

LICITACIÓN PÚBLICA PARA EL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL PUERTO DE QUEQUÉN

CIRCULAR NRO 2 – E2-3

Quequén 14 de Abril de 2014

Se Comunica a las empresas calificadas para participar de las etapas 2 y 3 que con acuerdo a lo establecido en la Sesión del día 12 de Marzo de 2014 del DATA ROOM OBLIGATORIO se ha resuelto lo siguiente:

Notificar a los precalificados de las preguntas entregadas por los postulantes de acuerdo con lo establecido en el acta correspondiente y notificar del mismo modo las respuestas correspondientes.

- 1. El acortamiento de la escollera y la demolición del muelle "Vanoli" a nuestro entender deberían ser contratos separados del de dragado y realizados previamente al dragado.***

Lo manifestado por el postulante no reúne la condición de consulta por ser una opinión sobre el concepto general de la licitación, el cual está claramente determinado en el Pliego de la Etapa I, donde se encuentran incluidas las obras complementarias como objeto del presente proceso licitatorio.

- 2. Si las tolerancias de dragado a pie de muelle son las que resultan del estudio, el CGPQ o las terminales deberán realizar obras para posibilitar la carga de buques atracados con la separación del muelle resultante de las banquetas recomendadas. Por lógica, estas obras también deben ser ejecutadas por separado del dragado y previamente al mismo.***

El cronograma de realización de las obras complementarias será materia de la Oferta de cada postulante y será ajustado con acuerdo al Proyecto Ejecutivo que deberá realizar el Adjudicatario.

El Dragado deberá realizarse a una distancia tal que los muelles resulten estables. A tales efectos y como parte del proyecto ejecutivo el Adjudicatario deberá contemplar las verificaciones que correspondan.

3. ***El CGPQ pone a disposición de las empresas estos estudios como "datos de base" para la confección del proyecto y presupuesto de dragado. En el caso se sugiere que, dado que no son obras que creamos conveniente ejecutar en forma contemporánea, el CGPQ realice previamente a la obra de dragado, los trabajos de adaptación de los muelles, acortamiento de la escollera y eventual remoción del muelle "Vanoli".***

Por los mismos motivos, la respuesta es similar a la Respuesta nro. 1.

4. ***¿Cuál es la fuente de financiamiento para la realización de las obras?***

Tal como se explicita en los artículos 2 y 5.5 del Pliego de Bases y Condiciones Generales, la fuente de financiación del proyecto es el Fondo de Profundización y Modernización de Puerto Quequén creado por la Resolución 10/2012 del CGPQ en virtud del cual se creó el Fideicomiso de Administración del Programa de Profundización y Modernización de Puerto Quequén. En el Anexo I de la presente Circular se brinda información detallada.

5. ***Disposición de toda la información geotécnica de campañas previas, específicamente de los sondeos realizados en el canal exterior progresiva de 3.000 a 5.000.***

Se suministra la información geotécnica disponible en el Anexo II de la presente Circular. No existe información en poder de este Consorcio de sondeos entre las progresivas 3.000 a 5.000.

6. ***Disposición de datos XYZ de las batimetrías así como de los perfiles sísmicos.***

Se suministra la información solicitada en el Anexo II de la presente Circular.

- 7. Información disponible sobre los restos de barcos hundidos que pueden encontrarse en el área de dragado (ubicación exacta, cantidad y tipo de material estimado, "sidescan sonar"...)**

Se suministra la información solicitada en el Anexo II de la presente Circular.

- 8. Información sobre las posibles restricciones medioambientales.**

Se encuentra en trámite ante el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible el Estudio de Impacto Ambiental, por lo que de surgir restricciones se conocerán al momento de la emisión del correspondiente Certificado de Aptitud.

- 9. En el Anexo IX del Tomo I suministran un modelo de pliego de licitación, pueden confirmarnos si podemos considerar el mismo como base que está siendo manejada para la elaboración del pliego definitivo.**

Dicho modelo no deberá tomarse en cuenta como modelo. Su inclusión es solamente ilustrativa ya que el mismo se encontraba siendo parte del estudio de base. En líneas generales podemos adelantar que el pliego de la presente etapa seguirá los lineamientos del Contrato FIDIC (Red Book).

- 10. A pesar de la información geotécnica facilitada, consideramos que la misma no es suficiente para la correcta evaluación del proyecto, especialmente para el canal exterior, van a suministrar más información al respecto.**

No se suministrará más información geotécnica relacionada con el Canal Exterior, los estudios que el Adjudicatario considere necesario realizar a los fines de la elaboración del Proyecto Ejecutivo son objeto de dicho ítem de la contratación.

- 11. La información batimétrica suministrada no está actualizada, pertenece a las realizadas en 2009, se necesitaría contar con sondeos más recientes, junto con un cálculo más realista del volumen a dragar, igualmente es de interés disponer del histórico de sondeos realizados en los últimos años.**

Se suministra la información solicitada en el Anexo II de la presente Circular.

12. Se pregunta si está previsto pactar el precio una parte en dólares y una parte en pesos, a fin de cubrir los costos en que la empresa incurra en ambas monedas. Para el caso de la parte en dólares, se pregunta si puede preverse el pago directo en moneda extranjera en el exterior, a fin de obviar la dificultad que representa cierta incertidumbre sobre la posibilidad de implementar la remesa desde la empresa.

Para el caso de la parte en dólares, se pregunta si puede preverse el pago directo en moneda extranjera en el exterior, a fin de obviar la dificultad que representa cierta incertidumbre sobre la posibilidad de implementar la remesa desde la empresa.

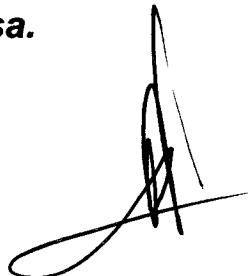
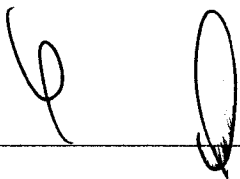
El contrato se pactará íntegramente en dólares americanos pero será pagadero en pesos al tipo de cambio oficial del día del pago.

En relación al pago en moneda extranjera en el exterior, ni la legislación que rige al CGPQ ni el contrato de fideicomiso establecen restricciones al respecto pero están sujetas a las normativas y autorizaciones de la Autoridad Monetaria Nacional (BCRA). Si durante el desarrollo del contrato desaparecen o se flexibilizan las restricciones para la remisión de divisas, no existiría al respecto impedimento. El presente punto será objeto de implementación contractual.

13. Vinculado con la pregunta anterior, se pregunta si es posible como alternativa pactar el pago en bonos que coticen en el exterior a un valor tal que permita la obtención de los dólares que cancelen la obligación de pago con la empresa.

No está prevista tal posibilidad.

