



Taller
**Proyecto de Construcción del
Puente Interurbano
Salto - Concordia**

Patrocinado por el BID en el Marco de la Iniciativa IIRSA

Montevideo, 30 de Septiembre de 2003



Comisión Administradora del Río Uruguay

Indice

I. Introducción y Desarrollo de la Jornada	5
II. Reseña de las Exposiciones	
1. Etapa Informativa	
a) Apertura del Taller :	
- <i>Embajador Roberto García Moritán</i> , Presidente de Comisión Administradora del Río Uruguay	7
- <i>Martín Stabile</i> , Representante del Banco Interameri- cano de Desarrollo en Montevideo	9
b) Objetivos y Desarrollo del Taller:	
- Moderador <i>Emilio Sawada</i>	11
c) Aspectos Institucionales de Proyecto:	
- Embajador <i>Jorge Pérez Otermin</i>	14
d) La Importancia Regional del Proyecto:	
- Escribano <i>Eduardo Malaquina Ugolini</i> , Intendente de Salto	16
- Ingeniero <i>Guido Jauregui</i> , Secretario de Obras Públi- cas de la Municipalidad de Concordia	17

e) Factibilidad del Proyecto. Los estudios existentes y el escenario regional actual:	
- Ingeniero <i>Marcos Camacho</i> , Coordinador de la Delegación uruguaya de la Comisión Binacional del Puente Buenos Aires Colonia	19
- Preguntas y Comentarios	26
2. Panel de discusión	
a) Dificultades en el contexto regional actual. Opciones para implementar el Proyecto:	
- Ingeniero <i>Martín Carriquiry</i> , Presidente de Saccem	44
- Ingeniero <i>Jorge V. Fernández</i> , Director de Dycasa	47
b) Preguntas y Comentarios	52
III. Conclusiones	
- Moderador <i>Emilio Sawada</i>	68
IV. Cierre del Taller	
- Arquitecto <i>Walter Belvisi</i> , Vicepresidente de la Comisión Administradora del Río Uruguay	71

Anexo I

- Breve reseña acerca de la Comisión Administradora del Río Uruguay 73

- Notas Reversales 77

- Comunicado Conjunto de Prensa de los Señores Presidentes de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay 83

Anexo II

- Proyecto de Puente entre las Ciudades de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay) 87

Anexo III

- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA 93

Anexo IV

- Lista de participantes 105

I. Introducción y Desarrollo de la Jornada

La Comisión Administradora de Río Uruguay (CARU), organismo binacional creado por la República Argentina y la República Oriental del Uruguay para la administración y el aprovechamiento del río, realizó el Taller “Proyecto de Construcción del Puente Interurbano Salto-Concordia” en Montevideo el 30 de septiembre de 2003, con el patrocinio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

El motivo del taller fue impulsar un proceso de intercambio de opiniones entre los actores relevantes sobre la construcción del puente urbano entre las dos ciudades del Río Uruguay, especialmente sobre la importancia de la obra, su factibilidad económica y las alternativas de mecanismos de financiación en el contexto macroeconómico actual en ambos países. Fueron invitados a participar del mismo distintos representantes de entidades estatales, un grupo de organismos no gubernamentales locales y empresas argentinas y uruguayas, potencialmente interesadas en realizar la obra, sugeridas por la Cámara de la Construcción de la República Argentina y la Cámara de la Construcción de la República Oriental del Uruguay.

La metodología utilizada por el taller dividió la consideración temática en dos etapas. Una primera, de carácter informativa en la que se expusieron los objetivos y la mecánica operativa del taller, los aspectos institucionales del proyecto, la importancia regional del mismo y los estudios existentes. La segunda etapa se centró en un “panel de discusión abierta” donde los participantes expusieron sus inquietudes y opiniones acerca del proyecto a fin de poder determinar cuáles son los puntos esenciales de análisis que necesitan profundizarse

para la concreción del Proyecto de construcción del Puente urbano entre las ciudades de Concordia y Salto.

La presente publicación contiene una síntesis de las principales intervenciones de los distintos participantes formuladas, en un número de casos, como contribuciones que no necesariamente reflejan las opiniones oficiales de los organismos o instituciones a los que pertenecen. En este contexto, la Comisión Administradora del Río Uruguay agradece muy especialmente todas las consideraciones que fueron compartidas con el fin de enriquecer el alcance y propósito de este primer taller sobre el puente urbano entre las ciudades de Concordia y Salto.

II. Reseña de las exposiciones

1. Etapa informativa

a) Apertura a cargo del Presidente de la Comisión Administradora del Río Uruguay, Embajador Roberto García Moritán y del Representante del Banco Interamericano de Desarrollo, Martín Stabile.

El *Embajador Roberto García Moritán* dió inicio al taller agradeciendo en nombre de la Comisión Administradora del Río Uruguay la presencia de todos los participantes, en particular a la Cancillería uruguaya por haber tenido la gentileza de ceder el auditorio y al Banco Interamericano de Desarrollo, especialmente al Representante del BID en Montevideo, Martín Stabile, y al equipo del BID en Washington, representado por el Sr. Sawada, Luis Uechi y Gastón Astesiano, sin cuya orientación, cooperación y asistencia financiera, este primer taller no hubiese sido posible. Asimismo, reconoció la colaboración de la Comisión Binacional del Puente Buenos Aires-Colonia y de las Delegaciones argentinas y uruguayas de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, como a los distintos organismos del Estado uruguayos y argentinos presentes, a los Rotarios y en particular a las Intendencias de Concordia y Salto.

Al destacar los objetivos y propósitos del taller, subrayó la importancia de considerar sobre todos aquellos aspectos que permitan estimar si la obra es realizable – tanto en lo que hace a los aspectos técnicos como financieros – dentro de los parámetros acordados por los Estados a la CARU.

En este contexto, al señalar las características de la Comisión Administradora del Río Uruguay, como uno de los cuatro órganos que los dos países han tenido la visión de crear para tratar temas sustantivos bilaterales y en particular obras de infraestructura como la que ocupa la atención del taller. Comentó que la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo y la Comisión Administradora del Río de la Plata fueron creadas por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo en el año 1973, y que pocos años después inspirados en el Tratado del Río de la Plata, los países suscribieron el Estatuto del Río Uruguay, que es el instrumento que establece la Comisión Administradora del Río Uruguay.

Destacó que sobre la base del Estatuto y la existencia de la Comisión, órgano con personería jurídica y adecuada capacidad organizativa y técnica, los Gobiernos de Argentina y Uruguay en el año 2001 a través de Notas Reversales decidieron encomendar a la CARU la consideración de todas las cuestiones relativas a la construcción del Puente Salto-Concordia. Poco tiempo después, en una declaración política firmada por el Presidente Batlle y el Presidente Duhalde, se reafirman los objetivos y propósitos de las Notas Reversales, es decir, la importancia de realizar ésta obra que conectaría las dos importantes ciudades del Río Uruguay.

Señaló que la idea de la obra no empezó cuando los gobiernos suscribieron las Notas Reversales, sino que dicho acto formal interpretó una voluntad que había sido manifestada desde hace mucho tiempo en Concordia y en Salto a través de los Rotarios y otras instancias vecinales que impulsaron ese proyecto en distintas ocasiones. Expresó que cuando empezó el proceso de discusión en ambas márgenes sobre la conveniencia de hacer un puente urbano, el Ministerio de Obras Públicas uruguayo se contactó con la Provincia de Entre Ríos y ambos decidieron empezar el estudio sobre las consideraciones técnicas y específicas de la obra. En este sentido, el Ministerio de Obras Públicas uruguayo encomendó la realización del estudio de

consultoría sobre los aspectos técnicos de la obra y otras consideraciones con respecto al tránsito, temas de peaje, etc. Las características principales del estudio serán expuestas en el curso del taller.

Reiteró, que el punto central del taller es tratar de ver en que medida la obra es realizable en el contexto de las instrucciones contenidas en las Notas Reversales y en que medida pueden surgir elementos adicionales por parte de las Intendencias de ambas márgenes que hagan que esta obra sea atractiva para el sector privado desde una perspectiva económica más amplia. Expresó la importancia que reviste que el taller tuviera la capacidad de reflexionar sobre como lograr una adecuada ecuación financiera para realizar la obra. Alentó a ser imaginativo en este capítulo. Asimismo, al mencionar que el proyecto se inscribe en el marco de IIRSA, se refirió a dicha iniciativa regional destacando que surge como consecuencia de la Cumbre de Jefes de Estados en Brasilia en agosto de 2000. El elemento sobresaliente de esa reunión es justamente el tratamiento de la infraestructura a escala regional Suramericana, de forma tal que toda la geografía común tenga un nexo de comunicaciones y obras de infraestructura que la conviertan en un espacio de vinculaciones mucho más amplio y atractivo del que existe en la actualidad para encarar los proyectos de desarrollo económico y social que la región necesita. En este marco, este ejercicio relacionado con el Puente Concordia- Salto cuenta con la asistencia financiera del BID y la participación de otros organismos financieros regionales como FONPLATA y la CAF.

El representante del BID en Montevideo, *Martín Stabile*, continuó con la apretura del taller haciendo referencia a la importancia de la integración, en especial en este puente. Al destacar la importancia del papel de la CARU agradeció especialmente al Intendente del Salto, al Secretario de Obras Públicas de Concordia, a la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande y a todas las empresas que han acudido a este llamado. Señaló, que si la reunión resulta como se había pensado, se llevaría adelante un segundo taller ya con elementos más

concretos que posibiliten tomar una decisión específica de lo que va a ser el destino del ahora proyecto Puente Salto-Concordia. Agradeció muy especialmente a los representantes del BID en Washington y al Presidente y Vicepresidente de la CARU.

En relación al proyecto del puente señaló que se originó en una época donde la situación económica era mejor en ambos márgenes del río. En este sentido, se pensó que podía llevarse a cabo por el sector privado por el simple cobro de un peaje que resarciría el costo de la obra después de un cierto periodo de años, pero la situación cambió y el proyecto tendrá que ser repensado para dimensionarlo acorde a la realidad de hoy y ese es uno de los objetivos del taller.

Se refirió, asimismo, a la mezcla de personas e instituciones que las representan, que participan del taller, que es lo ideal para compartir ideas. A la visión política se le va a agregar la realidad de las empresas constructoras, que puedan aportar sugerencias de como podría ser diseñado el paquete final para llevar adelante el proyecto.

Por último, se refirió a IIRSA como una iniciativa de integración de infraestructura, destacando que para el Banco la integración es algo que tiene altos retornos económicos y financieros y no se limita a transporte de cargas exclusivamente. En relación al puente, objeto de la reunión, comentó que posiblemente el tráfico va a ser mucho más urbano. El tráfico de ciudades es uno con un gran retorno económico. Señaló que en una de sus visitas a Salto y a Concordia, se sorprendió de la gran integración que existe a nivel de educación universitaria entre ambas ciudades, donde hay ciertas facultades que no están en Salto y están en Concordia y viceversa y donde se ha logrado un convenio por el cual un estudiante argentino puede estudiar en Uruguay con las mismas condiciones que lo haría en su propio país y viceversa. En ese sentido, uno de los escollos existentes es la distancia y el costo relativamente alto en dinero y en tiempo para cruzar de una ciudad a la otra.

Continuando con la Iniciativa IIRSA, señaló que una de sus ventajas es la de otorgar algunos recursos pequeños pero importantes como para llevar a adelante esta reunión y para analizar a fondo las alternativas que surjan de la misma a fin de rediseñar el proyecto original. Para lo cual habrá recursos también seguramente del BID para llevar a adelante los estudios que sean necesarios para poder tener un segundo taller que seguramente se realizará en Argentina. Señaló asimismo, que si el proyecto se mantiene dentro del marco IIRSA será más fácil conseguir los recursos para el eventual financiamiento de la obra en si. En este sentido, con tres años de existencia, tiene grandes proyectos y piensa que como este, del Puente Salto-Concordia y otros que están en la lista de proyectos como Yaguarón-Río Branco, son proyectos acordes a la realidad de hoy y sería excelente que IIRSA pueda materializarse a través de proyectos de esta envergadura que parecen más factibles de realizarse en estos momentos. Por lo que manifestó que el taller debería ser lo menos formal posible, recogiendo las inquietudes de todos los participantes, en especial de empresas constructoras, donde la idea del proyecto es que no sea un proyecto público sino que sea un proyecto privado, donde va a existir ese elemento de riesgo y habrá que apostar al desarrollo. Manifestó, que de esta manera participativa el proyecto va a salir mejor porque va a ser un proyecto que se sienta mas propio a lo que los participantes desde su punto de vista piensan como debe ser.

b) Objetivos y Desarrollo del Taller

- Moderador, *Emilio Sawada, Especialista Senior de Proyectos de la División de Finanzas e Infraestructura Básica I del Banco Interamericano de Desarrollo*

El moderador, *Emilio Sawada*, se presentó destacando su condición de funcionario de la División de Infraestructura del BID en Washington, que es el área que maneja los temas de infraestructura en el Cono Sur de la región junto con el Ingeniero Luis Uechi, especialista

en temas técnicos y el Doctor Gastón Astesiano, que se ocupa de los temas regulatorios, legales en proyectos binacionales. Explicó que la Unidad en la que él trabaja, se ocupa de los proyectos desde el sector público. En la mayoría de los casos los gobiernos licitan y lo hacen como obra pública; sin embargo, en los últimos siete años ha estado trabajando para el Departamento del sector privado del Banco, dedicado al financiamiento al sector privado de obras de infraestructura, son proyectos que reciben financiamiento del BID sin garantía de los gobiernos. En el Uruguay, el BID ha participado en el caso del Consorcio del Este, en el proyecto de la duplicación de la vía de Montevideo a Punta del Este, como así también en el proyecto del Puerto de M´Bopicuá en Fray Bentos. Comentó, que trabajó en proyectos donde ha habido participación pública y privada, como el caso del Puente Rosario-Victoria, donde el Estado hizo un apoyo por un lado y el privado puso el remante para completar la obra. Agregó que este último proyecto tuvo su dificultad por la situación económica existente, pero es interesante como referencia de que hay obras que se pueden hacer en forma mixta con la participación pública y con la privada.

En relación al objetivo del Taller del Puente Concordia-Salto, señaló que hay un estudio que se realizó hace unos años, en donde el proyecto se planteó básicamente con peaje. Asimismo, este estudio se realizó en otras épocas de la Argentina y de Uruguay cuando todavía el tema el cobro de peaje y en dólares era un tema normal pero después de las crisis de los dos países en los últimos años, es un tema que hay que estudiarlo para ver si corresponde reenfocarlo y ver si realmente estos peajes en dólares ajustados con mecanismos de indexación o ajustes cambiarios, son adecuados, sostenibles en el tiempo política, social y económicamente

Señaló que otro punto a debatir es el impacto que puede tener el peaje en un puente que une dos ciudades, donde hoy en día ya hay una dinámica entre las mismas. La idea es movilizar más esta diná-

mica, por lo que un peaje, una cadena de peaje, una plaza de peaje en el medio de un puente podría tener un efecto contrario de lo que se quiere lograr a través del puente, que es que la gente fluya con mayor libertad de una costa a la otra costa del río.

En relación al financiamiento de esta obra consideró que habría que analizar si los costos y beneficios de poner una cabina de peaje en el medio, son adecuados para un proyecto de esta naturaleza donde más del 90 % del tráfico pasante va a ser básicamente de residentes de ambas ciudades y un índice muy bajo de tránsito pasante de mediana y larga distancia. Señaló que entre las alternativas que existen para poder financiar este tipo de obras, se encuentran por un lado, la iniciativa en la que el sector público, ya sea nacional, provincial o municipal financia toda la obra; y por el otro, aquella que el sector privado, realiza la obra a su costo sin pedirle ayuda a los Estados. Señaló asimismo, que con las condiciones económicas actuales en ambos países, pensar en un proyecto público es difícil ya que los gobiernos tienen otras prioridades. Al contrario, si se piensa en un proyecto totalmente privado, que sea solamente con peaje, sería muy difícil en el contexto de hoy, lograr que el peaje sólo lo haga viable. Por lo cual, habría que hacer los números nuevamente después de escuchar a los participantes en relación a cuanto es un peaje adecuado, razonable, sostenible en el tiempo y analizar si eso sirve para financiar un puente de esta naturaleza.

Comentó, que otras de las ideas nacida a través del diálogo con los actores principales interesados en el proyecto, es la del desarrollo comercial en ambas cabeceras del proyecto, enfocados, por ejemplo en predios ociosos que pudieran tener la Nación, las Provincias o los Departamentos en la misma ciudad y que podrían ser una contribución al desarrollo de este emprendimiento. Manifestó, que si los dueños públicos o privados de estos predios estuviesen interesados en participar con el aporte de estos bienes, aquí sería en especie, las Intendencias tendrían que pensar en el uso de suelo de esos predios

para maximizar el beneficio de las plusvalías que pudieran surgir y ver si estos números pueden ayudar a completar un paquete de financiamiento; de esta manera las empresas constructoras participantes podrán apreciar y estudiar si estos son números realistas o no para entrar en un análisis más pormenorizado y de la combinación de estos elementos, tales como la construcción de algún casino, hoteles u otros tipos de ingresos, que se puedan consensuar y que parezcan viables para realización de este proyecto.

Por último, manifestó que si al final del día se llega a un consenso de que vale la pena profundizar este enfoque menos ortodoxo, en el sentido de que no sea una obra totalmente pública o totalmente privada, sino en pensar de algún tipo de desarrollo más un puente, el BID estaría dispuesto a solicitar internamente fondos bajo el marco de IIRSA para la realización de un estudio, focalizado en los temas que se identifiquen en este taller, el cual llevará un par de meses en desarrollar y luego tener otro taller al final de la conclusión de este estudio para poder debatir que cosas se han encontrado a través del mismo.

c) Aspectos Institucionales del Proyecto

- Embajador *Jorge Pérez Otermi*, Delegado uruguayo ante la Comisión Administradora del Río Uruguay

El Embajador *Jorge Pérez Otermin* comenzó su exposición con un resumen de los antecedentes de la creación de la Comisión Administradora del Río Uruguay. En este sentido, se refirió al Tratado del Río Uruguay, que fue firmado en 1961 y solucionó el tema de los límites entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, el mismo en su artículo 7º estableció la obligación de las Partes de acordar el Estatuto del uso del río.

Explicó que este Estatuto del Río Uruguay fue firmado el 26 de

febrero de 1975 y entró en vigencia el 18 de septiembre de 1976, por ese mismo instrumento en el artículo 49 y siguientes se crea la Comisión Administradora del Río Uruguay, la cual queda formalmente constituida el 22 de noviembre de 1978. Señaló, que la competencia de la misma es amplia en todo lo relacionado con el río, fundamentalmente en los temas de navegación, de los mantenimientos de los recursos vivos del río, de la contaminación ambiental, de la calidad de las aguas y en relación a este proyecto hizo referencia al literal i) del artículo 56 que dice textualmente “La Comisión desempeñará las siguientes funciones...establecer el régimen jurídico-administrativo de las obras e instalaciones binacionales que se realicen y ejercer la administración de las mismas”. Asimismo, señaló que complementado la competencia de la Comisión éste artículo tiene un inciso final en el cual se le da una amplísima competencia además de la específicamente establecida allí en el Estatuto, que se la pueden otorgar los Estados mediante canje de notas.

Continuó su exposición en relación a los aspectos institucionales del Puente Salto-Concordia, manifestando que por Notas Reversales en 1996 se otorgó competencia al Ministerio de Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay para realizar estudios de prefactibilidad.

Señaló que con posterioridad, por medio de Nota Reversales del 30 de noviembre de 2001, se le otorga la competencia específica a la Comisión Administradora del Río Uruguay en lo que se refiere al Puente Salto-Concordia y se establecen una serie de literales detallándola. En tal sentido, expresó que para los inversores sería de interés resaltar el literal b) que le otorga a la Comisión la competencia para redactar el pliego de bases y condiciones de la licitación internacional respectiva y el contrato de concesión bajo la modalidad de concesión de obra pública, no otorgándose subsidios ni avales por parte de los Estados. Agregó que esto fue reafirmado por una Declaración de los Presidentes de Argentina y Uruguay el 29 de noviembre

de 2002, por la cual en el párrafo 4 ambos mandatarios destacaron la importancia de la construcción del Puente Salto-Concordia, teniendo en cuenta el positivo impacto que tendrá sobre las comunidades de ambas márgenes del Río Uruguay, y encomendaron a las respectivas Cancillerías que se instruya a la Comisión Administradora del Río Uruguay para que culmine la definición de las características del llamado a licitación del puente por concesión de obra pública a efectos de proceder a efectuar dicho llamado al más breve plazo posible.

Finalizó su intervención destacando la competencia no solo genérica de las normas que amparan a la Comisión Administradora del Río Uruguay sino también por estas Notas Rerversales y la propia Declaración de los Presidentes para continuar con los trabajos y los estudios que motivan este taller

d) La importancia Regional del Proyecto

- Escribano *Eduardo Malaquina Ugolini*, Intendente de Salto

El Escribano *Malaquina Ugolini* comienza su intervención agradeciendo el esfuerzo que hizo la CARU para desarrollar este proyecto y al BID que se incorporó para apoyar este tipo de emprendimiento. Se dirigió a las empresas presentes comentádoles que el proyecto nació como un proyecto querido por la comunidad y que cuando el sentimiento de la gente comienza a idear obras, ese convencimiento surge por lo que son las realidades que viven y pocas veces las comunidades se equivocan con un proyecto. Se refirió a los organismos no gubernamentales quienes hace mucho tiempo propusieron a los gobiernos hacer una obra de gran importancia para ambos países como es la Represa de Salto Grande y seguramente la situación de Uruguay sería muy distinta, sin duda deficitaria si no se hubiera hecho esta obra, la cual permite gozar de electricidad suficiente para poder llevar a adelante el progreso y la prosperidad de los pueblos.