14. Se pregunta cuál es el mecanismo que se va a implementar para que el fideicomiso mantenga el valor de los fondos recaudados destinados a pagar la parte en dólares del precio protegido de eventuales alzas en el valor de la divisa.



El fideicomiso tiene diversas opciones para la inversión de los fondos excedentes de manera de preservar el valor de los recursos en los momentos de excedente del fondo.

15. ***Se solicita se analice la posibilidad de incluir alguna garantía bancaria a fin de cubrir cualquier faltante que se produzca en el fideicomiso y hasta que limite se cubriría.***

El CGPQ pone a disposición de los oferentes el flujo de fondos esperado durante el periodo contractual. Es por cuenta del oferente la previsión del mismo y la elaboración del cronograma de obras de modo de que su pago pueda ser atendido con dicho flujo.

No está previsto incluir garantías bancarias para compensar eventuales déficit en determinado periodo, los que deberán, de producirse ser financiados por el contratista a la Tasa ofertada en su propuesta. No obstante ello, se prevé afectar un porcentaje de la recaudación anual a fin de constituir un fondo de catástrofe que atienda hasta el 50 por ciento de la recaudación anual promedio cuando se produjeran una de las siguientes circunstancias:

- 1) Se produjera una sequía extraordinaria que afectare la producción y produzca una disminución de las cargas del 50 por ciento del promedio.
- 2) Se produzca un aluvión por inundación extraordinaria del Rio Quequén que tenga la capacidad de aumentar el aporte de sedimentación en un 50 por ciento del promedio anual.

16. ***Por la parte en pesos, que mecanismo de revisión de precios está pensado aplicar y si se está pensando en un mecanismo de redeterminación cuál será la norma de referencia y cuál la magnitud del "salto".***



Al estar la contratación realizada en dólares americanos se reconocerá la depreciación de la moneda según el IPC de los Estados Unidos. El ajuste se producirá cuando la variación supere el 5% acumulado.

17. Cuál va a ser la modalidad de pago de los trabajos realizados, ajuste alzado, unidad de medida, etc.

El componente de dragado de succión para conservación de profundidades de diseño se pagará por ajuste alzado anualizado por períodos mensuales.

El componente dragado de profundización se pagará por ajuste alzado según avance de obra.

El componente obras complementarias se pagaran por ajuste alzado según avance de obra por ítem y subítems, siendo cada obra un ítem separado.

18. Quién va a estar a cargo del control de obra.

Siguiendo los lineamientos del FIDIC (Red Book) el control de obra estará a cargo de un Consultor independiente que tendrá las funciones asignadas al "ENGINEER".

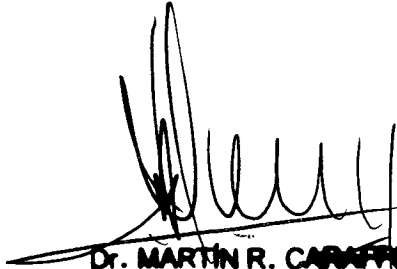
19. Se pregunta si es posible separar de la obra a ser contratada, los trabajos complementarios de remoción de la escollera, adecuación de muelles existentes y extracción de barcos hundidos y de qué forma se podría hacer, a través de otro contrato directamente con quien ejecute la tarea o a través de la figura del subcontratista nominado del FIDIC.

Se permitirá la inclusión en las propuestas de los oferentes de Subcontratistas Nominados (FIDIC NOMINATED SUBCONTRACTORS). Un mismo Subcontratista podrá ser nominado por más de un oferente. El pliego establecerá las condiciones de calificación y aceptación de los mismos.

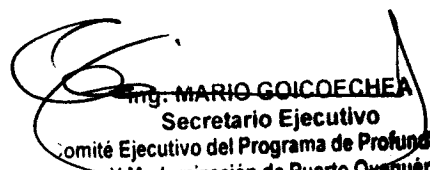
20. Cuáles son las pautas con las que se evaluará el desplazamiento del dragado de profundización en el tiempo, a fin de comparar las ofertas.

Al momento de comparación de ofertas se tendrá en cuenta la relación entre el cronograma de obras ofertado, el beneficio producido al CGPQ por su pronta realización, el costo financiero y la consistencia de la propuesta con el flujo de fondos esperado.

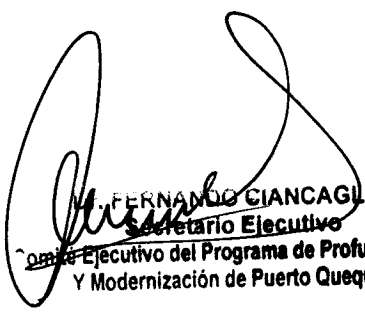
Se deja expresamente aclarado que todas y cada una de las respuestas incluidas en la presente circular, tiene sentido orientativo y pueden resultar modificadas por el pliego de bases y condiciones y por circulares posteriores emitidas en las condiciones indicadas en el pliego, sin que esto pueda dar lugar a reclamo alguno por parte de los postulantes.



Dr. MARTIN R. CARRIZO
Presidente
Comité Ejecutivo del Programa de Profundización
Y Modernización de Puerto Quequén



Ing. MARIO GOICOECHEA
Secretario Ejecutivo
Comité Ejecutivo del Programa de Profundización
Y Modernización de Puerto Quequén



M. FERNANDO CIANCAGLINI
Secretario Ejecutivo
Comité Ejecutivo del Programa de Profundización
Y Modernización de Puerto Quequén

Anexo I

Información Económica:

Los fondos con los que se prevé afrontar las erogaciones de las obras comprendidas en el objeto de la licitación provendrán del fondo fiduciario creado especialmente para hacer frente a las mismas y que constituyen los recursos del Fideicomiso de administración del Programa de Profundización y Modernización del Puerto de Quequén.

Dicho Fideicomiso es administrado por el Banco de la Nación Argentina en su carácter de fiduciario y será el agente de pago de las erogaciones originadas por las obras.

Para hacer frente al pago de las obras, el Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén pone a disposición de los oferentes el FLUJO DE FONDOS proveniente del **Fondo de Profundización** establecido en la Resolución 10-2012.

El Fondo de Profundización que compone el acervo del Fideicomiso está compuesto de los siguientes recursos:

1) El **Cargo de Profundización** establecido en la Resolución 10/12 consiste en una imposición de **un dólar** por tonelada exportada o importada por Puerto Quequén.

El pago del Cargo está impuesto al importador o exportador que realizó la operación y es facturado por el Consorcio, en dólares pagaderos en pesos al tipo de cambio oficial de la fecha de finalización de la carga o descarga correspondiente.

El pago del Cargo se realiza mediante **depósito directo en la Cuenta Fiduciaria** del Banco Nación en pesos correspondiente a la cantidad de dólares facturados, al tipo de cambio oficial del momento del **efectivo pago**.

Desde el comienzo de la recaudación de dicho cargo en enero de 2013 el mismo tiene una cobrabilidad del 100 por ciento y el promedio de efectivización del pago, contado desde el momento de la facturación hasta el del ingreso de los importes en la cuenta fiduciaria se ubica, dentro del marco legal de los 15 días corridos.

Entre las características destacadas debe señalarse que el Cargo está impuesto con un **seguro de cambio** que garantiza el mantenimiento del valor facturado y que los importes nunca ingresan a las cuentas del Consorcio sino que lo hacen en forma directa al Fideicomiso.

2) El IVA correspondiente al Cargo de Profundización ha sido cedido al Fideicomiso como **Aporte del Fiduciante** en forma definitiva a partir del comienzo de ejecución del contrato, mediante la Resolución 4/14 de forma de garantizar el pago del IVA correspondiente a la facturación de las obras.

3) El cien por ciento de la Tasa de Vías Navegables también **ha sido cedida al Fideicomiso** como **Aporte del Fiduciante** en forma definitiva a partir del comienzo de ejecución del contrato, mediante la Resolución 4/14.

La **Tasa de Vías Navegables** es una Tasa cuyo pago está a cargo del **Armador** del buque y cuyo valor surge de una polinómica relacionada con las características de la nave en cuanto Coeficiente por Calado, Coeficiente por Capacidad del Buque y Toneladas Brutas cargadas o descargadas por el buque.

La Tasa de Vías Navegables tiene también un índice de cobrabilidad del 100 % y **se factura en dólares** pagadera en pesos al tipo de cambio del día de pago.

Esta Tasa se abona en promedio dentro de **las 24-48 horas** de la zarpada del buque.

4) El IVA correspondiente a la facturación de la **Tasa de Vías Navegables** también **ha sido cedido al Fideicomiso** como Aporte del Fiduciante.

En resumen, el Fondo de Profundización, que compone el recurso del **Fideicomiso** está compuesto por:

- 1) **El Cargo de Profundización**, cuya facturación anual promedio en dólares (base enero 2012- enero 2014) se ubica en los **6, 5 millones de dólares/año**.
- 2) **La Tasa de Vías Navegables**, cuya facturación anual promedio en dólares (base enero 2010- enero 2014) se ubica en los **3, 2 millones de dólares/año**.
- 3) **El IVA** correspondiente a la facturación de ambos.

La propiedad fiduciaria de los recursos Fondo ha sido cedida al **FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA DE PROFUNDIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE PUERTO QUEQUÉN** cuyo fiduciario según contrato es el **BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA**.

Los valores correspondientes a la base de liquidación de los mencionados recursos son los siguientes:

Cargo Profundización:

Un (1) dólar americano por cada tonelada importada o exportada pagadera en pesos al tipo de cambio oficial del día del efectivo pago. Obligado al pago el Exportador o Importador de la operación.

Tasa de Vías Navegables:

La fórmula de cálculo es **UVN=Tu x Fc x Ft x TONS**

UVN = Tarifa por uso de Vías Navegables.

Tu = Tasa por Unidad de Carga.

Fc = Coeficiente por Calado

Ft = Coeficiente por Capacidad del Buque.

TONS= Toneladas Brutas cargadas o descargadas por el buque (la mayor)

Base: En dólares estadounidenses, por tonelada bruta o fracción cargada o descargada por el buque, con consideración del calado y la capacidad del buque, pagaderos en pesos de acuerdo a la cotización del Banco de la Nación Argentina tipo vendedor, correspondiente al cierre del día de zarpado o día hábil bancario siguiente, si este fuera inhábil.

Valores:

Tasa por Unidad de Carga (Tu): U\$S 0,50 (por tonelada bruta o fracción de carga.

Coefficiente por Calado (Fc)

RANGO DE CALADO	Fc
Menor o igual a 30 pies	1
Mayor de 30 hasta 33 pies inclusive	1
Mayor de 33 hasta 36 pies inclusive	1
Mayor de 36 hasta 40 pies inclusive	1
Mayor 42 pies	1

Coefficiente por capacidad del Buque (Ft)

RANGO DE TRN	Ft
Menor o Igual 5.000	0.6
Mayor de 5.000 hasta 10.000 inclusive	0.85
Mayor de 10.000 hasta 17.000 inclusive	1
Mayor de 17.000 hasta 24.000 inclusive	1.15
Mayor de 24.000	1.15

Buques que no realicen Operaciones

Para los buques que no realicen operaciones de carga o descarga de mercaderías, la variable toneladas (TONS) de la fórmula establecida, será equivalente al Tonelaje de Registro Neto (TRN) de la embarcación.

Facturación del Puerto de Quequén de la Tasa de Vías Navegables. Mensual calculado sobre dólar promedio para el mes.

La Recaudación anual promedio por Vías Navegables para el período 2012-2013 se ubicó en u\$s 3,200,000 en un promedio de u\$s. 10.500 por buque.

Facturación del Fideicomiso de Administración del Programa de Profundización y Modernización del Puerto de Quequén. Mensual calculado sobre dólar promedio para el mes.

<i>Valores</i>			
<i>Mes de facturación</i>	Promedio dólar facturado	Facturado antes de imp. Pesos	Facturado dólares mensual promedio valor
01/12/2012	4.87	1,110,950.39	228,121.23
01/01/2013	4.94	4,049,298.21	819,695.99
01/02/2013	5.00	3,206,274.18	641,254.84
01/03/2013	5.07	1,481,439.50	292,197.14
01/04/2013	5.15	2,778,985.43	539,608.82
01/05/2013	5.23	3,959,427.60	757,060.73
01/06/2013	5.31	3,211,850.96	604,868.35
01/07/2013	5.45	2,507,221.18	460,040.58
01/08/2013	5.55	2,925,706.41	527,154.31
01/09/2013	5.70	3,030,571.22	531,679.16
01/10/2013	5.82	1,803,378.18	309,858.79
01/11/2013	5.99	339,393.43	56,660.01
01/12/2013	6.34	1,252,999.09	197,633.93
01/01/2014	7.18	3,774,798.49	525,737.95
01/02/2014	7.86	2,595,649.22	330,235.27

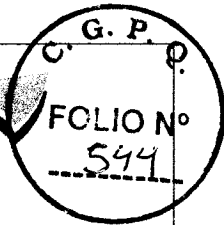
(en blanco)			
Total general		\$38,027,943.49	\$6,821,807.10

**Facturación del Fideicomiso de Administración del Programa de
Profundización y Modernización del Puerto de Quequén por aportante
(Exportador -Importador)**