En relación al Puente Salto-Concordia, sostuvo que el mismo va a formar un centro urbano de más de 250.000 habitantes, seguramente el centro más grande que existe en toda la cuenca del Río Uruguay. Agregó que ambos países están en una franca recuperación de su economía y prosperidad, por lo tanto, hay que ser optimistas en el resultado definitivo en una obra de esta envergadura; que tiene además del contenido económico financiero en sí, la posibilidad de llevar un mayor desarrollo a la región, permitiendo no solo un mayor contacto diario entre los ciudadanos de ambas márgenes sino también mayor cultura, mayor integración deportiva, mayor integración económica. Expresó que seguramente, como ocurrió con la represa de Salto Grande, con el correr del tiempo habrá un antes y un después de esta obra.

Destacó como viable el sistema de financiamiento que expuso el representante del BID, y agregó que el trabajo conjunto de CARU y del BID, son un buen mecanismo, una excelente herramienta para que aquella idea que nacieron de los Rotarios hace ya más de 5 o 6 años pueda concretarse, agregando también que no se debería hablar de plazos aunque sí de la responsabilidad que le corresponde a cada uno y que como representante de los ciudadanos de Salto va a participar de este proyecto, haciendo el esfuerzo para poder avanzar y llevarlo adelante.

Asimismo, manifestó que lamentablemente por razones ajenas a su voluntad, su colega, Ingeniero Hernán Orduna no pudo estar presente, pero que en su representación se encuentra el Secretario de Obras de la Municipalidad de Concordia.

- Ingeniero Guido Jáuregui, Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Concordia

El Ingeniero Jáuregui agradeció la invitación al taller y expresó que mas allá de la amistad de las dos ciudades, la amistad de las personas

que gobiernan, hay toda una comunidad que espera un resultado de este taller.

Continuó expresando que el tema lleva un tiempo importante de debate, de discusiones, de idas y de vueltas, diferencias que se han puesto en la mesa para discutir las o para poder encontrar el camino de salida. Por otro lado, expresó que el taller permitirá considerar muchas respuestas a las dudas que tenía planteadas desde un principio, de los procedimientos que se habían establecido para llevar a adelante la obra, la modalidad de la misma, el sistema de contratación, el retorno para la empresa o el retorno para el Estado o desde donde saldrían los recursos para poder hacerlo. Sostuvo que los distintos expositores le han ido aclarando que la obra ha dejado de ser un riesgo para los Estados. La propuesta es de riesgo para la empresa privada.

En tal sentido, aseguró que el puente mucho más allá de la idea de la construcción física de un elemento de unión, es una forma tangible de integración, como fue el proceso histórico de la construcción de la Represa de Salto Grande. Agregó que el puente es sumamente importante para que un estudiante de una ciudad pueda vivir en una y estudiar en la otra o viceversa, encontrarse en las mismas condiciones en un país como en el otro. Se refirió a las diferencias o a las asimetrías legislativas que existen entre ambos países, concretamente al control de las fronteras. Señaló que dos ciudades no solamente se integran con un puente sino también con una legislación común. Comentó que las personas viven de un lado o del otro lado de la ciudad y comparten y son parte de este proceso de integración histórico, agregando que en la mayoría de las familias de Concordia hay un pariente, un tío, un abuelo que ha sido uruguayo y en muchas de las familias uruguayas también existe un vínculo con los argentinos, que concretamente son de Salto o de Concordia.

Otro tema que destacó fue el referido a la localización de las cabe-

ceras del puente insistiendo que es importante tener en cuenta lo que piensan ambas comunidades respecto al impacto que urbanísticamente podría llegar a generarse. Insistió que hay que trabajar en concordancia a los procesos de planificación que se han desarrollado en la ciudad de Concordia, donde ha participado toda la comunidad. Se refirió al Plan Estratégico de Desarrollo Sustentable para la Micro Región de Salto Grande, donde se está trabajando para reparar lo que la Represa provocó. Asimismo, señaló que sería importante trabajar con la ciudad vecina para definir si el puente se coloca en una determinada localización. Por lo que sostuvo que este es el ámbito donde hay que discutir todas las cuestiones vinculadas con la obra y las necesidades de cada comuna.

Por último sostuvo que la Intendencia de Concordia, apoyará en todo lo que sea necesario para poder identificar y localizar, como planteó el Sr. Sawada, tierras disponibles, proyectos o propuestas que se puedan aportar desde la comunidad.

e) Factibilidad del Proyecto. Los estudios existentes y el escenario regional actual

- *Ingeniero Marcos Camacho, Coordinador de la Delegación uruguaya de la Comisión Binacional de Puente Buenos Aires Colonia*

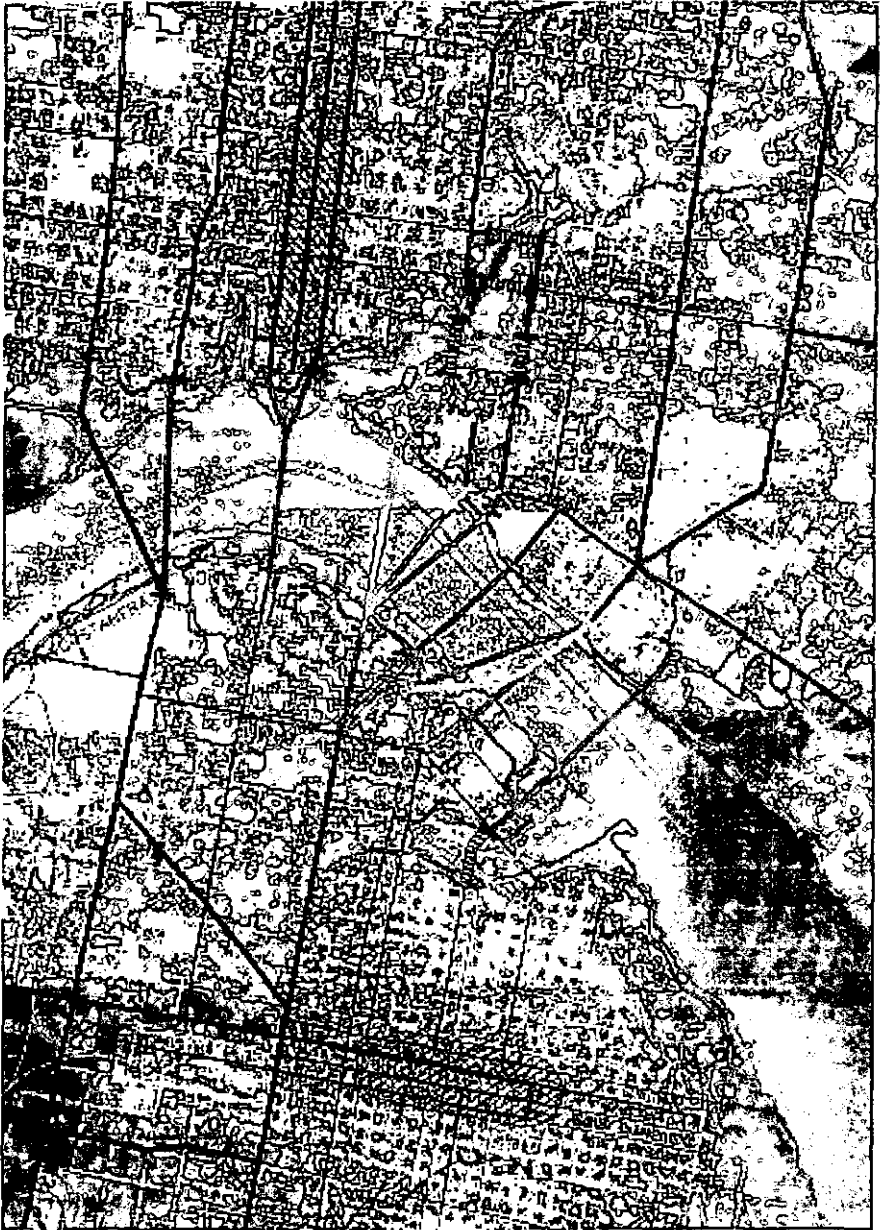
El *Ingeniero Camacho* agradeció la invitación de la CARU y del Banco Interamericano de Desarrollo. Señaló que habría de exponer sintéticamente el estudio que realizaron con el Ing. Ariel Nieto hace unos años atrás, el cual finalizaron en abril de 1999. Comentó que cuando estaban estudiando el proyecto y hablaban con la gente de un puente urbano entre Salto y Concordia, estas dudaban de la necesidad de realizar otro. Tenían que explicar que en definitiva ir de centro a centro de cada ciudad evitaría el desplazamiento de más de 20 kilómetros. En ciudades grandes como Montevideo o Buenos

Aires es una distancia muy corta pero para comunidades como Salto y Concordia es una distancia importante y no existe la costumbre de hacerla diariamente. Cuando uno habla de que un puente como éste, con un costo relativamente pequeño, aún para las economías tan debilitadas de Argentina y Uruguay, implicaría transformar esas dos grandes ciudades en un gran polo urbano de 250.000 habitantes con todas las sinergias que eso significa, el puente se comienza a explicar por si mismo.

En relación al estudio, comentó que tal como se ha dicho surgió a partir de las fuerzas vivas, particularmente los Rotarios. A partir de allí, es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay que llama a licitación para realizar un estudio de factibilidad del proyecto bajo el régimen de concesión por peaje, que en ese momento era muy lógico, era un sistema de concesión muy utilizado y muy exitoso en algunos casos.

Expresó que el mismo reconoce algunos antecedentes previos, un estudio de la cátedra de proyectos de 6° año de la Facultad de Ingeniería de Uruguay, otro estudio de la Universidad Tecnológica de Concordia y luego un estudio, que se refiere a las diferentes trazas de las Intendencias de Salto y Concordia junto con la CTM Salto Grande. Agregó que el estudio de mayor alcance, aunque tampoco fue exhaustivo porque estaba directamente enfocado a que fuera una concesión por peaje sin que se previera ninguna otra posibilidad de financiamiento, fue el estudio que hizo con el Ingeniero Ariel Nieto.

Expresó que iba a exponer un resumen muy sintético sobre las trazas estudiadas; el proceso de selección; los costos que tuvo la obra; la metodología de demanda, que fue muy nueva para Uruguay en ese momento y lo sigue siendo; el resultado que tuvo el estudio; el resultado que tuvo la evaluación económica y financiera. En relación a la primera recordó que es la que se hace desde el punto de vista de los países, de las sociedades en su conjunto, y que la financiera es



Trazados considerados por el Consorcio Salcon en el estudio de Factibilidad del Proyecto

la que se hace desde el punto de vista del sector privado; de una encuesta opinión, que se hizo para saber cual era el estado de la opinión pública respecto del proyecto y por último del esquema de la concesión del proyecto.

Comenzó su exposición con el desarrollo de las trazas estudiadas, señalando que hay 8 trazas que se estudiaron, 8 conjuntos de trazas, algunas de ellas con varias alternativas dentro de la misma traza. En tal sentido, señaló que la marcada como A2', es una traza intermedia que fue la que el consorcio recomendó a los Gobiernos uruguayo y argentino. Comentó que la misma, independientemente de que se realizaron una serie de estudios, de ordenamiento territorial, de uso del suelo, ambientales, económicos, financieros, tiene una lógica que puede parecer simple y de hecho lo es, explicando que lo que se trató fue de unir los centros cívicos de las dos ciudades, de manera de minimizar las intervenciones urbanas. En tal sentido, explicó que hacia el sur de Salto se eligió el punto de cabecera, y se lo trató de llevar hacia el norte de Concordia, buscando no intervenir directamente en los tejidos urbanos de cada una de las dos ciudades. Agregó que se llegó a esta conclusión luego de una extensa serie de estudios de los que participaron una cantidad de arquitectos, ambientalistas, ingenieros, etc.

Siguiendo con el análisis de las trazas estudiadas expresó que los criterios para la selección de las mismas fueron la rentabilidad financiera-económica, los temas de ordenamiento del territorio y la opinión de la población vecina. Y resaltó que considerando todos los criterios, se observa que una traza en el corredor A2.1- A2.2 y dentro del mismo el trazado A2', la marcada en amarillo, resulta la alternativa más conveniente, con un trazado que parte normal a la costa uruguaya y al canal de navegación y luego de cruzar éste se curva hacia la costa argentina buscando su alineación según la Avenida San Lorenzo. Asimismo resaltó como importante el cruce en el canal de navegación, el cual tiene implicancia para la adopción de un gálibo

determinado, comentando que del lado uruguayo hay una zona de barranco, que si se parte con la cota normal de la costa, la cota del barranco casi sin tener que levantar el perfil, se atraviesa el canal de navegación con un gálibo que parece suficiente de acuerdo a las necesidades de la navegación.

Respecto del costo de la obra, señaló que para ese trazado elegido A2', se hicieron con mayor detalle los estudios técnicos de ingeniería y económicos-financieros, y que el costo de la obra se encontraba en u\$s 13.400.000. Agregó que ese costo actualizado sería de u\$s 10.000.000 considerando todos los accesos y el puente en sí.

En cuanto a la demanda señaló que junto con el Ingeniero Pablo Genta, Técnico de la Delegación uruguaya de la Comisión Binacional del Puente Buenos Aires - Colônia, clasificaron el tránsito en dos grandes categorías. Explicó que uno es el tránsito derivado, proveniente de otras alternativas que va al proyecto si este es construido y, el otro es el tránsito que genera la obra, que es tránsito que no existe antes de que se haga el proyecto y que se empieza a producir una vez que la obra esta construida. Respecto del primero explicó que las metodologías de cálculo están bastantes avanzadas. Las más modernas son las que utiliza el MIT de Cambridge de Estados Unidos, que es el modelo de elección discreta, el cual se basa en la teoría de la utilidad aleatoria. En relación al tránsito generado, el cual es clave en estos proyectos, comentó que es muy difícil predecir. Sostuvo que el problema de estos proyectos, que en la terminología financiera llaman "greenfield", es que no tienen historia de demanda conocida porque no había una demanda antes de que efectivamente se implanten y que son en definitiva proyectos que sobre todo reposan en la aparición de este tránsito, por lo cual hay que hacer un mayor esfuerzo para poder determinarlo. Señaló que con esta metodología, los resultados fueron los siguientes:

Vehículo	Tránsito en el año base (TPDA)
Autos	2.904
Omnibus	60
Motos	1.208

En tal sentido expresó que el año base tomado fue 1998, con un tránsito de autos 2904, ómnibus 60 y 1208 motos. Expresó que de esos 3000 vehículos, 1000 son derivados y 2000 son generados en grandes números, lo cual quiere decir, que de alguna forma, desde el punto de vista de los ingresos que se podrían tener con un peaje, está en un tránsito que es muy difícil calcular porque que en definitiva es siempre más difícil de justificar y que en este caso 2/3 partes del tránsito calculado tienen esa característica. En relación al monto del peaje de tránsito de pasajeros era a razón de u\$s 1.50 por vehículo, considerado razonable en el momento que se realizó el estudio, y para las motos se calculó un peaje de 0,50 centavos de dólar. Con respecto al tránsito de cargas, señaló que el tránsito sobre la represa, resultaba ser de 22 vehículos de tránsito diario en aquel momento, 7 de los cuales, es decir (33.5 %), serían susceptibles de derivación al proyecto. Aclarando que sin embargo, no se tomaron en cuenta en el cálculo del tránsito total, aun cuando se eligieran alternativas de trazado como fue el caso de la elegida que no impactaran demasiado en el éjido urbano, por los impactos negativos provenientes de circular en zona urbana camiones de larga distancia y además por su bajo número.

Con respecto al tema de la evaluación económica y financiera, señaló en relación a la primera, desde el punto de vista de los dos países, el resultado del proyecto es de alta rentabilidad económica, aun en el caso ultra pesimista que no se incluyen los beneficios del tránsito generado, superando ampliamente la TIR (tasa interna de retorno), el valor estimado para el costo de oportunidad del capital, es decir, los beneficios que se obtenían hacían que el indicador tasa interna de retorno del proyecto superara ampliamente el indicador de referencia que es el costo de oportunidad del capital social para los dos países. Agregó que desde el punto de vista financiero, los resultados no eran tan auspiciosos, ya que la tasa de retorno para el equity, es decir, el capital propio con una relación 30/70 era del 15% y el valor actual neto de u\$s 1.106.000, también en valores reales, con lo cual

en definitiva esta tasa para los riesgos que es el proyecto en términos basado en un tránsito generado, era una tasa que resultaba ya en ese momento marginal y, los valores demostraron una rentabilidad financiera marginal del proyecto que habilitan a profundizar los análisis de los mecanismos tendientes a viabilizar la concesión del mismo. Por lo tanto manifestó que en ese momento y sobre todo tomando en cuenta que es un puente urbano y que su utilización, por mas que implicaba ahorros muy importantes para la derivación, si se colocaban valores importantes para el peaje no iba a generar mucho tránsito.

En otro orden, aseguró que en definitiva para que estos proyectos se puedan implementar necesitan tener la opinión pública a favor de los mismos. En tal sentido, comentó que la opinión en ese momento fue que el puente era beneficioso para Concordia, según las $\frac{3}{4}$ partes de su población y también lo era para Salto según la opinión de la mitad de los salteños. Entre las principales razones a favor de la construcción del puente señaló que son distintas en ambas ciudades, para los salteños, las tres razones mas importantes son que aumentará la fuente de trabajo, aumentará el turismo y profundizará la integración del Mercosur y para los habitantes de Concordia, ésta última es la principal razón que se destaca sobre cualquier otra.

Comentó que el estudio fue hecho bajo otras condiciones económicas y sociales. Manifestó que con respecto al mecanismo de concesión por peaje resultaba necesario hacer una revisión de las conclusiones del estudio a la luz de la nueva situación regional en los dos aspectos económico-social. El esquema de concesión por peaje ha demostrado que hay que tratar de rediseñarlo con algunas salvaguardas que lamentablemente no se conocían o no creían necesarias en momento en que se estaba desarrollando el estudio.

A continuación señaló que existen unas cuantas preguntas a responder durante el taller, como pueden ser ¿cuál será la traza definitiva

del proyecto?. Expresó que habría que hacer un primer esfuerzo por tratar de definirla. Otra pregunta sería si sigue siendo viable en la situación actual el esquema de concesión por peaje. En cuanto a que recursos que pueden usarse para financiar el proyecto señaló el uso de tierras, la posibilidad de hacer proyectos de tipo turístico y que esas son todas ideas que hay que tratar de terminar de redondear para que el proyecto efectivamente pueda concretarse. Agregó que otra de las preguntas que hay que responder es si se precisan más estudios técnicos de ingeniería, económicos, ambientales.

En cuanto a ¿cuáles serían los controles fronterizos compatibles con un proyecto de esta naturaleza?. Señaló que tendría que tratarse de un esquema como el que se tiene por ejemplo en Rivera-Santana do Livramento o Chuy-Chui. Indicó que ese es un tema que hay que ver como se puede compatibilizar con los controles migratorios, aduaneros, policiales, fitosanitarios. Señalando que el problema es que si se empiezan a controlar todas esas cosas, se termina haciendo difícil y engorroso el tránsito.

Finalmente, en cuanto a si se precisará una modificación de las Notas Reversales, que establecen que este es un proyecto que tiene que hacerse por concesión y sin subsidios, avales ni garantías de los Estados, cree que es muy difícil estructurar el proyecto de esta forma.

- Preguntas y Comentarios:

El *señor Juan Carlos Palacios*, miembro del Rotary Club Salto, comentó que formó parte del grupo impulsor junto al Dr. Abelleiras y aclaró que la distancia medida desde la plaza céntrica de Salto a la plaza céntrica de Concordia es de 40 kilómetros, entonces no son 20, por lo cual para ir de centro a centro hoy son 40 kilómetros. En total son 80 kilómetros.

El moderador, *Emilio Sawada*, se dirigió al Ingeniero Ariel Nieto

y al *Ingeniero Marcos Camacho*, y les preguntó: ¿en que orden de magnitud de costos se estaría hablando para hacer un puente de las mismas características que el que se planteó en el estudio de factibilidad?

El *Ingeniero Marcos Camacho* le respondió que en ese momento el costo era de u\$s 13.400.000 y la actualización del mismo es alrededor de u\$S 10.000.000, referido al trazado que recomendaron utilizar.

Emilio Sawada entonces preguntó si dependiendo de la traza los montos podían variar.

El *Ingeniero Pablo Genta*, técnico de la Delegación uruguaya de la Comisión Binacional del Puente Buenos Aires Colonia, le respondió que efectivamente en función del trazado los montos pueden variar y que los costos originales podían ir desde 20 millones a 13 millones, incluye los accesos en ambas márgenes que deben ser considerados en lo que es el proyecto y está dentro de la cifra.

El *señor Rolando Terrazas*, Director de Políticas Sectoriales de Infraestructura de la Corporación Andina de Fomento (CAF), preguntó acerca de cuales fueron los flujos de ingresos que se tomaron en cuenta para hacer la evaluación económica.

El *Ingeniero Marcos Camacho* le respondió que básicamente fueron los ahorros de costos de operación por el tránsito derivado. Es decir, se calculó cual era el beneficio proveniente de los ahorros en costo de operación y con esa consideración, sin tomar los ahorros provenientes del tránsito generado, que son mas o menos alrededor de unos mil vehículos en total. Pero señaló que dentro de esos mil vehículos están no sólo los que van por sobre la represa, sino también los pasajeros de las lanchas entre Salto y Concordia. Manifestó asimismo, que se confundió con la distancia entre Salto y la represa,

que en definitiva son 80 kilómetros, por lo cual se está hablando de recorridos muy importantes por más que el número de vehículos no lo es, sí lo es la cantidad de distancia recorrida y por lo tanto los costos de operación unitario.

El *Ingeniero Martín Carriquiry*, Presidente de la empresa Saccem, comentó que en el estudio original se habló de la TIR y de un valor precedente y preguntó qué plazo de concesión se tomó para calcular el valor de los ingresos.

El *Ingeniero Marcos Camacho* respondió que estimaba que eran 15 años.

Asimismo, el *Ingeniero Martín Carriquiry* preguntó si dentro de los egresos fundamentalmente, de ese plazo de concesión, a parte de la inversión propiamente dicha en la ejecución del puente hay considerado algún otro gasto adicional, como pagar un canon a la CARU.

El *Ingeniero Marcos Camacho* señaló que la pregunta habría que formularla a la CARU y que estimaba que sería apropiado incluir dicho concepto. Comentó que lo que se consideró es el gasto de operación de las casillas de peaje.

El *Ingeniero Ariel Nieto* aclaró que respecto a los 20 kilómetros o 40 +40, en el estudio que se realizó a los efectos de los análisis de derivación de tránsito, etc, se tomó la distancia real por la vía terrestre que implica conectarse por sobre el puente Salto Grande. Agregó que los 20 kilómetros que se mencionaron surgen del resumen ejecutivo del estudio donde se hace referencia a que la distancia de la Represa a las Ciudades de Salto y Concordia es de 20 kilómetros y que fué medida geográficamente, es decir, sur-norte y no por carretera.

El *Ingeniero Juan de Dios Mac Dougall*, miembro de la Universidad

Tecnológica de Concordia comentó que ve algunas cuestiones que se deberían plantear. La primera, es que el puente involucra aspectos diversos, como los económicos por el cual se tiene la excelente predisposición del BID; aspectos técnicos, por los que ya se han realizado algunos estudios, y fundamentalmente aspectos políticos como las relativas a la ubicación de las cabeceras. En tal sentido, expresó que para que un proyecto sea evaluado correctamente en términos financieros se deben tener definidos todos los parámetros de ingresos y, para eso tener determinado básicamente cual es la ubicación del puente, es decir, su longitud, su ubicación, que tipos de cabeceras, la infraestructura, etc. En este contexto, preguntó a los representantes municipales en qué se ha avanzado, desde el año 1995 hasta el 2003 en la definición concreta y política de la ubicación de las cabeceras del Puente, y reiteró que si no se tienen esos parámetros de entrada es muy difícil continuar avanzando.

Asimismo, agregó que la Universidad Tecnológica en el año 1995 hizo un anteproyecto del puente con dos cabeceras, una norte y otra sur, y que la sur es básicamente la que ha elegido o ha adoptado la consultora. Agregó que los Municipios de Salto y Concordia con la colaboración de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, analizaron esas dos propuestas y agregaron tres más o sea, que el estudio terminó con 5 cabeceras, en vez de definir una, a lo que se agregó la consultoría realizada que tomó esas cinco cabeceras base, que dieron los Municipios como anteproyecto y le sumaron una serie de alternativas. Finalizó reiterando la pregunta a los Municipios sobre cuál es posición alcanzada en la planificación de la ubicación de las cabeceras.

El moderador *Emilio Sawada* comentó que en relación a este punto, en un proyecto tradicional donde el financiamiento va a estar a cargo de los gobiernos, el enfoque es un poco más sencillo porque hay que buscar la opción de menor costo y de mayor impacto de desarrollo y de menor impacto ambiental y de seguridad de tránsito, etc.

En este sentido, señaló que se está tratando de plantear el proyecto para capturar plusvalías a partir de la construcción del puente. En el caso de financiamiento por el Estado son plusvalías que benefician a las propiedades que están próximas a las cabeceras, que van a tener un impacto positivo por la posición de las mismas, que las plusvalías fluyen de los impuestos, etc., que puedan cobrar los Municipios o a través de los dueños de estas propiedades, impuestos que vuelven al Estado por lo cual, se justifica que el Estado haga el puente. Asimismo, expresó que si lo que se está planteando es analizar y explorar si hay espacio para hacer desarrollos urbanos en las cabeceras, y esto es un elemento clave para determinar la viabilidad o no del proyecto en la forma que se está queriendo enfocar, la ubicación de las cabeceras no se tendría que decidir solamente por un tema de distancia, por una cuestión de impactos ambientales o sociales o de un impacto de accesibilidad o no de los camiones pesados que pasen, etc, sino que un elemento mas es la disponibilidad de los terrenos, de los predios que podrían estar ubicados en las cabeceras, que desarrollados podrían tener un valor para incorporarse en la ecuación del proyecto. Expresó que si estos predios son públicos y sus dueños, sean nacionales, provinciales, departamentales o municipales, o de ferrocarriles o de obras sanitarias, o de quienes fuere, de alguna forma están dispuestos a participar en el emprendimiento, y esto sea parte del equity, del capital que se aporta al desarrollo y hay una voluntad política para ello. Señaló que éste es un componente que tendría que estar en las variables a tomarse en cuenta para la decisión de la posición de las cabeceras, que si las mismas están básicamente en predios que son privados, habría que ver si hay una voluntad por parte de los mismos, sean estos privados atomizados en muchos terrenos pequeños o a lo mejor en pocos grandes, que estén dispuestos a negociar o a discutir o ver desde el lado público si es posible la expropiación y si es conveniente o no hacerlo; o bien, que el propio privado también sea un accionista. Y señaló que este socio privado que aporta un terreno que hoy lo tiene ocioso, corre el mismo riesgo conjunto de las dos sociedades, de los dos municipios, de la cons-

tructora, de la concesionaria, del Estado que pone su predio, y tiene el mismo interés e incentivo de que el proyecto se termine, es decir, que se produzca la unificación efectiva a través del puente, que es en donde se produce la plusvalía y podría cobrar por ejemplo a través de dividendos, si es que existiera un esquema posible de dividendos a través de este aporte de especie que el privado pudiese hacer.

En tal sentido, comentó que estos eran los temas sobre los cuales sería de interés debatir en este taller. Y agregó que desde su punto de vista como moderador, considera que lo que hay que debatir es si el proyecto va a tener un financiamiento público o un financiamiento estrictamente por peaje, o si va a ser un mix diferente como el que se está explorando. Sostuvo que dependiendo de eso, el tema de las cabeceras, que coincide plenamente en que es el punto de partida para empezar a hacer cálculos y para entender hacia donde enfocar los esfuerzos en los próximos pasos del desarrollo del puente, habría que reenfocarlo con la mente abierta con estos elementos que tendrían que tenerse en cuenta para su decisión.

El *Escribano Malaquina Ugolini*, explicó lo relativo a la cabecera de Salto y expresó (señalando una de las trazas) que en la misma los terrenos son todos municipales pero fue descartada por la distancia de 2 kilómetros a 5 o 6 kilómetros entre los centros de las ciudades. Agregó que a Salto le sirve la traza recomendada, porque se conecta bien con la Avenida Harriague, con la costanera sur y que las otras trazas que se habían establecido estaban en un centro poblado muy importante, donde existen viviendas y complejos de viviendas. Significaría hacer una infraestructura muy grande para poder establecerla, donde el costo del puente seguramente pasaría a ser el doble. Agregó, señalando una de las trazas, que Salto tiene desde 1940 una disposición dictada por el gobierno departamental de no edificar y que allí en los últimos 40 o 50 años hay gente que ha hecho la edificación contraviniendo las normas, pero esas edificaciones no tienen un valor económico para la expropiación porque fueron hechas en

contra de la norma que estaba vigente. Por lo tanto, expresó que para el caso de Salto, esos terrenos que son absolutamente privados, donde hay aproximadamente entre 8 o 10 viviendas ninguna de mucho valor, sería posible hacer la expropiación y tenerlo en consideración para establecer allí la cabecera del puente.

El *Ingeniero Guido Jáuregui*, respecto a la consulta del Ingeniero Mac Dougall, comentó que no pasa por un Intendente la decisión sobre la ubicación la cabecera del puente. Agregó que la necesidad es la que prima, la planificación es la que en estos casos determina la decisión. La decisión saldrá del resultado de los estudios que surjan y de la participación de todos los sectores sociales en primera instancia.

En este sentido, señaló que la posición de la Intendencia de Concordia respecto a la ubicación de una de las cabeceras, se ha hecho pública en medios locales. Insistió en que la obra no debería ser el resultado de una decisión política de dos cabeceras. Debería ser la decisión de la voluntad de las dos comunidades sobre la base de la voluntad de unirse físicamente para consolidar un proceso de integración de largo plazo. Agregó que la decisión surgirá seguramente de estudios técnicos, de los comentarios de este debate. Pero reiteró que la decisión de hacer o no el puente no está centrada exclusivamente en ninguno de los dos Intendentes y está directamente vinculada a la necesidad de tener estos elementos como un vínculo mas de integración dentro de las dos comunidades.

La *Licenciada Angela Guariglia* de la Secretaría de Obras Públicas de Buenos Aires le preguntó al Ingeniero Jáuregui si existen predios potencialmente expropiables en la zona de ubicación de las cabeceras. Si se trata de tierras públicas o potencialmente expropiables sin mayores dificultades.

El *Ingeniero Guido Jáuregui* señaló que las tierras públicas son muy

pocas en esos sectores o por lo menos en cada una de las localizaciones. Agregó que la condición de expropiar debería ser estudiada por el proyecto, en su momento.

La *Licenciada Angela Guariglia* comentó que con el objetivo de equiparar con el análisis que hizo el Intendente de Salto respecto al valor de los terrenos y que eran fácilmente expropiables, preguntó si existiría la misma condición en la localidad de Concordia.

El *Ingeniero Guido Jáuregui* le respondió que es variable, que no tienen un valor fijo para expropiar.

El *moderador Emilio Sawada* agregó que uno de los temas más importantes, por lo menos desde el punto de vista técnico para avanzar, es el de las cabeceras. Tantas variantes hace muy difícil focalizar la discusión.

Por otro lado, comentó que en este tipo de proyectos el financiamiento es muy sencillo desde el punto de vista conceptual, lo pagan los gobiernos o lo pagan los usuarios vía el peaje o se paga a través de algún otro tipo de flujo que podría surgir. Explicó que en este caso se está planteando la alternativa que una parte provenga de desarrollos urbanos. Otro tipo de propuestas podrían ser que se securitice el flujo futuro de la caja del peaje, que se emita un bono respaldado por flujos futuros de los gobiernos que podrían asignar fondos para el emprendimiento, que haya una deuda subordinada bajo una estructura financiera, etc. Son todas combinaciones pero que en el fondo llegan a sintetizarse en tres: peaje, de los Estados o de una plusvalía concreta que surgiría a partir de la realización del proyecto. Señaló que desde su punto de vista, uno de los enfoques de la localización del puente está en cual sería el posicionamiento que permitiera una mayor plusvalía, y que esa plusvalía sea capturable por el proyecto. Agregó que por supuesto, antes de llegar a eso hay que reestudiar al día de hoy como esta la planificación urbana de las dos ciudades, que

es lo que se pretende de las dos ciudades en el futuro cuando sean un conglomerado y tener un par de variantes sobre ese concepto y dentro de ella hay que explorar cual es la combinación óptima para que sea más financierable la operación. En este sentido, señaló que si las opciones que se decidan no dejan mucho espacio para capturar plusvalías dentro del proyecto, habría que esperar hasta que los Estados tengan capacidad para financiarlo o segundo, hasta que los usuarios tengan capacidad de pagar un peaje más alto, social, política y económicamente sostenible a lo largo del tiempo. Por último sintetizó que esas eran las variantes que se tienen que manejar para llegar al mix más adecuado para que el proyecto pueda ser realidad.

El *Ingeniero José Serrato*, Presidente de la Delegación uruguaya de la Comisión Binacional del Puente Buenos Aires Colonia se dirigió al representante de la Municipalidad de Concordia preguntándole si era factible conocer el tenor o la recomendación en cuanto a la traza que proponía la Municipalidad de Concordia.

El *Ingeniero Guido Jáuregui* leyó la conclusión final de la nota que dice: "...y al momento de decidir la construcción del segundo puente, su ubicación debe equilibrar los intereses de ambas ciudades. La segunda vinculación física entre las ciudades de Concordia y Salto, no necesariamente debe darse por intermedio de un puente como solución tecnológica. Si la vinculación física más conveniente fuera un puente, la Municipalidad de Concordia requiere que sea urbano, en la zona ubicada en los respectivos centros urbanos de Salto y Concordia, conectando lo mas cerca posible los centros culturales y administrativos de ambas ciudades. Las alternativas que más se adecuen al objetivo planteado son las establecidas desde Avenida Cha-brillón hacia el norte, descartando a su vez la posibilidad de tránsito de cargas". En ese sentido, comentó que lo expuesto es lo que ellos entendieron que le daría el carácter de urbano unificando los dos centros urbanos, como fue el objeto inicial propuesto.

Eduardo Harispe, Vicepresidente de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, comentó que un tema que es de fundamental importancia y que lo manifestó el Ingeniero Camacho, es el relacionado con las facilidades para la utilización del puente. Asimismo, señaló que existe la intención de poner en funcionamiento tarjetas magnéticas para el tránsito vecinal. Es decir, cree que un componente fundamental para cualquier ecuación económica, para cualquier tasa de retorno, es la facilidad que pueda existir para los vecinos de la zona. De continuar o de existir trabas adicionales en los pasos fronterizos no cree que el tránsito sea de una fluidez suficiente como para que cierre cualquier ecuación económica. Por eso, reiteró que cree que es fundamental saber por parte de ambos países cual es la decisión política de fondo con respecto a esta integración, si las aduanas van a estar fuera de las ciudades, cuales van a ser los requisitos de cruce por el puente, porque ello va a tener una incidencia notable con respecto al flujo de vehículos, de motocicletas. Como asimismo los compromisos de ambos países puesto que va a haber intereses cruzados, que son cíclicos, y señaló que hay épocas que conviene comprar en Concordia, hay épocas que conviene comprar en Salto, lo que cíclicamente motiva unas grandes movilizaciones por parte de los sectores que son o afectados o beneficiados en cada momento. Por último, finalizó comentando que cree que las decisiones que se tomen con respecto a facilitar el flujo entre las dos ciudades, es un punto central.

El moderador, *Emilio Sawada*, coincidió plenamente con ese punto y agregó que obviamente estarán los críticos y los que están a favor de un flujo totalmente abierto. Desde el punto de vista positivo, hay experiencias aprovechables como la de Chuy-Chui o la de Santana do Livramento-Rivera, en donde países que tienen dos economías muy diferentes en épocas donde hay asimetrías importantes. Cree que hay espacio entre el status quo actual de un rígido control con inmigración, aduana y con el planteo de un criterio de libre flujo, como en el caso Chuy-Chui o Santana do Livramento, algún punto

intermedio adecuado para este tipo de proyecto. Habrá que explorar e identificar cual es el punto adecuado para este caso.

El *Ingeniero Jorge Fernández*, Director de la empresa Dycasa (constructora argentina) expresó que para los que no tienen la suerte de conocer el lugar, le gustaría hacer unas preguntas tendientes a aclarar la situación actual. Primero si se está cobrando peaje en el cruce actual por encima de la presa y en segundo lugar, si existe algún puente náutico en funcionamiento actualmente para cruzar personas de costa a costa y que importancia tiene eso, y si se tiene pensado con la inauguración del puente darle algún privilegio de monopolio al puente prohibiendo el cruce por otro medio.

El *Doctor Héctor Rodríguez*, Delegado argentino ante la Comisión Administradora del Río Uruguay contestó que en el puente que corona la represa no se cobra peaje, no existe ningún tipo de puente náutico y tercero y agregó que las otras uniones físicas están alejadas de allí, el puente Paysandú-Colón, está a 110 kilómetros aproximadamente.

Un participante agregó que efectivamente hay un servicio de lanchas que funciona dos o tres turnos en la mañana y otro tanto en la tarde y hay temporadas que los domingos no funciona. Es probable que este servicio desaparezca con el puente. Agregó que la frecuencia es seis por día y el costo es de 35 pesos uruguayos, que serían 1 o 2 dólares.

José Luis Battle, Presidente de la Delegación uruguaya y Presidente en este momento de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, destacó que el puente que corona la represa de Salto Grande, es una obra accesoria y que sería de gran interés para Salto Grande que ese puente dejara de utilizarse como tal porque el tránsito por el mismo significa riesgos para la propia obra. De manera que, en este sentido, comentó que Salto Grande de momento no tomará ninguna medida

y que además es un puente que está declarado dentro del MERCOSUR, de manera que hay una serie de dificultades. Asimismo, manifestó que el día que el puente urbano se haga una realidad de Salto y Concordia, la CTMSG procederá al cierre del mismo porque es permanente la preocupación que tienen por el tránsito sobre la represa.

El *Ingeniero José Serrato* comentó que cree que va a ser un intento complejo cerrar el tránsito sobre la represa para el tráfico pesado. Le parece que la preocupación tanto del Municipio de Salto como de la Municipalidad de Concordia es que el puente entre las dos ciudades sea urbano, liviano. En ese sentido, expresó que cree que hay que hacer de alguna manera un enclave entre las dos ciudades y que las personas que estén dentro de esas dos ciudades puedan transitar sin ningún tipo de limitaciones y que en todo caso las aduanas y los aspectos sanitarios o fitosanitarios, todas esas cosas se produzcan en el borde de ese conjunto, de ese conglomerado. Comentó, por último, que cree difícil que el tránsito de carga pueda ser incorporado en el Puente Salto-Concordia.

José Luis Battle señaló que el tránsito puede ser desviado a otros puentes.

El *Ingeniero José Serrato* señaló que efectivamente el mismo puede ser desviado a Paysandú-Colón, a Fray Bentos-Puerto Insúe, pero reiteró que no va a poder ser desviado según él al Puente Salto-Concordia.

El *señor José Luis Battle* quiso ser más explícito y volvió a repetir que para la represa de Salto Grande, el tránsito sobre el puente que corona la misma es un riesgo. El tránsito de camiones por el mismo es algo que, a su entender, se debiera buscar la manera de prohibir en el menor tiempo posible y sin perjuicio de que se haya construido el Puente Salto-Concordia; porque hay otros dos puentes aguas abajo, por los cuales perfectamente podrían pasar los camiones que hoy

están transitando sobre el puente de Salto Grande. Agregó que con respecto al tránsito de vehículos de menor peso, como autos, el día que exista el Puente Salto-Concordia, será el momento para que el Puente de Salto Grande evite el pasaje de los mismos.

El moderador, *Emilio Sawada*, señaló que desde el punto de vista de los concesionarios, cuando se habla de pasaje de camiones por un posible puesto de peaje es una buena noticia porque se les puede cobrar un peaje más alto que a un vehículo normal. En este sentido, sostuvo que desde el punto de vista del “cash low” de un proyecto, la posibilidad o no de que pasen camiones, si se cobra peaje, es un elemento muy importante en la ecuación. Señaló que sin embargo, en este caso, el proyecto está planteado básicamente como urbano. La contracara que hay que tener en cuenta, que significa que si se plantea un cobro de peaje aun menor o un peaje simplemente para los pasantes de mediana y larga distancia, que sería el caso de los camiones, se estaría renunciando al cobro de peaje de un número importante de vehículos que podría ser un “cash low” adicional. Agregó que por supuesto, eso tiene también su dificultad, porque el paso de camiones por una ciudad entorpece el tránsito, destruye las calles, etc; son temas que hay que tener en cuenta, pero reiteró que en este momento hay un consenso general de que este puente sería de conexión urbana.

El *Ingeniero Marcos Camacho* complementó el planteo de Emilio Sawada señalando que en realidad del total de camiones que en ese momento atravesaban la represa, de los 22 de tránsito diario, solo 7 por los orígenes de destino, podrían ser desviables al Puente Salto-Concordia; así que, en cualquier caso se está hablando de números muy bajos, es decir, prácticamente los beneficios que podría traer incluir tránsito pesado en un tránsito urbano son mínimos en relación al problema que podría significar contrarestar el mismo.

El *Ingeniero Ariel Nieto* en ese sentido, señaló que en el estudio se

pensó mantener la circulación de camiones por fuera de ese puente urbano, porque su magnitud es chica en número y por lo que decía el Ingeniero Serrato, de generar un enclave donde no hubiera restricciones a la circulación; no obstante lo cual, en el estudio que se efectuó, fue considerado que pudieran pasar algunos camiones pequeños. Señaló que los camiones grandes con acoplados, semiremolque, remolque, etc., no pasarían pero este criterio puede ser revisable.

En otro orden de ideas, en relación al intercambio preliminar sobre las cabeceras mencionó que mas allá de los estudios que se hicieron de tipo urbanístico, de impacto ambiental, de lo que deseaba la población, que fue medido a través de una encuesta que encargó el Ministerio de Transportes y Obras Públicas de la R.O.U., que era coincidente en cuanto a elegir las cabeceras y el trazado que en definitiva aconsejó la consultora, agregó que es recomendable desde el punto de vista de los criterios internacionales que los puentes se ubiquen en sus cruces con los canales de navegación en forma perpendicular. Es decir, no es conveniente tener puentes ubicados en curvas de cursos navegables o de canales de navegación por problemas de seguridad, pues un barco en las curvas, por problemas de viento, de corriente, puede derivar, salir del canal y golpear las pilas del puente, aunque las pilas de los puentes se pueden proteger y de hecho se protegen, pero son costos adicionales. En tal sentido, una de las recomendaciones que hizo la consultora, es que además de todos esos otros elementos, urbanísticos, etc, se viera o se procurara que la ubicación del puente estuviera perpendicular al canal de navegación.

El *Profesor José Carlos Cardoso*, Delegado uruguayo ante CARU, señaló que si se trata de una conexión urbana y si se habla prácticamente de la fusión de dos ciudades, como bien dijo Sawada, hay una experiencia en Uruguay sobre como resolver migraciones, problemas sanitarios, porque hay ciudades fronterizas que están fusionadas, y donde funcionan todos los aspectos migratorios, todos los controles sin ningún problema y tal es el caso de Chuy-Chui o Rivera-

Satana do Livramento. En este caso, la fusión no sería a través de una calle central sino sería a través de un puente, pero a los efectos, los controles se instalarían en otro punto de ubicación y eso ha funcionado y se cumplen con los Acuerdos MERCOSUR y con las normas que ambos países aplican en la frontera. Comentó, asimismo que como ésta es una alternativa de financiamiento absolutamente innovadora, no existe en América otro emprendimiento de infraestructura cuyo financiamiento en el caso de un puente no provenga o del financiamiento público o del peaje, y aquí se está hablando de una alternativa de financiamiento. Sería interesante agregar que la incorporación de esos predios que darían plusvalía al proyecto, no necesariamente deben de estar ubicados en las cabeceras del puente, puede haber otros predios, distantes del puente, otras estructuras territoriales que no tengan conexión física con el puente pero que se incorporen al proyecto y que sean consideradas como parte del emprendimiento.