Empresa Facturado	DOLARES	DOLARES + IVA
A.C.A.	1.233.441	1.492.464
LDC	746.731	903.545
CHS	726.473	879.032
OMHSA	616.477	745.937
CARGILL	562.743	680.919
NIDERA	550.923	666.617
BUNGE	400.184	484.223
ALFRED TOEPFER	382.346	462.639
MULTIGRAIN	270.195	326.936
AMAGGI	245.456	297.002
CIA. ARG. DE GRANOS	124.361	150.477
NOBLE ARGENTINA	138.136	167.145
CGG TRADING ARGENTINA	68.115	82.419
BMW	58.924	71.298
AGRICULTORES FEDERADOS ARGENTINOS	55.253	66.856
ALEA	58.302	70.545
GEAR	49.392	59.764
CAMPOAMOR	47.270	57.197
UNIVERSAL GRAIN	43.402	52.516

E-GRAIN	48.812	59.063
MALTERIA PAMPA	46.000	55.660
Y.P.F.	35.955	43.506
ADM	38.000	45.980
CANTABRIA	30.250	36.603
CURCIJA	27.118	32.813
NEGOCIOS DEL AGRO	25.000	30.250
COOP. AGRICOLA LTDA. DE CASCALLARES	21.597	26.132
AGROSERVICIOS PAMPEANOS	19.070	23.075
PROFERTIL	17.536	21.219
BMW	15.000	18.150
LARTIRIGOYEN	14.350	17.364
MOLINO CAÑUELAS	13.000	15.730
CERFOLY	7.820	9.462
ISAURA	10.500	12.705
ESTABLECIMIENTOS AGROP. DEL SUDESTE	9.000	10.890
SUCESION ANTONIO MORENO	7.304	8.838
CURCIJA	4.750	5.748
PRODUCTOS SUDAMERICANOS	6.347	7.680
ANDREOLI	5.500	6.655
RUEDA CEREALES	5.250	6.353
RURAL CERES	5.827	7.051
FEDERAL AGROPECUARIA	5.000	6.050
FEDERAL AGROPECUARIA	5.000	6.050
ENRIQUE M. BAYA CASAL	5.000	6.050
MSU	5.250	6.353
ZED	3.949	4.778

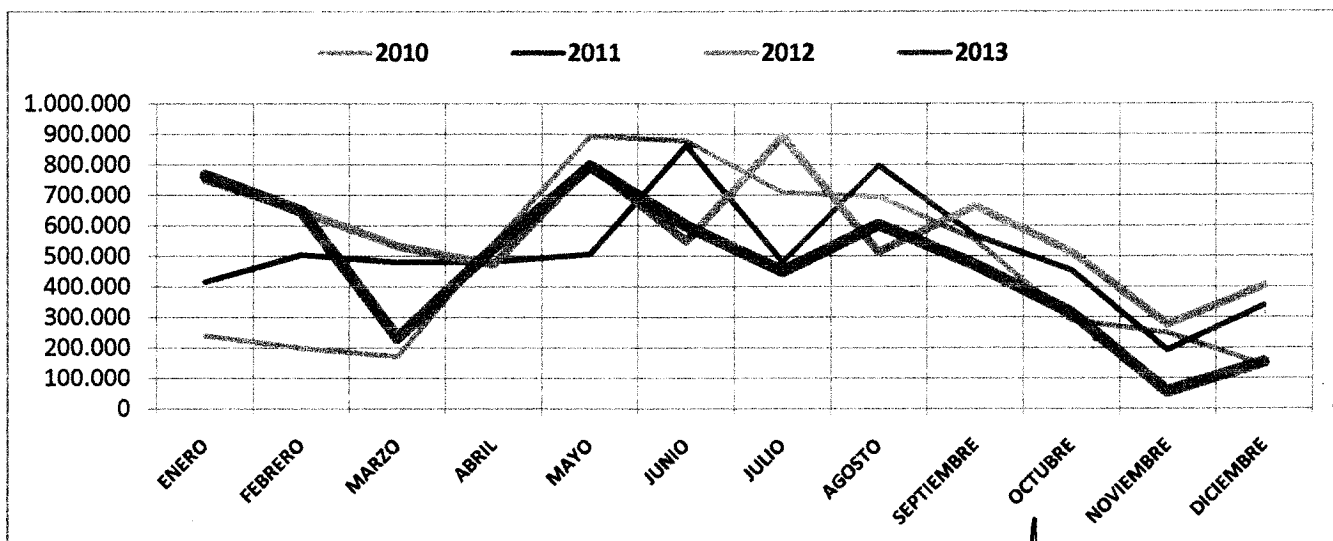
Puerto Quequén



EXPORT GRAINS	3.018	3.652
AMURRIO	2.625	3.176
MOLINOS RIO DE LA PLATA	2.001	2.421
TOMAS HNOS	2.100	2.541
Total general	6.826.053	8.259.524

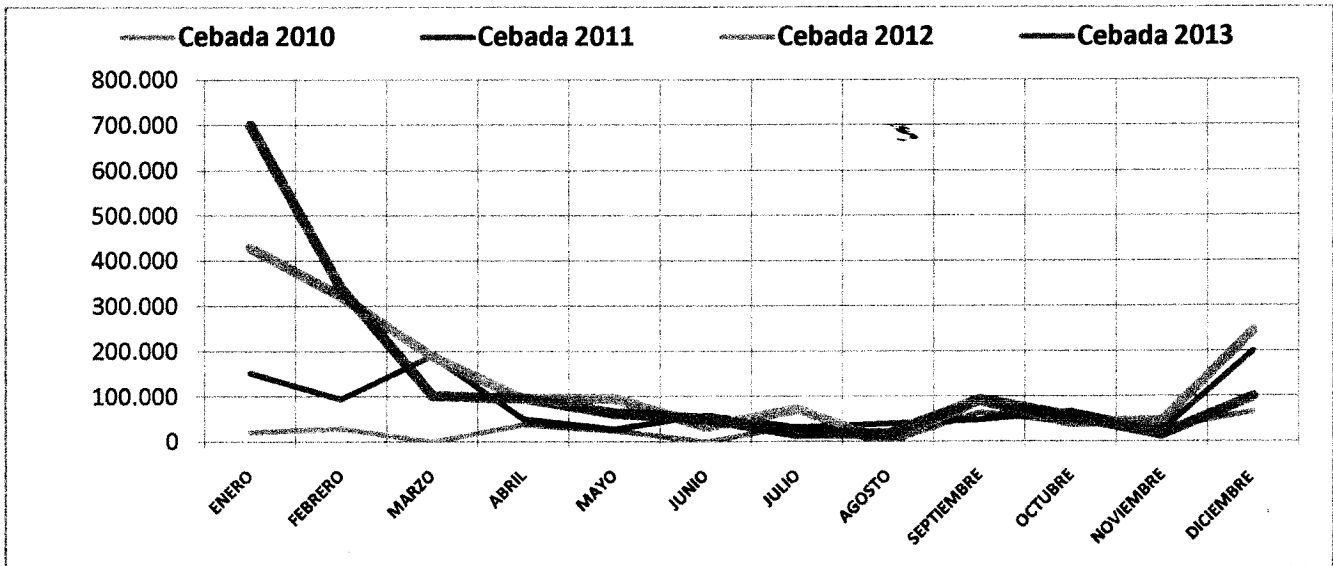
Estadísticas de operaciones del Puerto de Quequén