El *Escribano Eduardo Malaquina* Ugolini aseguró que la idea original del proyecto no fue un puente para que pasaran camiones de carga bajo ningún punto de vista, es totalmente inviable y a lo que se había accedido era a que pasaran ómnibus, que pudieran salir del centro de una ciudad al centro de la otra. Además, agregó que no hay espacio físico ahí para hacer todos los trámites que significaría la exportación-importación. Ningún camión con carga debería pasar por ahí, se trata de un puente para tránsito vecinal - peatonal.

En otro orden de ideas planteó que en la actualidad el Puente Salto Grande tiene mucho más movimiento del que tenía en la época que se hizo este estudio, y no sería arriesgado decir que hoy están pasando más de 100 camiones por día por ese puente de Salto Grande, y ahí no habría lugar para hacer todos los despachos y todos los trámites que tendrían que hacer esos camiones. Bajo ningún punto de vista puede haber una oficina de control. Se busca que la gente que quiere estudiar vaya y venga, que los muchachos que los fines de semana

se reúnen puedan pasar por ese puente como van hoy a las zonas que existen en Salto o que existen en Concordia, o que la gente vaya a cenar lo hagan como en su propia ciudad.

El Ingeniero José Serrato aclaró que descontaba lo manifestado por el Ingeniero Nieto en cuanto a que los cálculos de ingeniería que se habían hecho eran para puente con pasajes de camiones, no hacerlo de esa manera sería estar afuera de órbita, porque además hay que tener en cuenta que el puente tiene una vida útil de 100 años y que están seguros de que no deben pasar camiones pero dentro de 20, 30, 40 o 50 años no se sabe, así que le parece perfectamente correcto que se haya estudiado sobre la base de pasaje camiones.

Con relación a la fuente de financiamiento destacó el planteo de Emilio Sawada sobre las responsabilidades del Estado, lo que es de origen de peaje y lo que es de origen de proyecto complementario o una mezcla de esas tres cosas. Coincidió con el Profesor Cardoso que los proyectos complementarios pueden no estar en la propia cabecera, porque también puede ser un parque de diversiones o cualquier cosa que este cerca de las ciudades de Salto y Concordia que pueda agregar valor y capturar esa agregación de valor. Pero señaló que hay un rubro que le trae dudas, que puede ser un rubro permanente y fijo como es el peaje. En ese sentido, cree que un proyecto de desarrollo como una unidad urbana, integrada, va a producir una presión de tal entidad, sobre las autoridades recaudadoras que el peaje no va a ser fuente de financiamiento, o va a ser mínima. Si se pretende cobrar un peaje muy bajo, lo que va a pasar es que el costo de recaudación del peaje sea mayor que la recaudación. Sistetizó diciendo que, no es optimista en cuanto al peaje pueda sea una fuente de financiamiento, cree que mucho más fuente de financiamiento es el aporte de los proyectos complementarios y también el aporte de los Estados, porque se habla de 15 años de financiamiento o 20 años de financiamiento, de u\$s 10.000.000, o sea, que son u\$s 500.000 por año; cree que el financiamiento puede ser tanto del Estado Nacional como municipal.

El moderador, *Emilio Sawada*, comentó que un proyecto de esta naturaleza va a provocar el efecto contrario de integración, va a crear una barrera. De todas maneras habría que estar abierto a la posibilidad de que si hay una voluntad de algún tipo de contribución por parte de los usuarios, no necesariamente puede ser un peaje convencional, con casilla de peaje, con una persona cobrando un peaje cada vez que pasa, se pueden plantear otras opciones. Agregó que allí puede haber un número importante de vehículos que hacen el trayecto de larga distancia mas si se llega a concretar lo que planteó la gente de Salto Grande de que en un futuro la represa no se use como cruce para los vehículos y, si es así, hay formas de capturar los peajes o eventuales peajes del que transita a mediana o larga distancia y si hubiese físicamente la posibilidad de capturar esos peajes a las entradas o salidas de las ciudades que es lo que en la practica ocurre por ejemplo en los puentes que administra la CARU en donde los vecinos pagan la mitad de peaje que paga el pasante de mediana o larga distancia.

El *Doctor Héctor Rodríguez* planteó como variable de financiación de la obra incorporar el peaje en el puente que corona la represa de Salto Grande. Sin perjuicio de la validez y el peso de los argumentos esgrimidos por José Luis Batlle respecto al peligro que implica el tráfico allí, ratificó lo que ha dicho el Intendente de Salto que el tráfico hoy es intensísimo en función de los valores de peaje en las otras dos uniones físicas del Río Uruguay y expresó que tiene la certeza de que todo el transporte del Paraguay esta pasando por Salto Grande. Aclaró que es cierto que la naturaleza jurídica es totalmente distinta porque fue concebido como un accesorio de otro tipo de proyectos, no es el recupero de lo invertido, pero estas son cuestiones menores. En relación a la inversión inmobiliaria, la consideró como una variante que requiere de la opinión de los empresarios.

El *Escribano Eduardo Malaquina Ugolini* comentó que hoy para circular de Concordia a Buenos Aires existen entre cuatro y cinco

peajes, para ir de Salto a Montevideo hay tres peajes; por lo que no debería tenerse temor al peaje. Cree que lo que se podría hacer es un mix para no cobrar peaje en el tránsito peatonal, pero piensa que el tránsito vehicular perfectamente puede tener peaje. Otro aspecto que debe ser materia de discusión, es que el Puente sobre Salto Grande es la única conexión ferroviaria que existe entre Uruguay y Argentina por lo tanto es un tema a considerar.

El *Doctor Alfredo Abelleiras* en representación de la Regional Norte de la Universidad de la Republica, preguntó a los inversores si por un peaje más barato podrían aceptar una prórroga en los plazos pasando de quince años a treinta o a cuarenta y cinco por ejemplo. Bajar el peaje para favorecer en definitiva la integración y agregó que para las personas treinta o treinta y cinco años puede significar la diferencia entre la vida y la muerte pero para la vida de las dos comunidades es un plazo muy exiguo, ya que pasado el plazo de concesión el puente va a quedar y no va a haber peaje y la integración buscada se logrará.

El moderador, *Emilio Sawada*, señaló que el tema de los plazos no es fácil extenderlo, que plazos aun más allá de ocho a diez años son plazos muy difíciles de conseguir. Manifestó, que lo ideal es obtener más plazo y un peaje más bajo. Lo ideal es que si se cobra peaje, que no sea un peaje convencional en donde el costo operativo de pagar un salario a quien lo cobra 24 horas por día es un peso muy grande para las concesionarias y, buscar mecanismos de cobro adicionales como por ejemplo cobrar mensualmente o anualmente aunque sea un monto mucho más pequeño pero lo cual resulta un ingreso adicional para el proyecto.

2. Panel de discusión

a) Dificultades en el contexto Regional actual. Opciones para implementar el Proyecto.

- Ingeniero Martín Carriquiry, Presidente de Saccem, empresa constructora de la República Oriental del Uruguay:

En primer lugar, agradeció a la CARU y al BID por la organización del Taller y haciendo una síntesis de la exposición hecha por el Ingeniero Marcos Camacho, señaló que el Intendente Malaquina fue muy claro y preciso en su última intervención sobre que el proyecto está encarado conceptualmente desde un principio como un puente urbano. Manifestó que quedó claro que ese era el objetivo, el sentido de las comunidades, y que al fin de cuentas lo que se está buscando es llevar adelante un emprendimiento que responda a una necesidad de las comunidades de Salto y de Concordia.

En relación a la definición de las cargas que deberían pasar por el puente manifestó que vale la pena hacer una reflexión en este sentido. Si se focaliza la ejecución de este negocio como un puente urbano, no hay que perder de vista que un emprendimiento de este tipo, que si bien en términos internacionales no es muy importante, sí lo es en términos de Uruguay y Argentina. Agregó que es una inversión de alrededor de u\$s 10.000.000. No hay que perder de vista que de la misma forma que hay que tratar de optimizar su fuente de financiamiento, también hay que tratar de optimizar todo aquello que pueda significar una reducción de costos de la inversión inicial porque eso hace también a la eventual factibilidad del negocio.

En tal sentido, expresó que una idea para debatir es por qué pensar en una primera etapa en la que el puente tenga que tener una exigencia estructural que corresponda a una carga como es el modelo de carga del MERCOSUR y no utilizando la tecnología que el Uruguay ha

utilizado con éxito los últimos cinco años y que permitieron en su momento hacer inversiones mucho menores y que actualmente se actualizan para el esquema de cargas y aún mismo de circulación con los llamados proyectos de refuerzo y ensanche. Agregó que no hay que olvidarse de la situación actual del Uruguay y la Argentina, pero fundamentalmente el Uruguay, que hay que ser muy prudentes y mesurados con cualquier posibilidad de inversión, lo cual no quiere decir que se hagan las cosas y que al cabo de quince o veinte años queden obsoletas, pero si actualmente hay tecnología suficiente como para hacer una inversión más limitada en el plazo de la concesión, para que eso sea repagado, de modo que el negocio sea factible y luego en una eventual ampliación de la concesión o en una segunda ampliación, se podrá prever como proyecto el refuerzo y el ensanche de ese puente para que se adecue a la condiciones si es que las mismas cambian de puente urbano a puente de carga. Señaló que ésta es una primera idea aunque por el momento no están en condiciones de cuantificar cuál es el ahorro de la inversión inicial, habría que hacerlo en los números porque no se sabe tampoco cuál fue el partido estructural que tomó el proyecto, pero agregó que es una idea que permite en las condiciones actuales ayudar a la factibilidad del negocio, reduciendo la inversión inicial y sin coartar la posibilidad de que al cabo de los quince años, cuando termine la concesión o más adelante cuando el desarrollo de la región, de las cargas, etc. lo exijan, permita de alguna forma reestructurarlo para que se adecue a los nuevos fines que se puedan plantear.

En cuanto a otro elemento que le pareció importante, señaló que desde el punto de vista del financiamiento no es fácil fijar a priori hipótesis estables en el tiempo por lo cual se debería pensar en un esquema de financiamiento que pudiera ser un mix de todas las alternativas posibles. Comentó que evidentemente, el tema del cobro del peaje, es conflictivo para la sociedad, pero que tiene a su vez un tema implícito de justicia, es decir que al final pagan los que lo usan y no pagan los que no lo usan, o sea, que se tendría que

arrancar de una base mínima, hecho el análisis de factibilidad y su flujo de negocio, que puede ser un peaje mínimo y agregó que no le parece mal el planteo de tratar de rentabilizar este proyecto a través de desarrollos urbanos, ya sea en la zona de influencia del puente o en otras zonas independientes de ambas regiones. Expresó que en la situación actual seguramente va a ser muy difícil evitar la participación del Estado ya sea en parte como subsidio, ya sea dando una concesión de costos compartidos o eventualmente también en base, y fundamentalmente, al aporte de garantías que permitan el financiamiento correspondiente. Pero en ese mismo sentido, manifestó que también hay un elemento de reflexión que si bien se aplica y es un poco en base a las experiencias que están pasando Uruguay y Argentina con las concesiones, con la estructura de los contratos de concesión, debería incluirse de alguna forma inteligente estos contratos, lo que podría llamarse “cláusulas gatillo”, es decir, cláusulas que ante determinadas hipótesis no previstas en el momento en que se hace el estudio, permitieran automáticamente hacer una modificación, una adaptación del contrato automática o semiautomáticamente porque eso evita lo que está pasando ahora con las renovaciones, modificaciones de contratos que generan problemas políticos, generan problemas formales, etc. y de alguna forma, por lo menos viéndolo del punto de vista de Uruguay señaló que eso solucionaría y ayudaría a hacer las cosas más prescindentes de las influencias o de los temas políticos y formales.

Asimismo, concluyó manifestando que en extremis, superponiendo las posibles fuentes de financiación todas deberían formar parte de un mix, se entiende también necesariamente la participación del Estado en la necesidad de modificar las Notas Reversales de modo que la Declaración tajante de los Gobiernos de no avalar ni subsidiar hoy tiene que ser un elemento mas a considerar con la flexibilidad del caso y no una traba que en el fondo atente contra la factibilidad del proyecto.

- Ingeniero Jorge V. Fernández, Director de Dycasa, empresa constructora de la República Argentina

El *Ingeniero Jorge Fernández* comentó que pertenece a un grupo empresario argentino con capitales españoles, que tiene en Argentina bajo sistema de concesión vial alrededor de mil quinientos kilómetros y en el resto del mundo alrededor de cincuenta concesiones viales, la mayoría de ellas en Europa, en Estados Unidos y en Sudáfrica, y por supuesto en Argentina.

Señaló que dentro de las concesiones que la empresa tiene en Argentina, no hay ninguna que sea de corte urbano y en adición binacional y que tienen concesiones de largo tramo como son los corredores nacionales, de doscientos ó trescientos kilómetros, donde en ese tipo de concesión el tráfico urbano es un problema y manifestó que quienes sostienen el sistema son realmente los camiones que necesitan tener una buena ruta, que puedan estar en condiciones donde no se los moleste, donde se les brinden ciertas condiciones de seguridad. Comentó que la concesión urbana que tienen es el acceso Norte a la Ciudad de Buenos Aires con el nombre de Autopistas del Sol (AUSOL), donde el tema de la vecindad se resuelve por el gran volumen que tiene esa autopista que es recorrida por cuatrocientos mil vehículos diariamente de los cuales pagan el peaje alrededor de doscientos ochenta mil. Agregó que ese gran volumen permite construir vías libres, que son más lentas pero es una opción para quien no quiere pagar el peaje.

Asimismo, expresó que una primera reflexión que hace es la preocupación que le da este proyecto, en lo relativo a la seguridad jurídica. Agregó, que las empresas constructoras en general tienen poco capital en proporción con lo que facturan, por lo que ese poco capital de que disponen generalmente debe ser usado como capital de trabajo y que no puede ser utilizado como capital de inversión a largo plazo. Con lo cual, señaló que todas las concesiones como

norma general han tenido un flujo de fondos que una vez que las obras están en marcha y con el peaje en funcionamiento, es tomado por alguna entidad financiera que es la que paga la obra inicial que se ha realizado y se queda con ese riesgo caja.

En este sentido, comentó que con lo que ocurrió con los contratos en la Argentina, hoy no existe ninguna entidad financiera que acepte ningún riesgo flujo de caja aunque el negocio sea brillante y tenga la TIR que tenga. Por lo tanto, agregó que un primer papel que podrían tener los organismos de crédito como en este caso el BID, podría ser que participe por lo menos como garante de las condiciones contractuales. Expresó que hasta el presente estos contratos de concesión tenían dos partes básicamente, el concesionario y el concedente, en el caso de Argentina. Que el concedente por razones macroeconómicas, dejó de cumplir con las cláusulas que contenía el contrato, muchas de las concesiones tenían cláusulas de reajuste automático, pero la variación que hubo en Argentina fue de tal magnitud que era imposible en la práctica cumplir con las cláusulas de reajuste y que más allá de ese incumplimiento, tampoco se hizo un esfuerzo por ver qué era lo que se podía cumplir.

Sostuvo que para que en el futuro puedan crearse condiciones por las cuales las entidades financieras se animen a financiar proyectos de esta envergadura, debería recurrirse a un organismo internacional que garantizara de alguna manera que el compromiso en determinados términos o, en determinadas condiciones, va a seguir cumpliéndose y que en relación a por qué no se daban más años en la concesión, expresó que todos estos negocios de inversión tienen un punto de insensibilidad a partir del cual más años no varían la TIR. Por lo cual, agregó que en un proyecto de esta magnitud el plazo de concesión no puede ser más de quince o veinte años como mucho, y que pasado ese lapso, aunque le otorguen una prórroga por veinte años más, no puede variar las condiciones iniciales. Señaló que en las concesiones es muy sensible la primera etapa del negocio, los primeros cinco años

son muy importantes para ver como evoluciona y que por supuesto, si se tiene una concesión a quince años y en el año catorce le proponen una ampliación es muy interesante, pero no es interesante cuando le proponen esa ampliación en el primer año, con lo cual manifestó que el primer punto que le preocupa es el marco jurídico, la seguridad jurídica para conseguir quienes van a acompañar en este proyecto.

En otro orden de ideas manifestó que una de sus dudas es si en un proyecto urbano de esta magnitud, en cuanto al volumen de tránsito, tiene sentido cobrar peaje ya que el cobro de peaje tiene siempre un costo importante. La recaudación es siempre un costo importante, las cabinas de peaje funcionan los trescientos sesenta y cinco días, las veinticuatro horas y que eso implica que hay que tener una cantidad de personal para los relevos, para las guardias, para los feriados, para cubrir vacaciones, etc. Expresó que no es barato y que cuanto menos sea el valor del peaje, obviamente, es proporcionalmente más caro ese costo. Por lo cual si se descuenta lo que vale recaudar ese dinero y además los seguros de transporte de dinero en efectivo, la disponibilidad de cambio, etc. arroja un costo desproporcionado. Agregó que el peaje siempre tiene una parte que va a ser conflictiva e inclusive en un proyecto urbano como este podría tener tergiversaciones en el uso que alterarían las premisas iniciales, por ejemplo sería muy lógico pensar que el uso racional de un habitante de Salto o de Concordia para ir a bailar o ir a estudiar tendría que tomar un colectivo, o ir en auto porque es un trayecto muy corto, es decir, a lo mejor no toma hoy un ómnibus para hacer los ochenta kilómetros que implica esto, pero cuando sea un viaje de diez o quince minutos, la lógica es ir en un ómnibus o compartir un taxi con otros compañeros, etc. por lo que estos factores en un emprendimiento urbano para mí dificultan mucho la estimación del tránsito inducido.

Por otro lado, comentó que en relación a los negocios secundarios, es decir, los negocios inmobiliarios que podrían acompañar al proyecto,

la experiencia que existe, es la del Acceso Norte a la Ciudad de Buenos Aires donde terminada la autopista se generaron muchísimos negocios inmobiliarios, muchísimo desarrollo, que no son posibles de captar por el concesionario pero sí por el Estado. Asimismo, comentó que todos estos proyectos tienen un efecto multiplicador en un montón de factores, como turismo, mejoras en la educación, mejoras en los índices de accidentología, desarrollos urbanos, es decir, son muy difíciles de captar por el que está al frente del puente cobrando peaje, pero sí lo puede lograr el Estado, ya sea Municipal, Provincial, Nacional, porque evidentemente todo ese aumento del comercio, el aumento del intercambio generan impuestos que el Estado sí los puede llegar a captar. Consideró que, en una primera parte, este proyecto sería mejor encararlo como un proyecto de ambas ciudades que deciden hacer esta obra como una obra pública sin cobro de peaje con una modificación a determinadas fuentes de ingresos que tienen los municipios, ayudados a lo mejor por el Estado provincial o nacional depende el caso, para que puedan amortizar la obra en un largo plazo con una tasa de interés conseguida de un banco internacional que le fomente este tipo de obras con una tasa muy razonable que va a ser seguramente una tasa menor que la tasa que pueda conseguir el concesionario privado, que va a tener que ir forzosamente a un mercado comercial de características distintas. Asimismo, expresó que para el supuesto caso de que no quede más remedio que recurrir al peaje, otra idea que surgió en ocasión del análisis del Puente Buenos Aires-Colonia, dado que estos puentes tienen una vida útil que sobrepasa largamente la ecuación o el análisis de la ecuación económica financiera de la empresa que hace el emprendimiento, que podría estar alrededor de los quince años, el Estado o alguna parte del Estado podrían contribuir con la inversión inicial parcialmente y exigir a la empresa constructora que inicia el proyecto repagar una parte del mismo, con lo que podría tener una cuota de peaje más chica. En tal sentido, cuando termina la concesión quien inició la concesión y construyó el puente a los quince años se retira, suponiéndose que pudo resarcir sus gastos de inversión y se

llevó el beneficio que le correspondía, el propietario del puente que es el Estado, en este caso podrían ser los dos municipios, podrían licitarlo de nuevo ya sin obra inicial, sin inversión inicial, podrían licitar el mantenimiento del puente a partir de las tarifas que están vigentes, que en su contenido van a tener una alícuota para la amortización del mismo y esa alícuota el nuevo concesionario la tendría que dar a una cuenta fiduciaria a los municipios para que los municipios le repagaran al Estado que le contribuyó con la inversión inicial. En este sentido, comentó que es un esquema que permitiría hablar de inversiones a unos plazos que los Estados pueden hablar y los privados no, pero permitiría solucionar el problema en este u otros proyectos aliviando los costos iniciales y sobre todo en este momento en que no hay crédito .

En otro orden de ideas, manifestó que aunque no se haya hablado mucho sobre costos porque quizás no sea etapa de discutir los mismos, como se trata de un proyecto binacional estaría exceptuado de una serie de impuestos que pueden ser muy significativos, particularmente el IVA, el cual es un impuesto muy distorsivo para las inversiones a largo plazo, al extremo que, por ejemplo en algunos análisis que se han hecho en Argentina, hay negocios que no se pueden realizar haciendo abstracción de los problemas puntuales que hay en relación a que no hay disponibilidad de crédito, aun cuando lo había, había proyectos que no se podían realizar porque el IVA es tan fuerte en la inversión inicial y no se puede desgravar nada del mismo hasta que no se terminan las inversiones y se comienza a facturar, eso que en Argentina es el 21%, hace que la ecuación directamente no de. Inclusive han demostrado que si se lograba en algún momento provocar una exención del IVA, no que no se pague, sino que se pueda diferir, que se pague en el momento en que uno estuviera cobrando, los negocios serían viables, pero esto lamentablemente en Argentina no se escuchó y entonces el Estado no cobró nada y la obra tampoco se hizo.

b) Preguntas y Comentarios

El señor *Juan Carlos Palacios* comentó que para trasladarse de Salto a Concordia o viceversa, es como si se estuviera pagando un peaje porque son ocho litros de combustible, y que eso habría que tenerlo en cuenta cuando se sacan los cálculos. Agregó que respecto a lo que señaló el señor Presidente de la Delegación uruguaya de Salto Grande, en relación a su preocupación por la seguridad de Salto Grande en cuanto a la presencia de ese tráfico por el puente, fue un tema que ellos como impulsores desde un primer momento les llamó la atención, porque se sabe que en otros países las represas son áreas estratégicas que no son de fácil acceso, alguien que sube a una represa en otro país va acompañado. Es la primera vez que se oye de parte de una autoridad de Salto Grande señalar esa preocupación e indicó que sería oportuno que Salto Grande en algún momento estudiara la posibilidad de participar de la obra contribuyendo con recursos a su construcción ya que es un tema de seguridad.

Un participante agregó en relación a lo expuesto por el señor Palacios que estuvo de visita en Itaipú y efectivamente para ingresar a la presa, sin hablar del coronamiento, es muy riguroso el control.

El moderador, *Emilio Sawada*, señaló que sería importante profundizar el tema del peaje que es uno de los temas naturalmente más sensibles y que al respecto coincide plenamente con el Ingeniero Fernández, en las dificultades existentes sobre el cobro de peaje, de sostener el mismo a lo largo del tiempo y que tenga un valor suficiente para hacer repagos de deuda y el tema del costo operativo del cobro de un peaje con todo lo que eso implica. Asimismo, comentó que se mencionó la posibilidad o la idea de cobrar esto vía otros mecanismos como una tasa especial a los vehículos que se suponen serían los usuarios o impuestos inmobiliarios adicionales que reflejen la plusvalía que surjan desde el puente, etc. Agregó que cree que hay una dificultad en cuanto a ser pragmático por un lado,

de cobrar efectivamente a los que son beneficiarios y a los que no son y equitativos, y se habla de un cobro adecuado a todo el parque automotor que está registrado en las ciudades fronterizas, que sería una forma de implementarlo, alguno podría decir por ejemplo: “yo cruzo una vez por año o no cruzo nunca”, y ese podría ser un grupo de gente que proteste contra este tipo de cobro, por eso como se mencionó durante el taller podría haber algún tipo de tasa anual con por ejemplo una calcomanía o algo que los usuarios que realmente usen el puente con cierta frecuencia, lo paguen una vez al año o dos veces al año y el mecanismo de percepción sería mucho más sensible. Pero agregó que esto tiene su contracara, alguien va a tener que estar en el puente para ver quién tiene puesta la calcomanía y quién no la tiene puesta. Por lo que expuso que, le gustaría saber cuál es la reacción de los operadores de carreteras, cual sería un mix adecuado para este tipo de cobros, si no es un peaje cobrado en una cabina sino alguna otra variante del cobro de peaje, que es el caso de los puentes de la CARU, donde los mismos tienen un descuento especial por ser vehículos o ser usuarios de las ciudades fronterizas.

El *Ingeniero Jorge Fernández* expresó que conoce muchos sistemas de percepción en el mundo, por ejemplo en Estados Unidos hay sistemas de cobro donde se arrojan las monedas en un embudo, ese mecanismo puede tener otras dificultades. Habría que inclinarse por el sistema tradicional que pueden tener distintas variables de cobro. Comentó que una de ellas podría ser un dispositivo electrónico que se adosa al parabrisas y que es leído por un equipo infrarrojo y en esa lectura rápidamente la computadora sabe si el usuario está habilitado o no para pasar. La máquina registra la pasada, la hora, el día, el lugar, etc. y a fin de mes el cliente recibe en su domicilio la factura y eso se debita automáticamente de la tarjeta de crédito. En este sentido informó que en Autopistas del Sol eso lo está usando un 30, 35% de los usuarios aproximadamente. Asimismo, comentó que lo más novedoso en el mundo actualmente, que se está aplicando en dos o tres países y lo están implementando en Chile, es lo que en

inglés se llama "free flow" que es un sistema fotográfico donde a todos los vehículos que pasan se les saca una fotografía a su placa identificatoria, la computadora analiza esa placa, a quién pertenece, se sabe quién es, se sabe enseguida si pasa frecuentemente o no y se le envía al usuario la factura a su domicilio, quien tiene una determinada serie de condiciones para pagarlo, por internet, puede sacar un abono, etc. Sostuvo que eso en Argentina es también absolutamente descartado porque todavía el parque automotor no está totalmente renovado, o sea que si no hay un padrón de placa patente ordenado, el sistema no sirve, además de que luego tiene que haber una justicia ágil para condenar al violador de las normas.

Reiteró que, concretamente la experiencia que en Argentina funciona es la de la casilla con unas cámaras que están a su vez grabando y filmando toda la circunstancia. Agregó que existiría otro método que sería con unas calcomanías que podrían tener un código de barras, que podrían ser de vigencia mensual, trimestral, etc. que se debería poner en una posición determinada en el automóvil, y cuando éste pasa por un haz infrarrojo se levanta una barrera, o sea se estaría evitando el manejo del dinero básicamente y el control se haría con mucha menos gente, permitiendo además resolver el problema del turismo porque podría haber personas que quieran cruzar y no son habitantes habituales, entonces uno podría darle a los comercios para que vendan las obleas, que a lo mejor costaría un poco más que un viaje estándar para un habitué, pero le permitiría al señor pasar ese día, que a lo mejor podría ser un ida y vuelta. De todas maneras, agregó que siempre estas variantes tienen el inconveniente que cuando hay poco volumen de vehículos se siente mucho, porque las mismas tienen un costo fijo que es independiente de la cantidad de gente que pase.

El señor Rolando Terrazas preguntó cómo es la cultura de pago en el Uruguay sobre aquellas carreteras que se mencionaron durante la mañana que tienen dos o tres peajes y de las que se dijo que

la población está cumpliendo normalmente con el pago de los mismos.

El *Ingeniero Martín Carriquiry* le contestó que Uruguay empezó en el año 1994-1995 con las primeras carreteras concesionadas y quedó en evidencia que la evasión del pago en los peajes instalados antes de la concesión correspondía al 25 o 30% aproximadamente y que, una vez que se instalaron los sistemas de concesión, Ruta Interbalnearia, Ruta 1, gracias a los propios controles electrónicos, cámaras, etc, la evasión del peaje es mínima en la actualidad. Agregó que hubo oposición por parte de la comunidad sobre todo contra la instalación de los últimos peajes hasta que la gente se acomodó a la situación y comentó que cree que es una forma justa de que el usuario pague la calidad del servicio que se le brinda y sostuvo que actualmente la cultura de pago de los peajes en general, con los controles correspondientes es muy amplia.

El moderador, *Emilio Sawada*, aprovechó la presencia del Ingeniero Gonzalo Briozzo de Consorcio del Este, para ofrecerle la palabra sobre el tema de los peajes y le comentó, ya que no ha podido estar presente durante la mañana, que se está hablando de un puente donde en números globales el tráfico es de tres mil vehículos, de los cuales dos mil serían inducidos al proyecto, y el debate es si vale la pena, primero, mantener la idea del cobro de peaje como inicialmente se planteó este proyecto o ir al otro extremo de no cobro de peaje de ninguna forma, lo cual haría necesario analizar otras fuentes de financiamiento principales para el proyecto o bien algún tipo de cobro de peaje que sea operativamente mucho más sencillo aunque no se pudiera capturar un peaje alto.

El *Ingeniero Gonzalo Briozzo* expuso que en primer término, le gustaría hacer una aclaración sobre el comentario del Ingeniero Carriquiry, en el sentido que él separaría el fenómeno de la evasión en dos aspectos, en tal sentido, es cierto que en Uruguay no existe

violación a los puestos de peaje, es decir, no se produce el fenómeno de la persona que llega a la cabina de peaje e intenta evitar el pago, cree que en Argentina es un fenómeno un poco más frecuente (Ing. Fernández comentó que es alrededor del 3/4%), en Uruguay no llega a estar en el primer decimal, es de 0.1 %. Agregó, que sí hay una clara tendencia del usuario a usar otros caminos, que no los llamaría alternativos en el caso de Consorcio del Este, cuando existe la posibilidad de no pagar independientemente de lo que haya que recorrer, independientemente del valor que se le asigna al tiempo y a la seguridad de cada uno, hay una gran tendencia, sobre todo a partir de la agudización de la crisis, a evitar el pago. Señaló que, es sabido que en el primer peaje de la concesión se ha producido un fenómeno creciente de tomar algunos caminos alternativos para luego utilizar la concesión a cinco o seis kilómetros del puesto del peaje a la ida y a la vuelta aprovechando que el pago es en un solo sentido. Comentó que independientemente de que son ochenta kilómetros, a veces la percepción del usuario con respecto a lo que consume en combustible, a lo que vale su tiempo no es tan lineal como quienes gerencian estos proyectos lo calculan, midiendo el tiempo, la velocidad, cuanto le cuesta de combustible, a veces hay hasta cuestiones ideológicas de evitar el pago del peaje, entonces, cree que en este caso se podría dar un fenómeno similar existiendo el puente que corona la represa de Salto Grande.

Comentó que, independientemente del sistema de cobro que se establezca, se puede buscar una relación costo beneficio en función de las inversiones que quiera establecer, pero en definitiva, le da la impresión que no se soluciona el problema que puede tener esto que es la dificultad para establecer o para estimar los ingresos de la concesión, sobre todo con tránsitos tan bajos como los que se mencionaron, daría la impresión de que el cobro de peaje puede terminar siendo un fin en sí mismo, es decir, se cobra peaje para pagarle a los funcionarios que operativamente están ahí o hacer algún mantenimiento menor y nada más, y probablemente no logre financiar

la obra. Agregó que, más allá de que han aparecido en Uruguay algunos instrumentos de financiamiento como el lanzamiento de la unidad indexada para calzada, el financiamiento de la empresa en la moneda que cobra o el fideicomiso que está en estudio en el Parlamento, le da la impresión que el gran problema que existe en este proyecto es el de estimar los ingresos y sobre todo cuando además, tratándose de un puente el cobro del peaje no se puede efectivizar mientras no esté hecho, lo que no ocurre con las carreteras, donde se tiene más claro cuales podrían ser los ingresos durante y después de la construcción.

El *Ingeniero Guido Jáuregui*, expresó que cree que el tema del peaje, del que hablaban los concesionarios de ruta es de distinta naturaleza de lo que sería el peaje de un puente vecinal. En este sentido, sostuvo que los gobiernos nacionales tienen que evaluar más allá de si es rentable la ecuación económica, si cierra en el termino de tantos años, si esto realmente produce desarrollo, crecimiento y bienestar a la zona, porque tanto el Puente Colón-Paysandú o Fray Bentos-Puerto Unzué no se podrían haber construido si tendrían que haber cerrado una ecuación económica.

Asimismo, expuso que cree que hoy en el Uruguay se está dando una política de turismo para captar al turista argentino. La ciudad de Salto y la región a través del turismo termal tiene una capacidad ociosa porque ha disminuido la presencia del turista argentino. La ciudad de Concordia, en cambio, tiene sus atractivos turísticos pero no tiene capacidad o infraestructura turística, para hacer turismo en Concordia, Federación o Villa Elisa, que son zonas termales. Hay que reservar hoteles con treinta días o cuarenta días de anticipación. Por lo que cree que el Uruguay hoy está necesitando del turismo argentino y más allá de si es temporario dado el cambio, dada la situación económica de los dos países, cree que es un puente de un monto insignificante para los presupuestos de ambos países. Por lo cual, se debe evaluar desde el punto de vista político, de desarrollo,

de crecimiento, de bienestar de los pueblos y son los gobiernos nacionales quienes deben decidir si este puente se hace o no. Dada la situación económica ninguna ecuación va a cerrar para pagarlo con peaje, más allá de los costos los veinte kilómetros de ida y vuelta.

Comentó que podría ser conveniente para ambos gobiernos nacionales hacer un aporte para que este puente se pueda realizar. No todo tiene que ser analizado desde el punto de vista económico. Si bien es un negocio para quien lo construye, un negocio para quien explota el peaje, un negocio tanto comercial y turístico, atrás de todo ello está el bienestar de los pueblos, entonces, desde esa perspectiva todos vamos a coincidir de que el puente hay que hacerlo. Para el que no vive en Salto o en Concordia, no debe tener mucho interés en sacar recursos de donde sea para invertir en un puente vecinal, por eso es que no es fácil llevar adelante este proyecto.

La *Licenciada Angela Guariglia* comentó que la Subsecretaría de Obras Públicas de la Nación Argentina está trabajando dentro de la iniciativa IIRSA coordinando un poco las presentaciones y los proyectos que Argentina está presentado en los distintos ejes de desarrollo dentro de la iniciativa mencionada. En este sentido, manifestó que se han realizados presentaciones de otros proyectos, considerando el eje Mercosur-Chile, y quizás por no conocer en profundidad este proyecto no se lo ha presentado, ya que lo han considerado en una primera etapa como un proyecto de desarrollo exclusivamente local. En este orden de ideas, manifestó que si se analiza no solamente el desarrollo local sino el desarrollo regional y su interconexión con los otros puentes, el coronamiento de la represa, todo esto puede convertirse en un factor que califique las relaciones regionales y que se planteará con la Delegación de Uruguay que participa también en esta iniciativa IIRSA, la posibilidad de hacer una presentación conjunta en la iniciativa para formalizar este estudio o todas las acciones que haya que desarrollar para profundizar los estudios porque evidentemente se están planteando una serie de

alternativas o de cuestiones que van a tener que ser formalizadas en un estudio y la Subsecretaría estaría brindando todo el apoyo al proyecto para que siga analizándose y luego discutir los mecanismos de posible financiamiento, y serían dos etapas o dos cuestiones como así también el marco legal dentro del cual tendría que desarrollarse todo este proyecto.

El *Embajador Julio César Freyre*, Presidente de la Delegación argentina en la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, comentó que escuchó con interés todas las alternativas que se han considerado de financiación, algunas de ellas muy bien intencionadas pero por el momento dada la situación imperante de ambos países no parecen viables y le da la impresión que el esquema IIRSA, el cual no es bien conocido todavía por nuestros nacionales, presenta una alternativa más que interesante. Por lo que preguntó si hay alguien en la sala que pueda dar una idea de qué tipo de proyectos y qué requisitos debe cumplir un proyecto para calificar y ser considerado un proyecto IIRSA.

El moderador, *Emilio Sawada*, explicó que esta iniciativa nace aproximadamente tres años atrás a partir de una Reunión Cumbre de doce Presidentes, que se encarga de la parte técnica y de coordinación de tres instituciones multilaterales, el FONPLATA, la CAF y el BID, quienes se reúnen regularmente para una serie de actividades y en donde se trabaja básicamente en dos líneas: una, de procesos de estudios sectoriales para ir destrabando temas como los regulatorios por ejemplo, si se habla del sector energético, para que las normativas regulatorias en el sector energía permitan un mayor flujo de los servicios de energía a través de los países de Sur América y por otro lado, se trabaja en el tema de los proyectos en particular, los que se llaman ejes o corredores de integración, identificando varios corredores a lo largo y ancho de Sur América, identificando proyectos críticos que podrían ir destrabándose para hacer más dinámico los corredores.

En este sentido, señaló que en este momento la etapa de iniciativa hace que se concentren más los esfuerzos en estudios y preparación de proyectos que en financiación de proyectos específicos, porque la iniciativa tiene apenas tres años y no hay todavía muchos proyectos que estén listos para ser financiados inmediatamente. Asimismo, comentó que la iniciativa tampoco cuenta con fondos especiales IIRSA diferentes a los fondos que puedan tener cada una de las tres instituciones financieras mencionadas, por lo tanto, cuando se habla de financiar proyectos, ejecución de proyectos, el país o los privados, o los países o el conjunto de privados tienen que ir a golpear las puertas de cada una de estas instituciones para ver cual de ellas es la que le puede ofrecer el mejor financiamiento en cuanto a condiciones, plazos, etc.

Explicó que IIRSA está dando una oportunidad a estos proyectos que son de integración, y en este caso no hay ninguna duda de que es un proyecto de integración. Hay otros proyectos en donde el grado de aporte a la integración es un poco más débil, proyectos de tramos de carreteras que están más dentro de un país, pero por donde pasa el grueso de las exportaciones o importaciones, allí habría alguna duda de si son más integracionistas o menos integracionistas, pero en este proyecto en particular no hay ninguna duda de que es un proyecto de integración. Agregó, en nombre del BID, que dada la importancia que le están dando dentro de la institución al tema de la integración, les permite moverse con mayor facilidad, conseguir fondos por ejemplo para apoyar eventos como este, fondos para que eventualmente se hagan estudios para profundizar el proyecto, estructurarlo, conceptualizarlo para llevarlo a una licitación.

El *Embajador Julio César Freyre* preguntó si para tener acceso al sello IIRSA, primero los países tienen que hacer suyo el proyecto, y en el caso de este puente por ejemplo, ¿Argentina y Uruguay deberían incorporarlo a sus respectivos listados?.

El moderador, *Emilio Sawada*, contestó que cada país en sus comienzos presentó una lista de proyectos en donde este proyecto estaba incluido como proyecto IIRSA.

El *señor Rolando Terrazas* agregó a lo manifestado por el moderador, que la iniciativa IIRSA esta orientada fundamentalmente a planificar el desarrollo de la región desde el punto de vista global, tratando de ver la región como un todo y olvidando en alguna medida el interés estrictamente nacional. De tal manera que se genera un foro en el que cada uno de los países presenta un conjunto de iniciativas, de proyectos, de acciones conducentes a viabilizar o fortalecer esa infraestructura regional Suramericana. Esto moviliza las sinergias internas de la región y posibilita un crecimiento económico al interior de la región con miras a fortalecer después su competitividad hacia un mundo globalizado. En ese sentido, comentó que se priorizan dentro de la iniciativa los proyectos de integración, donde cada uno de los países ha presentado ejes. Nueve ejes se han identificado conjuntamente, los bancos los han propuesto y los países los han asumido. Y se ha generado lo que se denomina la visión de negocios del eje. En este sentido, continuó explicando que esa visión recoge precisamente lo que existe en estos momentos en la región en términos de negocios existentes, flujos de comercio y todo lo demás, que de alguna manera su desarrollo está siendo trabado por la insuficiencia, deficiencia o ausencia de infraestructura adecuada, problemas de ese tipo o potencialidades que con la infraestructura adecuada podrían fácilmente hacer despegar a determinadas regiones, como infraestructura vial, telecomunicaciones, energía fundamentalmente.

Reiteró que se habla de producción actual que podría ser incrementada en base a la dotación de infraestructura y el desarrollo de potencialidades que permitan llevar adelante actividades que hasta el momento no pueden desarrollarse porque no hay energía, o porque no hay telecomunicaciones o porque no hay transporte, pero siempre desde una perspectiva de integración. Agregó que ya se ha terminado

con toda una fase, que ha sido la del levantamiento de la información, el procesamiento de toda esa información, el conocimiento de la región, la visión de los negocios, la identificación de proyectos y además con la identificación también del estudio, de lo que se ha denominado, los procesos sectoriales que están íntimamente vinculados con los problemas regulatorios, normativos, los pasos de frontera, el transporte terrestre, el transporte aéreo, etc. para tener un panorama, un mosaico de lo que está sucediendo en la región y tener una base sobre la cual discutir.

Asimismo señaló que en este momento a partir de la reunión del Comité de Dirección Ejecutiva que se ha celebrado en julio de este año en Caracas, se ha presentado a los Ministros de los doce países el resultado de todas estas acciones y se está diseñando un plan de trabajo que se está validando con todos y cada uno de los países para entrar en lo que sería la segunda fase de esta iniciativa. Y en relación a en qué consiste, comentó que se están programando reuniones y en octubre hay una primera reunión y probablemente en noviembre va a haber otra reunión, para convocar a los países que forman parte, que participan de algunos de los ejes de integración, para que esa visión de negocios y esos proyectos que se han identificado al interior de cada uno de los ejes, sean objeto de análisis en profundidad desde una perspectiva regional por parte de los países. De tal manera que, aplicando una metodología de análisis, los países puedan definir de manera consensuada cuales son los proyectos que para el desarrollo de ese eje son estructurantes, son vitales y que hay que desarrollar para que los bancos empiecen a dinamizar la canalización de recursos para concluir los estudios que hagan falta, de tal manera de tener de ese conjunto, de ese universo muy amplio de proyectos que los países han presentado, y de ir encontrando acciones en algunos proyectos que los países de manera consensuada han definido, que son los proyectos en los cuales el desarrollo del eje no va. Expresó que es una tarea difícil porque buscar consenso cuando se trata de cuatro o cinco países que forman parte de un mismo eje, no es fácil, pero

que es un desafío que ha sido reiterado por los propios ministros en ocasión de esa reunión y por los mismos Presidentes en varias declaraciones que hubo de Presidentes del Mercosur, de la Comunidad Andina, etc., por la voluntad política de los países para hacer que esto avance. En tal sentido, comentó que si no hay voluntad política, esa reunión va a ser un diálogo de sordos pero si la cosa fluye, se va a poder llegar a un consenso y se van a poder dinamizar las decisiones.

Agregó que identificados los proyectos claves, los proyectos estructurantes, las acciones complementarias y como pueden ser solucionados los problemas, como son los de paso de frontera o el marco regulatorio, para que las cosas fluyan de manera secuencial en el tiempo y se ejecuten en su debida oportunidad y en la secuencia debida, no existe un fondo de financiamiento IIRSA ya que ninguno de los bancos CAF, BID y FONPLATA han conformado un fondo y que no está por lo menos hasta el momento la idea de generar un banco, un fondo para financiar estos proyectos. Reiteró que lo que el BID, la CAF y FONPLATA están haciendo es empezar a articular una serie de relaciones con otros bancos que están dispuestos a apoyar este tipo de iniciativas, llámese la Comunidad Europea, bancos como el BNDES de Brasil, etc. que están dispuestos a actuar juntamente con el BID, juntamente con la CAF y juntamente con FONPLATA para el financiamiento de este tipo de proyectos siempre y cuando cumplan un requisito de integración. Concluyó manifestando que esa es la mecánica, que no existe como tal un fondo de financiamiento. El sello IIRSA va a resultar precisamente como producto de este proceso de concertación, de diálogo, de búsqueda de consenso en que se están iniciando ahora las tareas y que estima que en unos seis u ocho meses deberían estar en condiciones de presentarse un conjunto de proyectos prácticamente para todos los ejes ya consensuados entre los países.