	TONELADAS				VARIACIÓN %		
	2010	2011	2012	2013	2013/ 2010	2013/ 2011	2013/ 2012
ENERO	239.663	414.795	752.933	765.669	219,48%	84,59%	1,69%
FEBRERO	199.720	504.993	649.332	649.345	225,13%	28,58%	0,00%
MARZO	172.079	481.401	534.389	233.686	35,80%	-51,46%	-56,27%
ABRIL	541.088	482.674	475.009	528.315	-2,36%	9,46%	11,22%
MAYO	892.648	507.715	801.751	796.303	-10,79%	56,84%	-0,68%
JUNIO	878.129	863.079	549.318	599.876	-31,69%	-30,50%	9,20%
JULIO	708.706	480.409	893.283	450.266	-36,47%	-6,27%	-49,59%
AGOSTO	694.147	797.387	515.040	603.969	-12,99%	-24,26%	17,27%
SEPTIEMBRE	551.705	568.766	665.963	471.066	-14,62%	-17,18%	-29,27%
OCTUBRE	291.557	453.916	513.972	314.157	7,75%	-30,79%	-38,88%
NOVIEMBRE	249.137	192.781	277.862	56.215	-77,44%	-70,54%	-79,77%
DICIEMBRE	143.916	338.952	404.437	152.329	5,85%	-55,06%	-62,34%
TOTALES	5.562.495	6.086.868	7.033.289	5.621.196	-1,06%	-7,65%	-20,08%



CEBADA

	TONELADAS				VARIACIÓN %		
	2010	2011	2012	2013	2013/2010	2013/2011	2013/2012
ENERO	21.000	153.229	429.473	700.300	3234,76%	357,03%	63,06%
FEBRERO	29.400	95.060	322.602	339.480	1054,69%	257,12%	5,23%
MARZO	0	190.633	190.648	102.612	0,00%	-46,17%	-46,18%
ABRIL	38.402	51.472	96.176	96.663	151,71%	87,80%	0,51%
MAYO	25.028	28.130	97.000	63.375	153,22%	125,29%	-34,66%
JUNIO	0	59.192	34.712	52.350	0,00%	-11,56%	50,81%
JULIO	34.265	32.173	72.870	17.100	-50,39%	-46,85%	76,53%
AGOSTO	0	39.985	0	17.932	0,00%	55,15%	0,00%
SEPTIEMBRE	65.403	49.356	91.960	94.784	44,92%	92,04%	3,07%
OCTUBRE	41.475	67.665	43.050	56.218	35,55%	-16,92%	30,59%
NOVIEMBRE	30.056	26.250	47.000	16.300	-45,77%	-37,90%	-65,32%
DICIEMBRE	66.181	201.666	246.358	100.500	51,86%	-50,17%	-59,21%
TOTALES	351.210	994.811	1.671.849	1.657.614	371,97%	66,63%	-0,85%



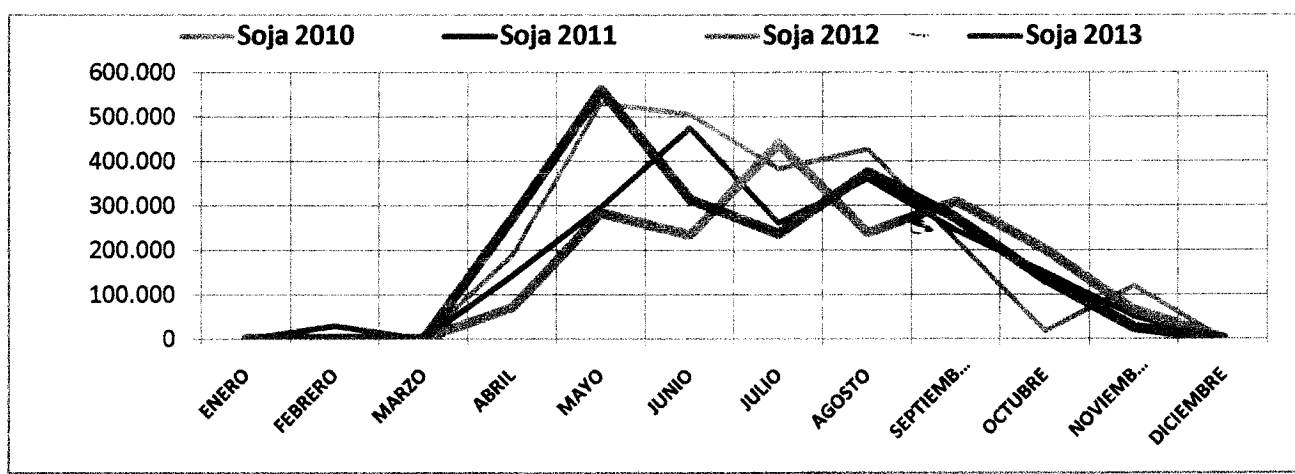
G

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

SOJA

	TONELADAS				VARIACIÓN %		
	2010	2011	2012	2013	2013/2010	2013/2011	2013/2012
ENERO	0	0	0	0			
FEBRERO	0	30.220	0	0		-100,00%	
MARZO	0	0	0	0			
ABRIL	188.736	143.150	71.000	273.238	44,77%	90,88%	284,84%
MAYO	531.829	296.161	283.983	563.034	5,87%	90,11%	98,26%
JUNIO	506.643	475.882	233.375	314.595	-37,91%	-33,89%	34,80%
JULIO	383.547	261.025	440.146	236.596	-38,31%	-9,36%	-46,25%
AGOSTO	427.912	359.875	239.366	375.600	-12,22%	4,37%	56,91%
SEPTIEMBRE	223.232	244.061	309.417	271.556	21,65%	11,27%	-12,24%
OCTUBRE	17.967	149.619	201.471	134.431	648,21%	-10,15%	-33,26%
NOVIEMBRE	120.422	51.663	65.205	25.000	-79,24%	-51,61%	-51,66%
DICIEMBRE	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%
TOTALES	2.400.288	2.011.656	1.843.963	2.194.050	-8,59%	9,07%	18,99%