El *Ingeniero Juan Terra* manifestó algunas inquietudes que se

plantearon con relación al alcance y el contexto en el cual se ubicó este proyecto. Señaló que lo que ha notado de las presentaciones anteriores, es que el enfoque ha sido muy localizado hacia lo urbano y en este proyecto, se ha cerrado un poco el tema a lo relacionado con las cargas que es un aspecto fundamental que permite al proyecto ubicarlo dentro del contexto regional. También comentó que en cuanto a los proyectos estructurantes sería interesante ver la posibilidad de ubicar este proyecto dentro de un proyecto más amplio. Agregó que sin entrar en la duplicación de acciones en lo que se refiere a transporte interurbano y la sustitución de este puente para que cumpla una función para el transporte de cargas de larga distancia, sino más bien vinculado al puerto y a los puertos. Manifestó que el puerto de Salto y Concordia, está llamado a cumplir una función importante dentro de la navegación del Río Uruguay y manifestó que habría que estudiar la posibilidad de que esos puertos puedan unificarse a través de una vinculación con el puente y en este sentido, la carga evidentemente puede cumplir una función muy importante para los recursos, para lograr recursos para el financiamiento, a parte de ubicarlo dentro de un contexto de desarrollo.

El Ingeniero Ariel Joubanoba, asesor de la CTMSG, expresó que en algún momento va a haber que tomar una decisión o analizar en profundidad la situación de los puertos de Salto y de Concordia y ver si eventualmente no habría que hacer un sólo puerto, moderno, que no estuviera metido dentro de la ciudad, que tenga facilidad de captar la carga de la región con eficiencia y entonces en ese contexto el puente, cumpliría otra función ya que podría ser un puente de carga que vinculara las dos riberas.

El *Doctor Alfredo Abelleiras* comentó que como se puede observar desde el punto de vista de la geografía, las dos ciudades están enfrentadas y que se podría imaginar que en lugar de estar mirándose de frente están de espaldas. Son dos ciudades que no están integradas,

no solamente hay dos puertos y como se expuso anteriormente debería haber uno sólo porque esa duplicación de servicios parece innecesaria cuando la luz del río más o menos tiene 520 metros a la altura del trazado A.2.1 y 600 y pico a la altura del trazado más alto. Es decir el río, como se mencionó hoy, obra como barrera e impide la integración, hay duplicación de servicios en todos los sentidos. Agregó que se ha planteado, por ejemplo que se utilice solamente el aeropuerto de Salto, ya que el aeropuerto de Concordia está 11 kilómetros río arriba, cerca de la represa de Salto Grande y aparentemente, habría que invertir una cifra muy alta para refaccionarlo y transformarlo en un aeropuerto internacional. En este orden de ideas comentó que si existiera el puente se podría utilizar un sólo aeropuerto, con optimización del recurso, transformándolo en un aeropuerto internacional para una ciudad única de 250.000 personas. Por lo tanto, expresó que la palabra integración no implica solamente el hecho del vínculo físico del puente sino que es optimizar recursos, como pueden ser la integración en el sentido universitario, la integración en el sentido cultural, deportivo, etc, de dos comunidades con raíces étnicas y culturales muy similares y esa unión física cree que va a generar una corriente de comercio, de flujo, de relaciones comerciales que evidentemente van a hacer que el puente sea sumamente rentable.

El moderador, *Emilio Sawada*, expresó que le gustaría hacer un comentario sobre la exposición del Ingeniero Juan Terra en relación a la importancia del proyecto, lo pequeña que es en términos relativos la inversión y el papel que tendrían que tener los Estados en un proyecto de esta naturaleza. En ese sentido, comentó que cree que es un proyecto que por su magnitud los gobiernos federales tendrían que hacer un aporte pequeño y por lo tanto si hubiese una decisión a nivel político quizás se podría hacer. Pero se preguntó si los Estados en este momento tienen o no prioridades mayores que destinar cinco millones cada uno en un proyecto de integración de este tipo y que es una pregunta que la deja abierta para los participantes y señaló que

los Estados están dejando de cumplir una serie de obligaciones de tipo social, de tipo económico o financiero, por lo tanto habría que ver si los gobiernos estarían dispuestos a priorizar esta transacción sobre otras. Asimismo, expresó que habría que tener presente la opinión de los gobiernos nacionales en relación a la existencia de otros proyectos también de integración, que podrían ser más integradores que éste que es sustancialmente urbano.

Comentó que su opinión personal en relación a la mejor estrategia para que este proyecto se convierta en realidad es recorriendo otros caminos con diferentes elementos de estructuración del mismo que permitan alivianar una eventual estrategia en donde los gobiernos nacionales pudiesen participar, por ejemplo si el proyecto es de u\$s 10 millones y después de profundizar estudios se llega a la conclusión de que algo de peaje se puede cobrar haciéndolo en forma pragmática con el TAG, no cobrándolo en la cabina del peaje, y que es posible lograr desarrollos urbanos que permitan un flujo de caja adicional con lo cual el costo del proyecto para los gobiernos ya no será de u\$s 10 millones sino de u\$s 5 o 4 millones, en donde el impulso final que haga falta podría ser de u\$s 2 millones de cada lado y habría muchas más chances de llevar un proyecto más elaborado, conceptualizado, en forma realista en donde se puede demostrar que se ha hecho realmente un esfuerzo muy grande para tratar de que cada uno pueda aportar lo que pueda para que esto se pueda concretar. Asimismo reiteró que cree que ese enfoque de tratar de agotar a nivel local, a nivel de los agentes que están interesados en el proyecto, completar todas las posibilidades de combinación sin que esto signifique retrasar el proyecto en años o décadas, es un esfuerzo que vale la pena.

En otro orden de ideas, señaló que otro de los temas a resolver es el de la seguridad. Normalmente dos ciudades que no están unificadas tienen desequilibrios o son diferentes en cuanto a su actividad económica, industrial e inclusive en el tema de seguridad porque

va a haber un flujo de gente que va y viene y que podrían surgir problemas que antes de que existiese el puente no ocurrían y después ocurren. Señaló que este tema lo ha escuchado un poco a nivel de las comunidades, ya que las ciudades que en un momento dado de la historia tienen mayores dificultades de empleo, de recursos, son las mayores generadoras de delincuencia respecto de la otra que teóricamente pueden cambiar dependiendo de cómo se den las circunstancias. En relación a las soluciones que se pueden adoptar señaló que, la tecnología permite hacer muchas cosas que antes no se podían hacer y esto va más allá de lo que sería simplemente aduanas, que es el flujo de bienes, o de inmigraciones simplemente que es el flujo de individuos que pasan de un país a otro que debe quedar registrado, se habla de un contexto en donde las dos ciudades tuviesen eventualmente las dos aduanas fuera de las ciudades y las inmigraciones fuera de las ciudades, y que habría necesidad de pensar cómo llevar un mejor control del tema de la delincuencia o del tema de la seguridad.

En relación al tema de seguridad, Juan Carlos Palacios señaló que es cierto que existe preocupación por el mismo y que en la comunidad de Salto hay un sector de la población que está preocupado por ese tema, y de acuerdo a la encuesta que realizó la empresa que fue contratada por el Ministerio de Obras Públicas para evaluar la aceptación de la población se determinó que generalmente era la gente de mayor edad la que tenía preocupación y era la que se expresaba en contra del puente, como así también los sectores de intelectuales; sin embargo, la juventud y sectores de trabajadores estaban absolutamente a favor de la construcción.

III. Conclusiones

El moderador, *Emilio Sawada*, expresó que como primera conclusión cree que en general están todos de acuerdo en la importancia de la obra, en lo significativo que podría ser el proyecto no solamente para las dos ciudades sino para los dos países en el sentido de que a nivel local se pueden hacer cosas importantes. La idea es continuar explorando opciones y combinaciones de fuentes de financiamiento no solamente enfocado al tema del peaje como originalmente se había planteado, sino alguna combinación de las variantes de otros recursos vía desarrollos de obras complementarias.

Una segunda conclusión en el marco del tema del peaje, es la idea general de tratar de eliminar si es posible el peaje; si no fuese posible eliminarlo completamente minimizarlo y ser pragmático y equitativo para que realmente el usuario asuma algún aporte a la obra pero al mismo tiempo no signifique que el peaje tiene una carga simplemente para pagar el salario de toda la estructura del cobro del mismo

Como tercera conclusión opinó que con los Rotarios, la gente de las universidades y los que viven de un lado o de otro lado del río, hay una necesidad de intercambio de ideas a nivel de la comunidad. Que haya participación de la sociedad civil, es un tema muy importante para el BID y que estos emprendimientos no se hagan a la espalda de las ciudades sino que haya una participación activa de la comunidad en la toma de decisiones.

Concluyó su exposición comentando que la idea sería avanzar en los próximos meses en la realización de los estudios complementarios que parecen necesarios para completar la información, el BID buscaría la forma de conseguir esos recursos para hacerlos y poder tener otra reunión de este tipo en Argentina para discutir las

conclusiones preliminares que se vayan alcanzando con los estudios complementarios.

El señor Juan Carlos Palacios comentó que nadie discute acerca de la importancia de la obra y señaló que se dan pequeñas situaciones de fundamental importancia desde el punto de vista social que tienen que ver con la vida cotidiana de cada una de las comunidades, como por ejemplo la necesidad de conseguir un medicamento que no hay en Salto pero que hay en Concordia, que de existir el puente se podría pasar en bicicleta, en moto o a pie, y resolver ese pequeño problema, como asimismo el inconveniente de las personas que llegan a la terminal de Salto después de las ocho de la noche y tienen que quedarse hasta el otro día esperando la salida de un ómnibus porque no tienen para pagarse un remis para hacer esos cuarenta kilómetros, etc. Agregó que otro de los problemas que se solucionaría es el de muchas familias que tienen hijos estudiando en Concordia y viceversa que deben alquilarle un departamento para que vivan durante la semana cuando está allí a dos kilómetros de la casa ya que no hay ómnibus después de determinada hora y las clases terminan a las diez de la noche. En tal sentido, comentó que todo ese tipo de cosas que ellos como impulsores del puente perciben, son cosas que a veces no están escritas en los documentos pero hacen al por qué, desde el punto de vista social, esta obra tiene una importancia enorme.

El señor Rolando Terrazas sugirió que en relación al conjunto de estudios que hay que llevar adelante habría que incluir algún foro o algún mecanismo para solucionar el tema de la traza y la ubicación del puente y partiendo de allí actualizar los estudios sobre una base ya consensuada de dónde surja qué tipo de puente va a ser, si se permitirán camiones o no, etc. ya que se ha puesto claramente en evidencia que no hay consenso sobre eso, cada cual tiene una idea y cree que hay que generar un foro en el cual los países se sienten o las ciudades se sienten a definir esos temas para poder permitirle a la consultora o a quien haga los estudios definiciones de mayor

profundidad.

El *señor Juan de Dios Mac Dougal* volviendo sobre el análisis final de las conclusiones expresó que uno de los puntos a los que se refirió el moderador era que iban a tratar de buscar financiamiento u otros recursos como para poder seguir profundizando los estudios y señaló que cree importante que las universidades de la región participen activamente en la toma de decisiones y en la elaboración de muchos planes de acción, ya que el rol de las universidades ha sido más que protagónico por lo que a su criterio se debe tener en cuenta la opinión que tengan las mismas ya sean argentinas o uruguayas.

El *moderador, Emilio Sawada*, respondió que está plenamente de acuerdo y por eso mencionó en su conclusión la necesidad de que la sociedad civil participe y que haya un consenso y que por supuesto, esto incluye al mundo académico. Comentó que todavía habría que definir con la CARU, con las dos Intendencias, el detalle de los próximos pasos. Los estudios tendrían que ser rápidos e identificar posibles opciones o alternativas de formas de enfoque. Asimismo, habría que determinar si hay que dedicarse primero un tiempo a consensuar trazas, condiciones, camiones o no, con peaje o sin peaje y recién allí avanzar en los otros temas.

Por último subrayó que el tema que mencionó Juan Carlos Palacios sobre el impacto social, es muy importante y comentó que en instituciones como las que representa, se les pide que identifiquen indicadores prácticos de las obras que se hacen para ver cual es el impacto de desarrollo e impacto social que tienen las mismas.

IV. Cierre del Taller

El *Arquitecto Walter Belvisi*, Vicepresidente de la Comisión Administradora del Río Uruguay cerró el taller comentando que corresponde en nombre de la CARU que ha tenido la responsabilidad de organizar junto al BID el taller, agradecer la presencia de todos, fundamentalmente la participación que han tenido, por los aportes que han realizado y al moderador que ha tenido una participación muy activa. Agradeció asimismo, al Intendente de Salto y al representante de la Municipalidad de Concordia, a la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, a las Universidades, a quienes representan a la sociedad civil, a los representantes de las Cámaras de Uruguay y Argentina de la Construcción, a los empresarios presentes y a todos aquellos que han colaborado en la reunión de hoy. Por último finalizó diciendo que queda una etapa importante que va a surgir precisamente del análisis de las opiniones y de los aportes que han surgido en el transcurso del taller y expresó que su deseo es el éxito en la concreción de la obra que indudablemente va a ser en beneficio de la región y especialmente de las comunidades de Salto y Concordia.

Anexo I

Breve reseña acerca de la Comisión Administradora del Río Uruguay

La Comisión Administradora del Río Uruguay es un organismo internacional creado por el Estatuto del Río Uruguay, suscripto por los gobiernos de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay en el año 1975. En este sentido, goza de personería jurídica en el territorio de la República Oriental del Uruguay y tiene capacidad legal para contratar, adquirir y disponer a cualquier título bienes muebles e inmuebles, entablar procedimientos administrativos o judiciales, así como ejecutar todos los actos o negocios relacionados con el cumplimiento de sus funciones.

La Comisión está integrada por cinco Delegados de cada Parte. La Presidencia y Vicepresidencia de la Comisión son desempeñadas, por períodos anuales, y en forma alternada, por los Presidentes de cada Delegación. El representante legal y ejecutor de las resoluciones de la misma es el Presidente, siendo reemplazado por el Vicepresidente en caso de impedimento o ausencia temporales. Actualmente el Presidente de la Comisión es el Embajador Roberto García Moritán y su Vicepresidente el Arquitecto Walter Belvisi. Tiene su sede en la ciudad Paysandú, República Oriental de Uruguay.

El Estatuto del Río Uruguay le confiere a la Comisión una serie de funciones (art. 56), entre ellas, la de establecer el régimen jurídico-administrativo de las obras e instalaciones binacionales que se realicen y ejercer la administración de las mismas. Asimismo, se establece que esta disposición se aplicará a obras binacionales actualmente en ejecución una vez que se encuentren concluidas y cuando así lo convengan las Partes por medio de canje de notas u

otras formas de acuerdo.

Para el desempeño de sus funciones, la CARU está integrada por diversas Subcomisiones, dedicadas al tratamiento de temas específicos que hacen a su estudio, como ser: “Calidad de Aguas y Prevención de la Contaminación Ambiental”, “Pesca y otros Recursos Vivos”, “Navegación, Obras y Erosión”, “Asuntos Jurídicos e Institucionales”, “Difusión y Relaciones Externas”.

En este sentido, dentro del ámbito de cada Subcomisión se prevé la realización de estudios e investigaciones de carácter científico y técnico con el asesoramiento de los organismos específicos de ambos Estados.

La CARU se encuentra desarrollando, entre otras, una serie de actividades entre las que se destacan:

A. Puente Concordia-Salto:

Los señores Cancilleres de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay, a través de sus Notas Reversales del 30 de noviembre de 2001, han encomendado a CARU la preparación de la documentación necesaria sobre el proyecto y sus antecedentes a fin de redactar los pliegos para proceder al llamado a licitación pública internacional. En este mismo sentido, se refirieron los señores Presidentes en el Comunicado Conjunto de Prensa dado en Montevideo el 29 de noviembre de 2002 .

B. Dragado del río Uruguay, desde Nueva Palmira hasta Concordia-Salto:

Se ha promovido la solicitud de financiación ante FON-PLATA para dragar el río desde el Km. 0 (Punta Gorda) al Km. 338,2 (Concordia-Salto) conforme a las especificaciones técnicas

elaboradas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina oportunamente. Es de suma importancia obtener financiamiento para concretar la obra, dada su relevancia para la región y el especial interés que importa el dragado para la navegación y el intercambio comercial entre ambos países, tal como lo expresaran los señores Presidentes de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay en su Comunicado de Prensa conjunto del 29 de noviembre pasado.

C. Convenio CARU-UE “Desarrollo Regional y Mejora de la Navegabilidad del Río Uruguay”:

Su objetivo es analizar desde el punto de vista ingenieril, económico, social y ambiental, diferentes alternativas de mejora de la navegación. El proyecto se encuentra terminando su Fase I con importantes resultados obtenidos en materia de navegación, economía del transporte y medio ambiente con el objetivo de dotar a ambos Estados de los estudios pertinentes que avalen decisiones de obras futuras.

D. Plan Protección Ambiental del Río Uruguay

En relación a la importancia que reviste el medio ambiente, la CARU ha formalizado juntamente con las autoridades municipales del litoral argentino y uruguayo un Plan de Protección Ambiental del Río Uruguay. El mismo, es resultado de la voluntad común de las autoridades ribereñas y la CARU de velar por la mejora en la calidad medioambiental del curso fluvial, dentro de un esfuerzo colaborativo, participativo y colectivo, tendiendo a preservar integralmente el ambiente ante los requerimientos crecientes de desarrollo en la región.

Notas Reversales

Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto

Montevideo, 30 de Noviembre de 2001

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a vuestra Nota del día de hoy, la que textualmente dice:

"Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Excelencia con referencia al proyecto para la construcción de un puente a través del Río Uruguay que vincule las ciudades de Salto, en la República Oriental del Uruguay y Concordia, en la República Argentina, cuyos estudios de prefactibilidad se encomendaron por Notas Reversales del 20 de setiembre de 1996, a los correspondientes organismos técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (República Oriental del Uruguay) y de la Secretaría de Obras Públicas del entonces Ministerio de Economía (República Argentina).

Con respecto a ello, el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay encomiendan a la Comisión Administradora del Río Uruguay, conforme a lo dispuesto en el Estatuto del Río Uruguay, lo siguiente:

a) Preparar la documentación necesaria sobre el proyecto, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 y siguientes del Estatuto del Río Uruguay, suscripto en la ciudad de Salto, República Oriental del Uruguay, el 26 de febrero de 1975;

b) Redactar el Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Internacional respectiva y el Contrato de Concesión bajo la modalidad de Concesión de Obra Pública, no otorgándose subsidios ni avales por parte de los Estados;

A S. E. el Sr. Ministro de
Relaciones Exteriores
de la República Oriental del Uruguay
D. Didier OPERTTI
Montevideo

c) Proceder al Llamado a Licitación, de carácter público internacional, para la concesión de la obra y su correspondiente adjudicación;

d) Supervisar el cumplimiento de los correspondientes contratos de obra y explotación;

e) Habilitar la obra vial y supervisar el contrato de explotación;

f) Ambos Gobiernos se comprometen a llevar a cabo las actividades necesarias para alcanzar lo comprometido en el presente acuerdo, y en tal sentido prestarán por intermedio de sus respectivas Reparticiones competentes a la Comisión Administradora del Río Uruguay, la colaboración de personal técnico, administrativo, economista y jurídico necesario. Todo ello sin perjuicio de lo expresado en el literal b);

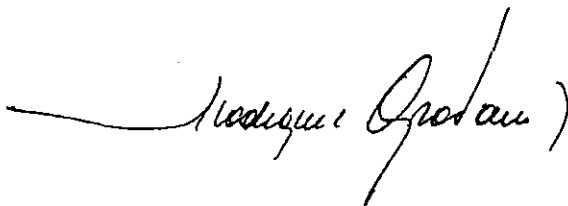
g) Desempeñar todas aquellas otras funciones que las Partes convengan en otorgarle, por medio del canje de notas u otras formas de acuerdo.

Si lo expuesto anteriormente fuese aceptable para el Gobierno de la República Argentina, tengo el honor de proponer que la presente Nota y la de Vuestra Excelencia, donde conste dicha conformidad, constituyan un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, el que entrará en vigor en la fecha de su Nota de respuesta.

Saludo a Vuestra Excelencia con mi más alta y distinguida consideración."

Sobre ese particular, tengo el agrado de manifestar el consentimiento del Gobierno argentino con lo antes transcrito y convenir que la presente y la Nota de V.E. constituyan un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos sobre la materia, el que entrará en vigor en el día de hoy.

Saludo a Vuestra Excelencia con mi más distinguida consideración.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Rodolfo Strobl", with a long horizontal flourish extending to the left.

República Oriental del Uruguay

Montevideo, 30 de noviembre de 2001

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Excelencia con referencia al proyecto para la construcción de un puente a través del Río Uruguay que vincule las ciudades de Salto, en la República Oriental del Uruguay y Concordia, en la República Argentina, cuyos estudios de prefactibilidad se encomendaron por Notas Reversales del 20 de setiembre de 1996, a los correspondientes organismos técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (República Oriental del Uruguay) y de la Secretaría de Obras Públicas del entonces Ministerio de Economía (República Argentina).

Con respecto a ello, el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay encomiendan a la Comisión Administradora del Río Uruguay, conforme lo dispuesto en el Estatuto del Río Uruguay, lo siguiente:

a) Preparar la documentación necesaria sobre el proyecto, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 y siguientes del Estatuto del Río Uruguay, suscripto en la ciudad de Salto, República Oriental del Uruguay, el 26 de febrero de 1975;

A Su Excelencia
Doctor Adalberto Rodríguez Giavarini
Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional
y Culto
Buenos Aires

República Oriental del Uruguay

b) Redactar el Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Internacional respectiva y el Contrato de Concesión bajo la modalidad de Concesión de Obra Pública, no otorgándose subsidios ni avales por parte de los Estados;

c) Proceder al Llamado a Licitación, de carácter público internacional para la concesión de la obra y su correspondiente adjudicación;

d) Supervisar el cumplimiento de los correspondientes contratos de obra y explotación;


e) Habilitar la obra vial y supervisar el contrato de explotación;

f) Ambos Gobiernos se comprometen a llevar a cabo las actividades necesarias para alcanzar lo comprometido en el presente acuerdo, y en tal sentido prestarán por intermedio de sus respectivas Reparticiones competentes a la Comisión Administradora del Río Uruguay, la colaboración de personal técnico, administrativo, economista y jurídico necesario. Todo ello sin perjuicio de lo expresado en el literal b);

g) Desempeñar todas aquellas otras funciones que las Partes convengan en otorgarle, por medio del canje de notas u otras formas de acuerdo.

Si lo expuesto anteriormente fuese aceptable para el Gobierno de la República Argentina, tengo el honor de proponer que la presente Nota y la de Vuestra Excelencia, donde conste dicha conformidad, constituyan un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, el que entrará en vigor en la fecha de su Nota de respuesta.

Saludo a Vuestra Excelencia con mi más alta y distinguida consideración.



**COMUNICADO. CONJUNTO DE PRENSA DE LOS SEÑORES
PRESIDENTES DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y DE LA REPUBLICA
ORIENTAL DEL URUGUAY**

1. LOS PRESIDENTES DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, DR. EDUARDO DUHALDE Y DR. JORGE BATLLE IBAÑEZ, REUNIDOS EN OCA-SIÓN DE LA INAUGURACION DEL GASODUCTO BUENOS AIRES - MONTEVIDEO, DESTACARON SU PROFUNDA SATISFACCION ANTE LA CONCRECION DE UNA OBRA QUE, A TRAVES DE LA PARTICIPACION DE LA INVERSION PRIVADA, PERMITE TENDER UN LAZO MAS EN EL PROCESO DE INTEGRACION EN EL QUE SE ENCUENTRAN COMPROMETIDAS AMBAS NACIONES. COINCIDIERON EN SEÑALAR QUE ESTA NUEVA CONEXIÓN GASIFERA TENDRA UN IMPACTO SIGNIFICATIVO, TANTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE IMPORTANTES SECTORES DE LA POBLACIÓN DEL URUGUAY, COMO EN LA MODERNIZACION Y COMPETITIVIDAD DE SU ESTRUCTURA PRODUCTIVA.
2. EL ENCUENTRO ENTRE AMBOS JEFES DE ESTADO SE DIO EN EL MARCO DE FRANCA COOPERACION Y DIALOGO PERMANENTE Y FLUIDO, QUE CORRESPONDE A UNA RELACION BILATERAL ESPECIAL, PROFUNDA Y MULTIFACETICA, ENTRE DOS PUEBLOS HERMANADOS POR UNA RAZ HISTORICA Y CULTURAL COMUN.
3. EL PRESIDENTE EDUARDO DUHALDE ANUNCIO QUE EL "TRATADO PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE SOBRE EL RIO DE LA PLATA" (PUENTE COLONIA - BUENOS AIRES) SERA REINGRESADO AL SENADO DE LA NACION ARGENTINA PARA SU CONSIDERACION EN LAS PROXIMAS SESIONES EXTRAORDINARIAS.
4. AMBOS MANDATARIOS DESTACARON LA IMPORTANCIA DE LA CONSTRUCCION DEL PUENTE SALTO - CONCORDIA TENIENDO EN CUENTA EL POSITIVO IMPACTO QUE TENDRA SOBRE LAS COMUNIDADES DE AMBAS MARGENES DEL RIO URUGUAY. EN ESE SENTIDO ENCOMIENDAN A LAS RESPECTIVAS CANCELLERÍAS QUE SE INSTRUYA A

LA COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO URUGUAY, PARA QUE CULMINE LA DEFINICION DE LAS CARACTERISTICAS DEL LLAMADO A LICITACION DEL PUENTE POR CONCESION DE OBRA PUBLICA A EFECTOS DE PROCEDER A EFECTUAR DICHO LLAMADO AL MAS BREVE PLAZO POSIBLE.

5. LOS JEFES DE ESTADO COINCIDIERON EN PRIORIZAR LAS OBRAS DE DRAGADO Y SEÑALIZACION DEL RIO URUGUAY EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE PUNTA GORDA Y CONCORDIA - SALTO QUE REVISTE ESPECIAL INTERES PARA LA NAVEGACION Y EL INTERCAMBIO COMERCIAL ENTRE AMBOS PAISES. EN ESE SENTIDO, REITERAN SU APOYO A LAS GESTIONES QUE VIENE REALIZANDO LA COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO URUGUAY ANTE EL FONDO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA.
6. LOS PRESIDENTES REAFIRMAN EL COMPROMISO DE SUS GOBIERNOS CON RELACION AL FUNCIONAMIENTO DE LOS ORGANOS BINACIONALES QUE HAN SIDO CREADOS PARA ADMINISTRAR BIENES COMUNES POR LOS TRATADOS EN VIGOR.
7. LOS PRESIDENTES REAFIRMARON SU FIRME COMPROMISO CON EL FORTALECIMIENTO DEL MERCOSUR COMO PROYECTO POLITICO, INSTRUMENTO DE INTEGRACION Y DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL Y COMO PLATAFORMA PARA LA INSERCIÓN INTERNACIONAL DE LA SUBREGION.
8. COINCIDIERON EN QUE LA TRANSFORMACION DE LA SECRETARIA ADMINISTRATIVA DEL MERCOSUR EN UNA SECRETARIA TECNICA CONTRIBUIRA A FORTALECER EL PROCESO DE INTEGRACION, OPTIMIZAR LAS CAPACIDADES DESARROLLADAS, GARANTIZAR LA APLICACIÓN EFECTIVA DE LOS COMPROMISOS ASUMIDOS Y PERFECCIONAR LA ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL DEL BLOQUE.
9. ANALIZANDO LA SITUACION ACTUAL DEL MERCOSUR, AMBOS PRESIDENTES COINCIDIERON EN QUE, A PESAR DE LA CAIDA QUE REGISTRA EL INTERCAMBIO DEL BLOQUE, SE MANTIENE EL POTENCIAL DEL CRECIMIENTO DE LOS MERCADOS DE LA REGION COMO DESTINO DE NUESTRAS VENTAS

EXTERNAS. EN TAL SENTIDO, INSTRUYERON A LOS FUNCIONARIOS DE AMBOS PAISES A REALIZAR URGENTES ESFUERZOS CON EL FIN DE ELIMINAR LAS MEDIDAS QUE AFECTAN EL COMERCIO BILATERAL, COMO FORMA DE INCENTIVAR LAS CORRIENTES MUTUAS DE COMERCIO E INVERSIONES.

10. ASIMISMO, ENFATIZARON LA NECESIDAD DE QUE EL MERCOSUR CONTINUE ACELERANDO Y PROFUNDIZANDO LAS RELACIONES EXTERNAS, EN ESPECIAL LAS NEGOCIACIONES ENCAMINADAS HACIA LA CREACION DE AREAS DE LIBRE COMERCIO EN EL HEMISFERIO (ALCA, CAN-MERCOSUR, MÉXICO Y OTROS) CON SUDÁFRICA Y CON LA UNION EUROPEA, CON EL OBJETIVO DE OBTENER ACCESO A NUEVOS MERCADOS PARA LOS PRODUCTOS DE LA REGION.
11. COINCIDIERON EN LA IMPORTANCIA DE LA INICIATIVA DE LOS SEÑORES CANCELLERES DE CONFORMAR UN GRUPO DE TRABAJO, PRESIDIDO POR LOS VICECANCELLERES, CON EL OBJETO DE RESOLVER EN EL MAS BREVE PLÁZO, LOS ASUNTOS QUE MEREcen ATENCIÓN INMEDIATA DE LA RELACION BILATERAL.
12. LOS MANDATARIOS EXPRESARON SU SATISFACCION ANTE LOS IMPORTANTES AVANCES REGISTRADOS EN DICHO GRUPO, FUNDAMENTALMENTE EN LOS TEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y ENERGIA, DESTACANDO EL FAVORABLE CLIMA DE DIALOGO GENERADO A PARTIR DE LAS MEDIDAS DE CONFIANZA RECIPROCA IMPLEMENTADAS EN ESTOS TEMAS QUE PODRAN SER RESUELTOS SATISFACTORIAMENTE PARA AMBAS PARTES A LA BREVEDAD.
13. EL PRESIDENTE EDUARDO DUHALDE DESTACO LA PLENA VIGENCIA DE LAS INSTITUCIONES DEMOCRATICAS EN AMBOS PAISES E HIZO UN EXPRESO RECONOCIMIENTO A LA DIRIGENCIA POLITICA DEL URUGUAY, POR LA MADUREZ Y VOLUNTAD DEMOSTRADA AL ENCARAR A TRAVES DEL DIALOGO Y EL CONSENSO, LAS DIFICULTADES SURGIDAS COMO CONSECUENCIA DE LA CRISIS REGIONAL.
14. POR SU PARTE EL PRESIDENTE JORGE BATLLE RESALTO EL CARACTER Y LA CONVICCION CON LOS QUE EL PRESIDENTE

EDUARDO DUHALDE, ASUMIO LA RESPONSABILIDAD DE LA TRANSICION INSTITUCIONAL QUE LE FUERA ENCOMENDADA POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA. ASIMISMO RESALTO LOS LOGROS EN MATERIA DE ESTABILIZACION DE LA ECONOMIA Y EL DESEO DE SU GOBIERNO DE QUE EL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL, TENIENDO EN CUENTA ESTAS CIRCUNSTANCIAS, LLEGUE A UN RAPIDO ACUERDO CON LA ARGENTINA, FACILITANDO DE ESE MODO UNA MAS ACELERADA RECUPERACION DE SU ECONOMIA.

15. FINALMENTE, EL SEÑOR PRESIDENTE DUHALDE ACEPTO CON SUMO AGRADO LA INVITACION DEL SEÑOR PRESIDENTE BATLLE PARA REALIZAR UNA VISITA OFICIAL AL URUGUAY A COMIENZOS DEL AÑO 2003, OPORTUNIDAD QUE PERMITIRA EXAMINAR LA EVOLUCION DE LOS DIFERENTES TEMAS QUE INTEGRAN LA AGENDA BILATERAL.

MONTEVIDEO, 29 DE NOVIEMBRE DE 2002

Anexo II

PROYECTO DE PUENTE ENTRE LAS CIUDADES DE CONCORDIA (ARGENTINA) Y SALTO (URUGUAY)

1. Contenido y Objetivo del Informe

En este Informe se presentan, en forma muy sucinta, los antecedentes de estudios realizados sobre el Proyecto de Puente entre las Ciudades de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay) y, en particular, las principales conclusiones del estudio realizado por el Consorcio Salcon en los años 98 y 99.

El objetivo del Informe es proporcionar elementos básicos de análisis a los participantes del Taller “Proyecto de Construcción del Puente Internacional Salto-Concordia”. En este sentido, dado el tiempo transcurrido desde la realización del estudio mencionado y los cambios económico-sociales sustanciales que se han producido en ambos países, se seleccionó para este Informe las conclusiones que resultan más relevantes a la luz de los cambios producidos.

2. Antecedentes

Las ciudades de Salto (Uruguay) y Concordia (Argentina) que están una frente a la otra separadas por el río Uruguay, se encuentran actualmente vinculadas por un puente ubicado en el coronamiento de la Represa de Salto Grande, distante unos 20 Km al norte de sus respectivos centros.

La mencionada distancia no facilita el intercambio de los pobladores de ambas márgenes, el que se podría potenciar con una unión vial fija

directa, la que dependiendo de la traza de la unión podría dejar los centros de ambas ciudades a una distancia no mayor a los tres km. Por ello, algunos vecinos y organizaciones no gubernamentales de ambos países han bregado por la construcción de dicha vinculación.

A partir de ese movimiento social se planteó el tema ante las Autoridades Locales, quienes lo transmitieron a sus Gobiernos Centrales, los que acordaron encomendar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) de Uruguay la realización de un estudio de prefactibilidad.

El MTO realizó en el año 1997 un llamado a consultores, a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), para efectuar un estudio de prefactibilidad técnico – económico expeditivo y diligente, para la construcción de un puente entre ambas ciudades, el que sería operado por el sector privado en el régimen de concesión por peaje o BOT (build, operate and transfer).

El esquema de concesión seleccionado, mediante el cual la obra se financiaría a través de la instalación de peajes, obedeció a la buena situación económico-social de ambos países en el momento en que se decidió hacer el llamado a consultores y al desarrollo, en muchos casos exitoso, que había tenido el procedimiento en ambos países.

A dicho llamado se presentaron diversas firmas, siendo adjudicado el mismo al Consorcio Salcon, integrado por las firmas Ing. Ariel Nieto & Consultores Asociados e Ingenieros y Economistas Consultores. Los trabajos del mencionado Consorcio comenzaron en abril de 1998 y el Informe Final fue editado en abril de 1999.

Otros estudios realizados sobre el proyecto fueron realizados por alumnos de 6º año de la Facultad de Ingeniería de Uruguay y por la Universidad Técnica Nacional de Concordia. También la Intendencia Municipal de Salto, la Municipalidad de Concordia y

la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande (CTM) elaboraron un informe conjunto con comentarios sobre alternativas de trazado.

3. Resumen y Conclusiones del Estudio del Consorcio Salcon

En el Capítulo de Resumen y Conclusiones del estudio mencionado, el Consorcio Salcon, presentó las conclusiones que se reproducen a continuación.

a) Evaluación Económica y Financiera

“La primera conclusión que debe mencionarse, pues resulta fundamental a los efectos de la toma de decisiones, es que el proyecto presenta una muy significativa rentabilidad económica que no deja margen de duda respecto de la conveniencia del proyecto para ambos países. Dicho de otro modo, el proyecto constituiría una muy importante contribución al crecimiento económico de los países, aportando recursos netos del orden de los 40 millones de dólares en valor actual.”

“La evaluación financiera, es decir las posibilidades del proyecto de ser llevado a cabo mediante capital privado de riesgo, presenta resultados auspiciosos aunque no tan categóricos como los económicos. El proyecto es marginalmente rentable desde el punto de vista del equity, alcanzando en más del 70 % de los casos tasas internas de retorno superiores al 13 % en términos reales (16% nominales). A su vez, el análisis de riesgo realizado demuestra que el proyecto a pesar de ser rentable marginalmente presenta una muy importante estabilidad en los resultados, lo que permite concluir que no es un proyecto riesgoso. La importancia de esta conclusión radica en que, dada la correlación entre rentabilidad y riesgo, a un proyecto de estas características no se le adjudicaría una prima por riesgo elevada, lo que le permitiría ser interesante en el mercado a tasas de

rentabilidad esperada del orden de las obtenidas en la simulación.”

“Resulta oportuno mencionar que la diferencia entre el retorno en términos económicos y el retorno financiero obtenido como resultado de los trabajos, tiene su explicación en el hecho que el peaje estimado capta una pequeña proporción del beneficio de los usuarios (alrededor del 30%), lo que determina que desde el punto de vista económico es posible obtener posibles alternativas de financiamiento mixtas (privado-públicas).”

b) Recomendaciones sobre la concesionabilidad del Proyecto

En este literal reproducimos algunas conclusiones que aparecen en un Capítulo del estudio del consorcio Salcon denominado “Concesionabilidad del Proyecto”. Estas conclusiones plantean algunos elementos que se deberían considerar, a juicio del Consultor, si se quiere tener éxito en el proyecto. Cabe acotar que dichas recomendaciones fueron realizadas con una situación regional de ambos países muy distinta a la actual, por lo que en la situación actual que viven ambos países adquieren aún mayor relevancia.

“En el caso del proyecto que nos ocupa el riesgo de demanda es particularmente fuerte, ya que la misma se apoya fundamentalmente en el tránsito generado. Para el primer año de operación el tránsito generado constituye el 73 % del total. Es ya una regla en el análisis del financiamiento de este tipo de proyecto que el tránsito generado sea un riesgo del equity (capital propio). En el caso particular del proyecto de interconexión vial entre Salto y Concordia la alta proporción del tránsito generado impediría la utilización de un apalancamiento (“leverage”) habitual en proyectos BOT, tal como sería el caso de emplear hasta un 65%, e inclusive más, como porcentaje de deuda.”

“Para mitigar este riesgo, sin utilizar mecanismos de garantías de tránsito o de ingresos o, más directamente, subsidios, la solución sería emplear el procedimiento de adjudicación conocido como menor valor presente de los ingresos.....”

“El riesgo de que el puente opere en forma eficiente, proporcionando una comunicación fluida entre ambas ciudades es también un aspecto a considerar en forma especial, pues si no se toman las medidas adecuadas no parece probable que se obtenga un proceso licitatorio exitoso.”

“Para que el puente urbano entre Salto y Concordia opere en forma eficiente será necesario que los controles, principalmente migración y aduanas, sean muy expeditivos. En particular, sería importante para un mejor funcionamiento del puente que se pudiera implantar un funcionamiento de las aduanas como el que se tiene en ciudades fronterizas como Rivera y Santana do Livramento. Los controles policiales, que tienen que ver, con el tema de la seguridad, sobre la cual existe inquietud en la población salteña, no parecen ser un problema, pues la tecnología actual permite, mediante sistemas de video y control informático, realizar eficaz y eficientemente estos controles, sin que ello implique demora para los usuarios.”

“El rol funcional de puente urbano, que se le quiere dar al proyecto, no tendría sentido con controles que impliquen una alta impedancia al tránsito, ya que, por el lado de los impactos socioeconómicos no se tendrían todos los beneficios que es razonable esperar de la conformación de las dos ciudades como un único conglomerado urbano, mientras que por el lado de la implementación del proyecto como BOT, se debería, previamente al llamado a licitación, definir con absoluta claridad el procedimiento a emplear para los controles aduaneros y migratorios. Este procedimiento, por supuesto, deberá ser, en el peor de los casos, muy expeditivo.”

Anexo III

“Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA”

Presentación

En la Reunión de Presidentes de América del Sur celebrada en la ciudad de Brasilia, Brasil, los días 31 de agosto y 1 de septiembre de 2000, los mandatarios acordaron impulsar la integración y modernización de la infraestructura física de la región; en energía, telecomunicaciones y transportes, como un elemento esencial del proceso de desarrollo económico y social de Sudamérica, así como del aumento de la competitividad global de sus economías, lo cual constituye un importante estímulo a la organización del espacio regional. Este impulso de los Presidentes dio origen a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), basada en un Plan de Acción para 10 años, cuya coordinación operacional fue encomendada al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a la Corporación Andina de Fomento (CAF), y al Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

Durante los casi tres años de la Iniciativa IIRSA, las instituciones integrantes del Comité de Coordinación Técnica (CCT), han aportado su respaldo técnico, financiero y organizativo, y han buscado avanzar en la integración de la infraestructura de energía, telecomunicaciones y transportes dándole un carácter orgánico, sistematizado y acorde a una visión estratégica para el ámbito de la región.

En ese sentido, a la fecha se registran importantes progresos en el trabajo de los doce países sudamericanos en conjunto, marcado

por el establecimiento de un importante capital institucional para su desarrollo y profundización, así como por la identificación de un extenso portafolio de proyectos de infraestructura de integración. Entre los resultados principales de este período destacan: (i) la creación de una Red Sudamericana de Autoridades de Infraestructura a nivel ministerial de los sectores de energía, telecomunicaciones y transportes que se reúne periódicamente para dar dirección conjunta a la Iniciativa; (ii) el desarrollo de una metodología común para la selección de proyectos; (iii) la identificación de cerca de 300 proyectos de inversión en los tres sectores; (iv) el establecimiento de un equipo de Gerentes para la implementación y acompañamiento de la iniciativa; y (v) la creación de un portal en Internet para informar y movilizar permanentemente a la sociedad civil y al sector privado.

La tarea de la integración de la infraestructura física de América del Sur recién ha comenzado, y aún queda mucho terreno por recorrer. El trabajo realizado y los esfuerzos de difusión de los conceptos estratégicos de la Iniciativa han generado altas expectativas sobre el potencial impacto que la misma puede llegar a tener en la integración y desarrollo de América del Sur. Los desafíos del futuro son de gran magnitud, particularmente en lo relativo a la cuantía de la inversión requerida en el contexto de las dificultades que enfrenta la economía global actualmente. El trabajo requerido para financiar y ejecutar los proyectos de integración física sudamericana es complejo y requiere de un esfuerzo sostenido de los gobiernos e instituciones financieras a largo plazo. No obstante, los gobiernos y el sector privado han confirmado la importancia y utilidad de la Iniciativa IIRSA y están asumiendo activamente el desafío que ella implica.

Las Instituciones Financieras Multilaterales que conforman el CCT (BID, CAF y FONPLATA), reiteran su decidido compromiso de apoyo a la Iniciativa IIRSA, como una estrategia central para la superación de los desafíos sociales y económicos, convencidas que la integración del espacio sudamericano con base en la generación de valor agregado a los recursos naturales es un catalizador del desarrollo integral de la región, que favorece la sinergia y especialización en sectores estratégicos para el mejoramiento de los niveles de ingreso y bienestar de su población.

La Iniciativa IIRSA y los Desafíos de América del Sur en el Siglo XXI

¿De dónde partimos? Situación actual y desafíos

América del Sur es una región rica en recursos naturales, con una alta diversidad biológica, que ha mantenido un ambiente de tolerancia racial y religiosa y goza de una alta homogeneidad lingüística, lo que le ha permitido construir sociedades y estados democráticos, confiriéndole un enorme potencial de crecimiento y desarrollo. Desde fines de la década de los 80, y particularmente en los años 90, los países de Sudamérica han asumido un profundo proceso de reformas en el que la estabilidad macroeconómica ha sido el objetivo central. Sin embargo, aún persisten problemas, de los cuales los principales son la vulnerabilidad de las economías de la región ante los choques externos, la dependencia de exportaciones basadas en materias primas, el bajo nivel de ahorro interno, el difícil acceso a los mercados internacionales de capital, el desempleo y los altos niveles de pobreza y desigualdad.

Sudamérica continúa siendo muy vulnerable a los impactos en el área comercial. Sigue, en esencia, dependiendo de la exportación de recursos naturales, igual que a principios de la década de los cincuenta. Entre 1985 y 1998 se redujo ligeramente la participación de este tipo de productos (soya, café, banano, petróleo, cobre, estaño, etc.) en las exportaciones totales, pero hacia 1998 sigue siendo superior al 40% del total. Si se agrega a esta cifra la exportación de manufacturas genéricas (acero, aluminio y ciertos petroquímicos), se observa que estas exportaciones representan cerca del 80% del total. Las exportaciones de bienes con alto contenido tecnológico, de alto valor agregado, que requieren conocimiento y demandan un recurso humano calificado, han aumentado de manera relativamente reducida, en particular cuando se compara a la región con otras regiones en desarrollo.