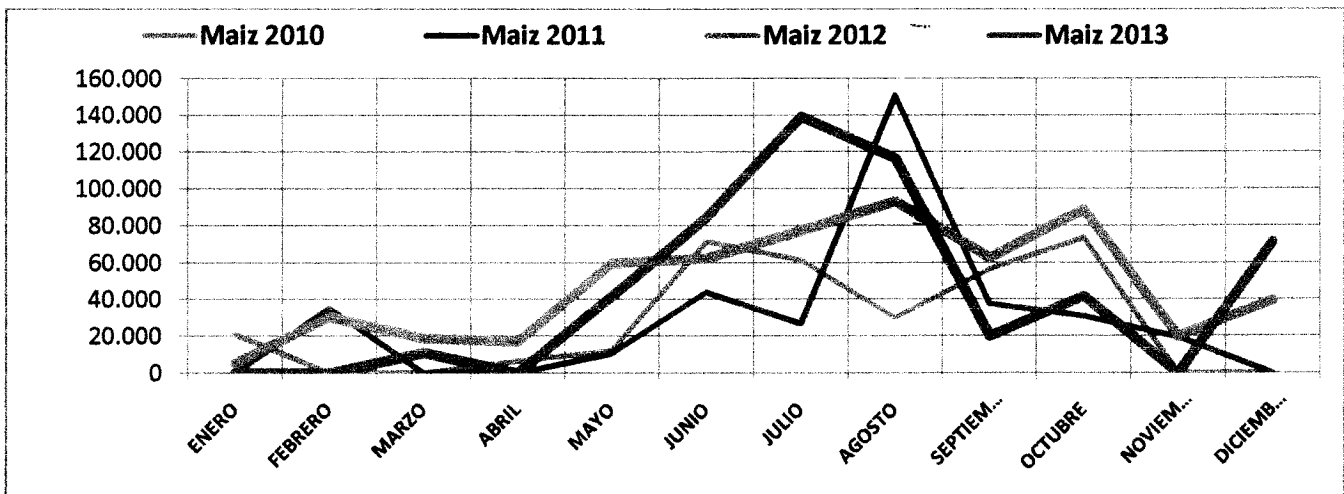
6

J

[Handwritten signature]

MAIZ

	TONELADAS				VARIACIÓN %		
	2010	2011	2012	2013	2013/2010	2013/2011	2013/2012
ENERO	21.023	0	5.500	0	-100,00%		-100,00%
FEBRERO	0	35.100	30.460	0		-100,00%	-100,00%
MARZO	0	0	18.900	11.000			-41,80%
ABRIL	6.414	0	17.050	0	-100,00%		-100,00%
MAYO	12.187	10.392	60.053	41.975	244,42%	303,92%	-30,10%
JUNIO	71.659	43.991	62.554	84.709	18,21%	92,56%	35,42%
JULIO	61.350	26.730	77.342	139.240	126,96%	420,91%	80,03%
AGOSTO	30.065	151.093	93.420	116.460	287,36%	-22,92%	24,66%
SEPTIEMBRE	56.503	37.440	62.859	20.050	-4,52%	-46,45%	-68,10%
OCTUBRE	73.623	30.785	89.014	42.000	-42,95%	36,43%	-52,82%
NOVIEMBRE	0	19.600	20.077	0	0,00%	-100,00%	-100,00%
DICIEMBRE	0	0	39.530	71.555	0,00%	0,00%	0,00%
TOTALES	332.824	355.131	576.759	526.989	58,34%	48,39%	-8,63%



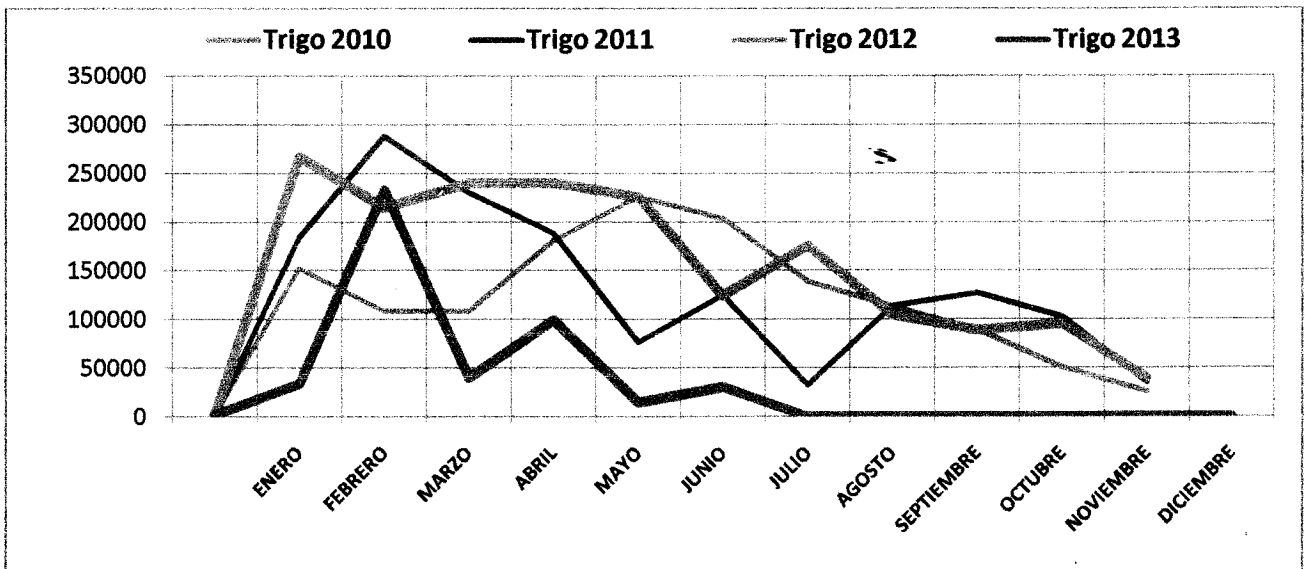
6

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

TRIGO

	TONELADAS				VARIACIÓN %		
	2010	2011	2012	2013	2013/2010	2013/2011	2013/2012
ENERO	152.645	184.159	267.057	34.100	-77,66%	-81,48%	-87,23%
FEBRERO	108.686	288.031	214.786	232.840	114,23%	-19,16%	8,41%
MARZO	108.703	230.200	239.976	40.000	-63,20%	-82,62%	-83,33%
ABRIL	181.428	188.849	240.666	99.186	-45,33%	-47,43%	-58,79%
MAYO	226.382	76.685	226.019	15.000	-93,37%	-80,44%	-93,36%
JUNIO	203.588	124.754	124.119	30.623	-84,96%	-75,45%	-75,33%
JULIO	138.867	32.910	175.553	0	0,00%	0,00%	0,00%
AGOSTO	113.558	113.968	104.650	0	0,00%	0,00%	0,00%
SEPTIEMBRE	89.503	127.189	88.725	0	0,00%	0,00%	0,00%
OCTUBRE	50.958	103.240	95.500	0	0,00%	0,00%	0,00%
NOVIEMBRE	26.250	35.750	40.005	0	0,00%	0,00%	0,00%
DICIEMBRE	32.750	81.850	63.000	0	0,00%	0,00%	0,00%
TOTALES	1.433.318	1.587.585	1.880.056	451.749	-68,48%	-71,54%	-75,97%



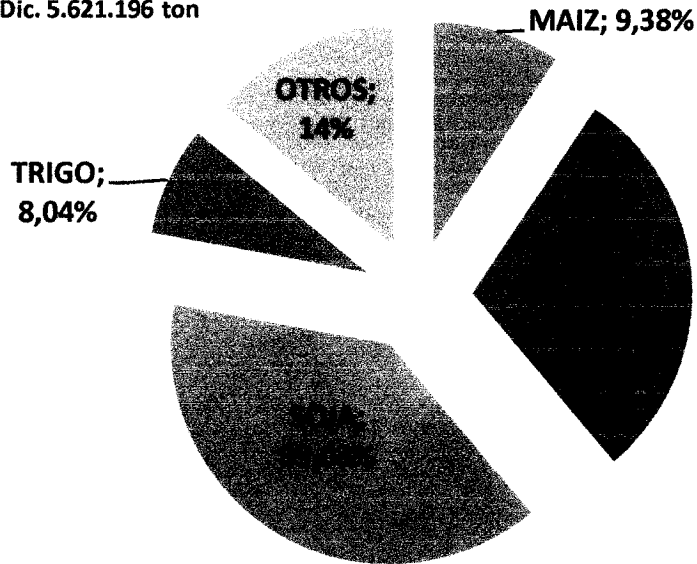
6

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

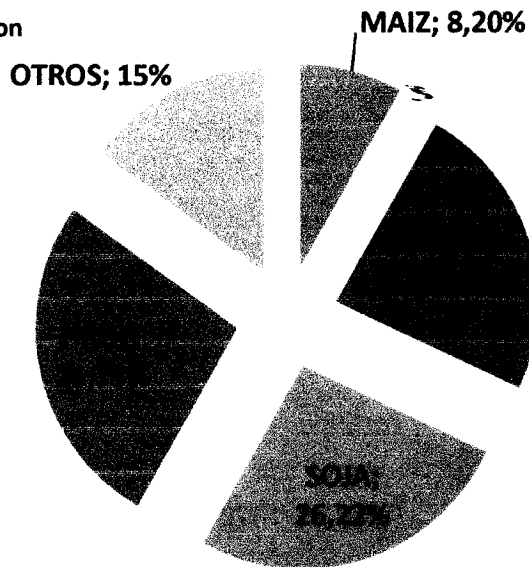
2013

Ene a Dic. 5.621.196 ton



2012

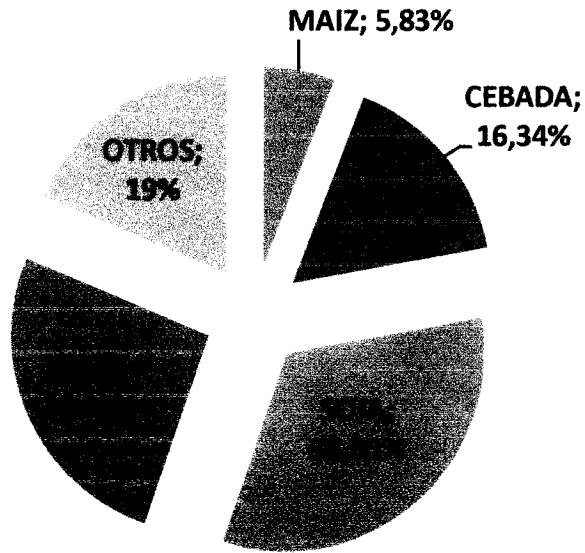
Ene a Dic. 7.033.289 ton



6

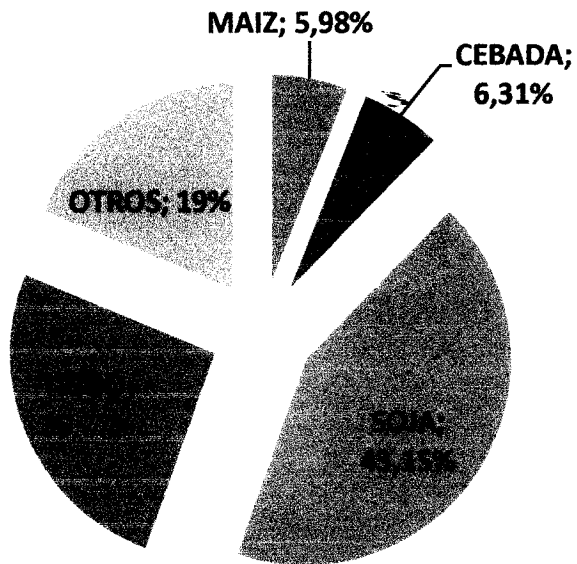
2011

Ene a Dic. 6.086.868 ton



2010

Ene a Dic. 5.562.495 ton



6

ANEXO II

Se entrega en formato digital los archivos correspondientes a:

RELEVAMIENTOS

ARCHIVOS FORMATO ACAD 2011

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2007

Mayo 2007 PREDRAGADO

- 2007 04 04 Canal Exterior.dwg -2007 04 04 Interior Portuario.dwg

Mayo 2007 POSTDRAGADO

- 2007 05 20 Canal Interior.dwg -2007 05 20 Canal Exterior.dwg

Agosto 2007 PREDRAGADO

- 2007 08 13 Canal Exterior.dwg - 2007 08 13 Canal Interior.dwg

Septiembre 2007 POSTDRAGADO

- 2007 09 20 Canal Exterior – 2007 09 20 Canal Interior – 2007 09 20 Interior Portuario

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2008

Enero 2008 PREDRAGADO

- 2007 12 02 Canal Exterior - 2007 12 02 Canal Interior.dwg – 2007 12 02 Interior Portuario

Enero 2008 POSTDRAGADO

- 2008 01 14 Antepuerto.dwg – 2008 01 14 canal Exterior.dwg – 2008 01 14 Canal Interior.dwg – 2008 01 14 Interior portuario.dwg

Septiembre 2008 PREDRAGADO

- 2008 09 00 Escollera Norte

Septiembre 2008 POSTDRAGADO

- 2008 09 11 Canal Exterior.dwg - 2008 09 11 Canal Interior.dwg – 2008 09 11 InteriorPortuario.dwg

Noviembre 2008 PREDRAGADO

- Control noviembre.dwg – octubre 2008.dwg

Diciembre 2008 POSTDRAGADO

- 2008 12 04 antepuerto.dwg – 2008 12 04 canal interior.dwg – 2008 12 04 interior.dwg – 2008 12 04 canal exterior.dwg