Otro factor vinculado a esta problemática es el de la competitividad, concebida como el conjunto de políticas, procesos, instituciones y actitudes que definen el ritmo de cambio en la productividad y que significa el ritmo de crecimiento del producto por habitante. Este no sólo es un concepto de carácter macroeconómico, sino también microeconómico. El último índice de competitividad a nivel mundial, que anualmente es calculado por la Universidad de Harvard y el Foro Económico Mundial, muestra que de un total de 75 países, la posición promedio de las naciones de América del Sur es la número 59 y que en los últimos 15 puestos están 5 países de la región. Existe sólo una nación sudamericana entre las posiciones superiores (Chile, en la posición 27), mientras que todos los demás países están en posiciones bastante rezagadas.

La inequidad social es otro aspecto crucial para entender la actual realidad de volatilidad económica. A pesar que en términos de ingreso per cápita América Latina es la región en desarrollo mejor posicionada, en términos de distribución de la riqueza es la que muestra peores resultados. En efecto, el 5% más rico de la población de la región controla el 26% de las riquezas. Al comparar este dato con las demás regiones en desarrollo, se aprecia que en éstas existe una distribución mucho más aceptable, a pesar de tener un ingreso per cápita menor. En los países desarrollados, el mismo 5% de la población controla menos del 13% del producto. Esta situación mantiene un vínculo natural con el nivel de pobreza de la población, aspecto en que a pesar de las notables mejoras de los últimos años, no se puede afirmar que la situación sea satisfactoria pues un tercio de los sudamericanos vive con menos de 2 dólares al día. Esto es, obviamente, insostenible.

Una de las principales razones que explican la actual situación de los países de la región sudamericana son las asimetrías a nivel internacional, las cuales están presentes principalmente en dos ámbitos: el comercial y el financiero. La asimetría en el comercio se manifiesta en el hecho de que mientras América del Sur ha tenido en los

últimos quince años- una política de gran apertura en materia de reducción de aranceles o de tratamiento a la inversión extranjera, entre otros, lamentablemente no se ha evidenciado reciprocidad a nivel internacional. Por el contrario, la región enfrenta una serie de disposiciones para-arancelarias que afectan el acceso de diversos productos, tales como, acero, textiles, banano, etc. En este sentido, existe preocupación en el caso de productos en los que precisamente la región tiene ventajas comparativas, como por ejemplo agricultura y textiles, donde existe una serie de barreras de entrada a los mercados internacionales.

Con relación a la asimetría en el financiamiento se debe recordar que cada 10 años se celebra una reunión mundial donde se establecen metas del desarrollo y se realiza una serie de compromisos sobre metas de ayuda y cooperación internacional que, lamentablemente, no han mostrado la evolución esperada. En los años 60 se estableció como meta destinar el 1% del producto interno bruto de los países de la OECD a los países en desarrollo, en forma de lo que se llama ayuda o préstamos concesionales. Salvo algunos países de Europa, cuyo monto de recursos asignados a los países en desarrollo supera el 0,5% de su producto, los demás no alcanzan esta cifra. Un aspecto extremadamente sensible, que amerita un cuidadoso análisis, es la ampliación de la brecha que separa a los países industrializados de los países en desarrollo de América del Sur. El producto per cápita que tenía América del Sur en 1980 en términos constantes era de 6.630 dólares, mientras que estimaciones para 2001 ubican esta cifra en un nivel incluso inferior (US\$ 6.374), lo que significa que la región prácticamente se ha estancado. Por su parte, los países de Asia del Este y Pacífico, que tenían un producto per cápita de 1.160 dólares, lo han incrementado a 3.439 dólares. Lo más dramático es la ampliación de la brecha entre los países de la OECD y los de América del Sur: mientras hacia 1980 esta brecha fue de 5.372 dólares per cápita, para 2001 se estima en 22.961 dólares por habitante.

En resumen, la situación descrita es poco sustentable. Si se estima

el número de años que le tomaría a Sudamérica alcanzar el nivel de producto per cápita actual de la OECD se obtiene que, en el mejor de los escenarios -tomando la tasa de crecimiento promedio anual de los países de Asia y asumiendo un crecimiento poblacional de 1,67% anual-, pasarían aproximadamente unos 27 años para cerrar la brecha. Suponiendo una tasa de crecimiento igual a la observada por América del Sur durante la primera mitad de los 90, tomaría 61 años para cerrar la brecha, y si el crecimiento fuera similar al promedio de la década de los 90, tomaría 110 años.

¿Hacia dónde queremos ir?

Sudamérica debe crecer a mayores tasas y de manera sostenida, distribuyendo de manera justa los frutos de la expansión económica. Para el logro de este objetivo es necesario incrementar la competitividad de la región, a fin de aumentar la productividad e impulsar el crecimiento. Sin embargo, el crecimiento económico es una condición necesaria pero no suficiente para el desarrollo integral de la región. Es imperativo que la estrategia de mejoramiento de la competitividad, aumento de la productividad y generación de un crecimiento alto y sostenible, sea acompañada por políticas que aseguren la reducción de la pobreza y la conservación del medio ambiente.

Las políticas económicas y sociales de Sudamérica deberían estar enfocadas hacia la reducción de la brecha que la separa de las economías de la OECD. En tal sentido, la región debe establecer metas de avance que puedan ser medidas en términos de tiempo e indicadores socio-económicos. Por ejemplo, a través de la implementación de políticas que impulsan el crecimiento, tales como inversión en educación, tecnología e infraestructura, la región podría alcanzar en un período de 20 años un nivel de desarrollo comparable al actual de países como España, Portugal y Grecia, los cuales han logrado avances importantes en términos de competitividad, ingreso medio per cápita y distribución de la riqueza gracias a su integración

económica, política y física con el resto de Europa.

Una región más fuerte y cohesionada económica, social y físicamente podrá avanzar más eficazmente en la superación de los obstáculos para su desarrollo. En un contexto de asimetrías internacionales diversas, la cohesión de Sudamérica es clave para el logro de ganancias comerciales y financieras y para conseguir una justa inserción en el concierto internacional. Esto sólo podrá lograrse si existe un consenso claro sobre hacia donde debemos ir como región y si aunamos esfuerzos en las políticas y estrategias que contribuyan a alcanzar un estadio de desarrollo mayor y sostenible.

Papel Estratégico de la Iniciativa IIRSA

La visión de la infraestructura como un elemento clave de la integración sudamericana está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones puede generar un impulso decisivo para la superación de barreras geográficas, el acercamiento de mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas en los países de la región, siempre que se mantenga e incremente un contexto de apertura comercial y de inversiones, de armonización y convergencia regulatoria y de cohesión política creciente.

El desarrollo de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones puede ser entendido esencialmente como un tema de articulación del territorio para facilitar el acceso a mercados en dos dimensiones: por un lado, acceso de materias primas e insumos a centros de producción (incluyendo recursos naturales, energía, productos intermedios, información y servicios, y fuerza laboral); y por otra parte, acceso de la producción a centros de consumo nacionales e internacionales.

El nivel de inversión en infraestructura necesario para ser competitivo depende de la naturaleza de los obstáculos que una región pre-

senta a estos accesos, así como del volumen de los flujos en ambas dimensiones. Fallas en la provisión de infraestructura adecuada se manifiestan de modo general en dos tipos de consecuencias: (i) incrementos en los costos estructurales de los negocios que se llevan a cabo, lo cual representa una pérdida de competitividad con respecto a otras regiones con mejor infraestructura; y (ii) una reducción en el número y la calidad de los negocios comercialmente viables (cuando los costos estructurales son demasiado altos), lo cual implica que el volumen total de negocios que se llevan a cabo es menor de lo que podría ser y por lo tanto los efectos sinérgicos entre negocios también son menores, teniendo como efecto agregado una reducción de la competitividad de la región.

En Sudamérica, el acceso a mercados se dificulta por la presencia de importantes obstáculos geográficos. Sudamérica es un área muy grande (17,8 millones de Km²), relativamente distante de los principales centros mundiales de consumo, con distancias significativas entre sus principales ciudades, y una relativamente baja densidad poblacional que está principalmente dispersa hacia las regiones costeras. Además, la región exhibe importantes barreras naturales al acceso territorial, como son la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica, y un extenso sistema de ríos y pantanos, así como una fuerte vulnerabilidad a desastres naturales como consecuencia de fuerzas climáticas y geológicas. La combinación de estos factores implica que la articulación del territorio para generar acceso a mercados requiera de grandes inversiones en infraestructura, lo cual enfrenta la dificultad adicional que representan las actuales restricciones financieras de los países de la región.

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), busca establecer mecanismos para superar estos obstáculos e impulsar el desarrollo y la integración económica de la región mediante innovaciones metodológicas y financieras para el establecimiento de conexiones de transporte, energía y telecomunicaciones entre mercados y áreas con alto potencial de crecimiento,

con estándares técnicos compatibles y condiciones de operación conocidas y confiables. La Iniciativa IIRSA combina el esfuerzo de instituciones financieras multilaterales de la región con el trabajo coordinado de los gobiernos sudamericanos para identificar y dar viabilidad a los proyectos prioritarios de infraestructura de integración regional.

Principios Orientadores para una Visión Estratégica de América del Sur

Desde su inicio, la Iniciativa IIRSA contempla ciertos principios orientadores que han guiado las acciones de los gobiernos y las instituciones financieras del CCT y que relacionan los objetivos generales arriba descritos con otras iniciativas de la región. Estos principios orientadores, ratificados durante la III Reunión del CDE, celebrada en Brasilia el 27 de mayo de 2002, son:

Regionalismo abierto: América del Sur es concebida como un espacio geo-económico plenamente integrado, para lo cual es preciso reducir al mínimo las barreras internas al comercio y los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación y operación que sustentan las actividades productivas de escala regional. Al mismo tiempo que la apertura comercial facilita la identificación de sectores productivos de alta competitividad global, la visión de América del Sur como una sola economía permite retener y distribuir una mayor parte de los beneficios del comercio en la región y atender la vulnerabilidad de la economía regional respecto de las fluctuaciones en los mercados globales.

Ejes de Integración y Desarrollo: En concordancia con la visión geo-económica de la región, el espacio sudamericano es organizado en torno a franjas multinacionales que concentran flujos de comercio actuales y potenciales, en las cuales se busca establecer un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones a fin de apoyar las

actividades productivas específicas de cada franja o Eje de Integración y Desarrollo. La provisión de estos servicios de infraestructura busca promover el desarrollo de negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales. Los Ejes de Integración y Desarrollo representan una referencia territorial para el desarrollo sostenible amplio de la región. Este ordenamiento y desarrollo armónico del espacio sudamericano facilitará el acceso a zonas de alto potencial productivo que se encuentran actualmente aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía o telecomunicaciones.

Sostenibilidad económica, social, ambiental y político-institucional: El proceso de integración económica del espacio sudamericano debe tener por objetivo un desarrollo de calidad superior que sólo podrá ser alcanzado mediante el respeto a los cuatro elementos de la sostenibilidad: (i) Sostenibilidad económica, proporcionada por la eficiencia y la competitividad en los procesos productivos; (ii) Sostenibilidad social, proporcionada por el impacto visible del crecimiento económico sobre la calidad de vida de la población en general; (iii) Sostenibilidad ambiental, que implica el uso racional de los recursos naturales y la conservación del patrimonio ecológico para generaciones futuras; y (iv) Sostenibilidad político-institucional, que consiste en la creación de condiciones para que los diversos agentes públicos y privados de la sociedad puedan y quieran contribuir al proceso de desarrollo e integración.

Aumento del Valor Agregado de la Producción: El desarrollo y la integración regional no deben servir simplemente para producir más de lo que tradicionalmente hemos producido, sino que debe ser un proceso de mejoramiento constante de la calidad y productividad de los bienes y servicios (mediante la innovación y la generación de conocimiento) para que la economía genere cada vez más riqueza para la sociedad. Como parte del proceso de integración regional, nuestras

economías deben reorientarse para conformar cadenas productivas en sectores de alta competitividad global, capitalizando las diversas ventajas comparativas de los países de la región y fortaleciendo la complementariedad de sus economías para generar valor agregado en la producción que se traduzca en beneficios amplios para todos.

Tecnologías de la Información: El uso intensivo de las más modernas tecnologías de informática y comunicaciones permite promover una transformación total de los conceptos de distancia y espacio a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región y acercar la economía sudamericana a los grandes motores de la economía mundial. La difusión y uso intensivo de estas tecnologías apoya una transformación no sólo de los sistemas productivos de la región, sino también del funcionamiento general de la sociedad, incluyendo los sistemas educativos, la provisión de servicios públicos y de gobierno, y la organización misma de la sociedad civil.

Convergencia Normativa: Como parte de los requisitos para viabilizar las inversiones en infraestructura regional, es necesaria la voluntad política de los gobiernos para promover y facilitar el diálogo entre las autoridades reguladoras y de planificación de los países con el fin de lograr compatibilidad entre las reglas que rigen y orientan las actuaciones de la iniciativa privada en la región. Este diálogo entre autoridades contribuye también a la convergencia de visiones y programas entre los países más allá de lo específicamente relacionado con la infraestructura.

Coordinación Público-Privada: Los desafíos del desarrollo de la región plantean la necesidad de coordinación y liderazgos compartidos entre los gobiernos (en sus distintos niveles) y el sector empresarial privado, incluyendo tanto la promoción de asociaciones estratégicas público-privadas para el financiamiento de proyectos de inversión, así como consultas y cooperación para el desarrollo de un ambiente regulatorio adecuado para la participación significativa del sector privado en las iniciativas de desarrollo regional e

integración. Esta noción de liderazgo compartido es la base para un diálogo constante entre gobiernos y empresarios en apoyo a la función planificadora y orientadora de los primeros, y facilitando las responsabilidades de financiamiento, ejecución y operación de proyectos de los segundos. La concepción del desarrollo como una responsabilidad compartida de gobiernos y empresarios promueve el diseño de fórmulas innovadoras de financiamiento, ejecución y operación de proyectos “estructurantes” (aquellos que hacen posible la viabilidad de otros proyectos), compartiendo riesgos y beneficios y coordinando las acciones de cada parte.

Anexo IV

Listado de Participantes

Ing. Martín Carriquiri
Presidente

SACEEM (ROU)
Tel.: (598-2) 916-0208
Fax: (598-2) 916-3939
macarriquiry@saceem.com.uy

Ing. Ramón Requeséns Paz
Director - Gerente General

TECHINT S.A.C.I (ROU)
Tel.: (598-2) 915-7669
Fax: (598-2) 915-8799

Ing. Hugo Roda

STILER S.A. (ROU)
Tel.: (598-2) 916-2616
Fax: (598-2) 916-3874
hroda@stiler.com.uy

Ing. Pablo Tiselli

BENITO ROGGIO E HIJOS S.A. (RA)
Tel.: (54-11) 4313-7100 / 0381
pstisselli@yahoo.com

Ing. Jorge Fernández
Director

DYCASA S.A. (RA)
Tel.: (54-11) 4318-0216
fjv@dycasa.com.ar

***Ing. Santiago Fernández
Hechart***
Presidente

SUPERCEMENTO S.A.I.C (RA)
Tel.: (54-11) 4546-8942
superyop@pccp.com.ar

Carlos Castells

Dirección de Política Exterior
Ministerio de Relaciones
Exteriores R.O.U
Tel.: (598-2) 902-1010

Arq. Angela Guariglia
Subsecretaria de Obras
Públicas

Secretaría de Obras Publicas (RA)
Tel.: (54-11) 4349-7539
aguari@mecon.gov.ar

Ing. Conrado Serrentino
Coordinador Nacional del
Sub Grupo N° 5
Transportes del
MERCOSUR

Ministerio de Transporte y Obras
Públicas (ROU)
Tel.: (598-2) 915-6226 916-7637
Fax: (598-2) 916-5044
mtopatra@adinet.com.uy

Ing. María Simón
Decana

Universidad de la República
Facultad de Ingeniería (ROU)
Tel.: (598-2) 711-0544 / 3774
Fax: (598-2) 711-5446
msimos@fing.edu.uy

***Ing. Juan de Dios F. Mac
Dougall***
Sub Secretario de Extensión
Universitaria

Universidad Tecnológica Nacional (RA)
Tel.: (0345) 421-5490 / 422-6614
extensión@uac.utn.edu.ar

Dr. Alfredo Abelleira

Universidad de la República (ROU)
Tel.: (598-73) 27746
alropan@adinet.com.uy
alropan@hotmail.com

Ing. Mario Chividini
Asesor del Directorio

PANEDILE ARGENTINA S.A.I.C.F. (RA)
Tel.: (54-11)4953-7338
mchividini@panedile.com.ar

Lic. Gonzalo Tagliabue
Adscripto al Directorio

gtagliabue@panedile.com.ar

Ing. Gabriel Abraham
División de Vías de Comunicación y Transporte

CSI Ingenieros S.R.L (ROU)
Tel.: (598-2) 902-1066
Fax: (598-2) 901-9058
gabraham@csi.com.uy
www.csi.com.uy

Ing. Ariel Nieto

Estudio Ingeniero Ariel Nieto y
Consultores Asociados
Tel.: (598-2) 402-5649

Ing. Briozzo

Consorcio del Este

Ing. Eduardo Apud
Presidente

Cámara de la Construcción
de Uruguay
Tel.: (598-2) 908-7652
apudcons@adinet.com.uy

**Esc. Eduardo Ramón
Malaquina Ugolini**

Intendente de Salto
Tel.: (598-2) 7329898

Ing. Jáuregui
Secretario de Obras Públicas

Intendencia de Concordia
Tel.: (0345) 4213048 / 11603

- Dr. Neri Campos Pierri*** Rotary Club Salto
Tel.:(598-73) 33977
- Sr. César Ghioldi*** Tel.: (598-73)32084
Sra. María Suarez de Ghioldi ghioldic@adinet.com.uy
- Paula Ghioldi*** Tel.: (598-70) 99850
paughi@adinet.com.uy
- Señor Juan Carlos Palacios*** Tel.:(598-73) 26008
jcpalacios@adinet.com.uy
- Consejero Mónica Carci*** Embajada argentina en Uruguay
Tel.: (598-2) 902-8166
mcf@mrecic.gov.ar
- Ing. Juan Terra*** Estudio UE-CARU
Tel.: (598-2) 683-2330
juaterra@montevideo.com.uy
- Rolando Terrazas*** Corporación Andina de Fomento
Director (CAF) Venezuela
Políticas Sectoriales de Infra- Tel.: (58-212) 209-2272
estructura Fax: (58-212) 209-2433
rterraza@caf.com
- Embajador Julio Cesar Freyre*** Delegación argentina ante la
Presidente Comision Técnica Mixta De Salto
Grande
- Eduardo Martín Harispe*** Tel.: (54-11) 5554-3430
Vicepresidente ctmsgada@sion.com
- Sr. Juan Carlos Cresto***
Delegado

José Luis Batlle
Presidente

Delegación uruguaya ante la
Comisión Técnica Mixta De Salto
Grande
Tel.: (598-73) 27-777
Fax: (598-73) 33-838

Dr. Manuel Barreiro
Delegado

Tel.: (598-2) 902-0085
barreiom@saltogrande.org

Sr. Modesto Llantada
Secretario

Ing. Ariel Joubanoba
Asesor de la CTMSG

uy38074@adinet.com.uy

Ing. José Serrato
Presidente

Delegación uruguaya ante la
Comisión Binacional del Puente
Buenos Aires - Colonia
Tel.: (598-2) 915-8710
Fax: (598-2) 915-8775

Ing. Marcos Camacho
Coordinador

pbacmac@adinet.com.uy

Lic. Gabriela Sarciada Fuentes

Gabriel Caffaro
Delegado

Delegación argentina ante la
Comisión Binacional Puente
Buenos Aires-Colonia
Tel.: (54-11) 5217-2756 / 7 / 8 / 9
gcaffaro@cobaico.com.ar

Ing. Reinaldo José Agustoni
Coordinador

puente@cobaico.com.ar

Martin Francisco Stabile
Representante del BID en
Uruguay

Banco Interamericano de Desarrollo
Tel.: (598-2) 902-0444 / 1556
901-6583
martins@iadb.org

Juan E. Notaro
Director Ejecutivo
Bolivia, Paraguay y Uruguay

Banco Interamericano de Desarrollo
Washington D.C.
Tel.: (202) 623-1049
Fax: (202) 623-3613
juanno@iadb.org

Emilio Sawada
Especialista Senior de
Proyectos

Banco Interamericano de Desarrollo
División de Finanzas e
Infraestructura Básica I
Tel.: (202) 623-2565
Fax: (202) 623-1428
emilios@iadb.org

Luis Uechi
Consultant

Tel.: (202) 623-3886
Fax: (202) 623-1428
luisu@consultant.iadb.org

Gastón Astesiano
Junior Professional

Tel.: (202) 623-2109
Fax: (202) 623-1428
gastona@iadb.org

**Embajador
Roberto García Moritán**
Presidente

Comisión Administradora del
Río Uruguay
Tel.: (598-72) 25400 / 500
Fax: (598-72) 26786

Arquitecto Walter M. Belvisi
Vicepresidente

Tel.: (54-11) 4819-8059
set@caru.org.uy

Ing. Civil Alejandro Rojas
Secretario Técnico

Comisión Administradora del
Río Uruguay
kabula@adinet.com.uy

Sr. Sergio Chaves
Secretario Administrativo

Dra. Florencia Baccinello
Asesora de la Subcomisión del
Puente-Salto-Concordia

Tel.: (54-11) 4819-8142
Tel./Fax: (54-11) 4819-8059
baf@mrecic.gov.ar

Delegación argentina:

Dr. Héctor Ramón Rodríguez

Capitán Enrique Oyhamburu

Dr. Armando Darío Garín

Delegación uruguaya:

Ing. Cosme David Doti

Embajador Jorge Pérez Otermin

Profesor José Carlos Cardoso

Profesor Federico Barboza Jaureguy