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2009

Julio 2009 PREDRAGADO

- 2009 07 20 canal exterior .dwg– 2009 07 20 canal interior.dwg

Agosto 2009 POSTDRAGADO

- 2009 08 20 canal exterior .dwg– 2009 08 20 canal interior.dwg – 2009 08 20 interior.dwg

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2010

Julio 2010 PREDRAGADO

- 2010 07 08 canal exterior .dwg– 2010 07 08 canal interior.dwg – 2010 07 08 interior.dwg

Agosto 2010 POSTDRAGADO

- 2010 08 02 canal exterior .dwg– 2010 08 02 canal interior.dwg – 2010 08 02 interior.dwg

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2011

Enero 2011 PREDRAGADO

2011 01 11 insurveycompleto.dwg

Enero 2011 POSTDRAGADO

- 2011 01 26 canal exterior .dwg– 2011 01 26 canal interior.dwg – 2011 01 26 interior portuario.dwg

Agosto 2011 PREDRAGADO

- 2011 08 12 canal exterior.dwg – 2011 08 26 canal exterior.dwg – 2011 08 26 interior

Septiembre 2011 POSTDRAGADO

- 2011 09 26 canal exterior.dwg – 2011 09 antepuerto.dwg – 2011 09 canal ext.dwg

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2012

Marzo 2012 PREDRAGADO

- 2012 03 23 insurvey.dwg

Abril 2012 POSTDRAGADO

- 2012 04 02 outsurveycompleto.dwg

Julio 2012 PREDRAGADO

- 2012 07 12 insurveycompleto.dwg

Agosto 2012 POSTDRAGADO

- 2012 08 17 outsurveycompleto.dwg

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2013

Enero 2013 PREDRAGADO

- 2013 01 canal interior.dwg- 2013 01 canal exterior.dwg – 2013 01 insurvey.dwg

Febrero 2013 Postdragado

- 2013 02 13 outsurveycompleto.dwg

Agosto 2013 PREDRAGADO

- 2013 08 2013 insurveycompleto.dw

Septiembre 2013 Postdragado

- 2013 09 10 outsurveycompleto.dwg

ARCHIVOS EN FORMATO DE TEXTO , EASTING, NORTHING,DEPTH

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2007

Mayo 2007 PREDRAGADO

- Insurvey mayo .pts

Mayo 2007 POSTDRAGADO

- Out mayo 2007 .pts

Agosto 2007 PREDRAGADO

- Insurvey agosto 2007.pts

Septiembre 2007 POSTDRAGADO

- Out septiembre 2007.pts

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2008

Enero 2008 PREDRAGADO

- insurvey enero 2008.pts

Enero 2008 POSTDRAGADO

- Outsurvey enero 2008.pts

Septiembre 2008 POSTDRAGADO

- Outsurvey septiembre 2008.pts

Noviembre 2008 PREDRAGADO

- Noviembre .pts

Diciembre 2008 POSTDRAGADO

- Outsurvey diciembre 2008.pts

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2009

Julio 2009 PREDRAGADO

- Insurvey julio 2009 .pts

Agosto 2009 POSTDRAGADO

- Outsurvey agosto 2009.pts

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2010

Julio 2010 PREDRAGADO

- Insurvey julio 2010.pts

Agosto 2010 POSTDRAGADO

- Outsurvey agosto 2010.pts

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2011

Enero 2011 PREDRAGADO

- Insurvey enero 2011.pts

Enero 2011 POSTDRAGADO

- Outsurvey enero 2011.pts

Agosto 2011 PREDRAGADO

- Insurvey agosto 2011.pts

Septiembre 2011 POSTDRAGADO

- Outsurvey septiembre 2011.pts

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2012

Marzo 2012 PREDRAGADO

- Insurvey marzo 2012

Abril 2012 POSTDRAGADO

- Out abril 2012.pts

Julio 2012 PREDRAGADO

- Insurvey 072012.pts

Agosto 2012 POSTDRAGADO

- Outsurveyagosto 2012.pts

-) Relevamientos batimétricos pre y post dragado año 2013

Enero 2013 PREDRAGADO

- Insurvey 012013.pts

Febrero 2013 Postdragado

- Outsurvey 022013.pts

Agosto 2013 PREDRAGADO

- Insurveyagosto 2013

Septiembre 2013 Postdragado

- Outsurvey septiembre 2013.pts

No posee el CGPQ datos XYZ correspondientes a los perfiles sísmicos.

CASCOS HUNDIDOS

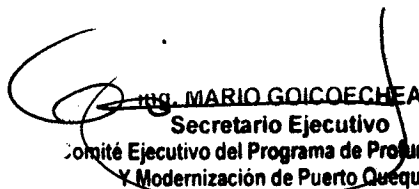
CASCOS HUNDIDOS EN PROXIMIDADES DE ESCOLLERA NORTE

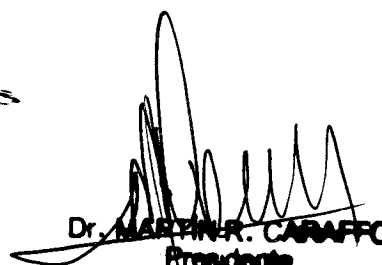
- Quequen3.-dwg relevamiento batimétrico naufragios proximidades escollera norte diciembre 2005
- quequen4.-dwg relevamiento batimétrico sonar lateral y sísmica de reflexión naufragios proximidades escollera norte diciembre 2005
- quequen5.dwg relevamiento batimétrico sonar lateral y sísmica de reflexión –detalle
- sis-so-1.dwg relevamiento sonar lateral y sísmica de reflexión naufragios proximidades escollera norte diciembre 2005
- informe.doc – informe relevamientos

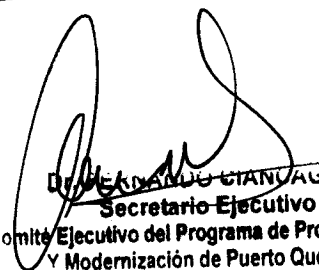
CASCOS HUNDIDOS EN INTERIOR PORTUARIO

- características buques hundidos .doc
- cascos hundidos.dwg ubicación planimétrica

La documentación entregada en soporte digital estará a disposición de los postulantes a partir del día 24 de abril de 2014 vía web.


ING. MARIO GOICOECHEA
Secretario Ejecutivo
Comité Ejecutivo del Programa de Profundización
Y Modernización de Puerto Quequén


Dr. MARTÍN R. CARAFFO
Presidente
Comité Ejecutivo de Programa de Profundización
Y Modernización de Puerto Quequén


Dr. FERNANDO GIANVAGLINI
Secretario Ejecutivo
Comité Ejecutivo del Programa de Profundización
Y Modernización de Puerto Quequén