

Dentro de las innovaciones importantes que incorpora la Ley en el sistema de planificación propuesto está el permitir la elaboración de Planes Regionales de Ordenación del Territorio en ausencia de la promulgación del Plan Nacional. A cuyo efecto, sólo condiciona como requisito para su aprobación a la opinión favorable de la Comisión Nacional de Ordenación del Territorio y obliga, una vez éste fuere formulado, adaptarse y modificar, si fuere el caso, su contenido a las directrices del Plan Nacional, una vez esté aprobado.

Una categoría adicional de Planes, está constituida por los Planes Nacionales de Aprovechamiento de los Recursos Naturales y los demás Planes Sectoriales.

Otra de las innovaciones, en el sistema de planificación propuesto por la Ley está la obligatoria sujeción de los Planes Sectoriales y de Aprovechamiento de Recursos, especialmente los de desarrollo agrícola, **aprovechamiento de recursos hidráulicos**, de explotación de recursos energéticos o mineros, de desarrollo industrial, **de transporte, de equipamiento**, en su dimensión espacial a los lineamientos y directrices contenidos en el Plan Nacional de Ordenación del Territorio y a su desarrollo en los demás planes de ordenación territorial.

El proceso de implantación del Programa de Desarrollo Integral del Eje Orinoco - Apure, como marco de referencia para la aprobación e implantación del Plan de Mejoramiento Integral del Tramo Matanzas - Océano Atlántico, entre otros, requiere, su conversión en **instrumento previsto en el Sistema de Ordenación del Territorio**, para garantizar “el marco de referencia espacial, a los planes de desarrollo de mediano y corto plazo del país, así como a los planes sectoriales a ser adoptados por el Estado”.

De esta manera se garantiza, por una parte su continuidad a lo largo del tiempo y, por la otra la necesaria coherencia de la acción sectorial de los demás órganos de la Administración y, permitir el análisis y selección de las diversas modalidades de gestión para el desarrollo de los programas propuestos, dentro de los cuales habrá de situarse necesariamente el Plan contenido en el presente Estudio.

En la Sección correspondiente a las recomendaciones objeto del Estudio se retomarán éstas consideraciones como fundamento para el análisis y propuesta de instrumentación del Plan de Mejoramiento propuesto.

Manteniendo la secuencia de la presente Sección es necesario resaltar que los órganos de la Administración que tienen bajo su cargo la formulación y el control de las materias relacionadas con el Ambiente y la Ordenación del Territorio están fundamentalmente atribuidas al MARN, con la participación de CORDIPLAN.

3) Aspectos Desarrollados con el Transporte Fluvial

El tercer aspecto, no menos importante, relacionado con el Programa de Desarrollo Integral del Eje Fluvial, está constituido precisamente por la “navegación efectiva del eje, como medio de transporte.

La estructura legal e institucional de la “navegación” en general y, la fluvial en particular (aunque en menor medida), ha sufrido en el curso de los últimos años, cambios significativos, que van desde la supresión de Institutos y empresas del Estado (Instituto Nacional de Puertos, la Compañía Nacional de Navegación), pasando por la modificación de los principales textos legales (Ley de Navegación, Ley de Pilotaje, Ley de la Marina Mercante, entre otras), hasta la conformación de una nueva política de administración de los servicios portuarios, mediante su transferencia a las entidades Estadales y la privatización de la prestación de sus servicios.

Ello ha significado por otra parte la concentración en el Despacho de Transporte y Comunicaciones de las funciones de regulación y tutela de las actividades relacionadas con los servicios involucrados en el transporte naval, manteniéndose en su segundo plano las funciones relacionadas con la planificación del sector transporte como tal.

Adicionalmente, como consecuencia de la reestructuración de las dependencias ministeriales, mediante la cual se tiene previsto concentrar en el Despacho del MINFRA por un lado, bajo la tutela directa del Despacho las funciones relacionadas con el desarrollo de la infraestructura no solo relacionada con el transporte y, el ámbito de las competencias de contenido fundamentalmente en el área “regulatoria” a través de Agencias o Institutos Autónomos, que actuarían como entes que asumirían la definición del marco regulatorio de los servicios y la necesaria supervisión de su actuación.

Aun cuando no se dispone para la fecha de la presentación del presente Estudio de una propuesta determinada que regirá la acción del MINFRA, en lo fundamental de su cometido, regido por normas de rango legal de reciente modificación no se esperan cambios substanciales y, por la otra, la acción “desconcentrada” de las acciones del Despacho ha venido desarrollándose en sus diversos ámbitos de competencias de una forma acelerada.

En el caso particular de la navegación, como señaláramos previamente, las políticas desarrolladas han tenido por objeto el concentrar en el Despacho la función reguladora y permitir el desempeño de los “servicios públicos” asociados a la prestación del servicio a empresas privadas o mixtas, mediante el empleo de la figura de la concesión principalmente y, en actividades conexas mediante el régimen de autorización de su prestación por el sistema de licencias.

Teniendo presente la situación planteada, es preciso, no obstante profundizar en el ámbito de las competencias atribuidas al Despacho, así como al ente descentralizado que se ha mantenido prestando

sus servicios, el Instituto Nacional de Canalizaciones, como marco de referencia en el cual habrá de desenvolverse la acción del Plan de Desarrollo Integral del Eje.

Debe reiterarse, por otra parte que la acción del Despacho ha sido orientada fundamentalmente en el diseño de una organización institucional y normativa orientada hacia la prestación de los servicios asociados, más que a liderizar el desarrollo del sector.

Cabe igualmente señalar, como se hiciera previamente, las características peculiares bajo las cuales se ha desarrollado la navegación en el Tramo en Estudio. Dirigida y soportada fundamentalmente por los usuarios principales, las Empresas de Guayana.

En este orden de ideas, podemos apreciar como, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Administración Central, corresponde al MINFRA la planificación y realización de las actividades del Ejecutivo en los sectores de transporte y comunicaciones, así como la regulación y control de la navegación.

Asignándole en particular las siguientes atribuciones:

- El planeamiento, estudios, proyectos, construcción, operación y mantenimiento de los puertos y canales de navegación, muelles, embarcaderos y demás obras, instalaciones y servicios conexos con las operaciones de los buques en puerto (Ordinal 6º).
- La política naviera del Estado y la regulación y control de la navegación y del transporte acuático (Ordinal 8º).
- La fijación de tarifas y fletes sobre los servicios especificados en este artículo (Ordinal 9º).
- La prestación y regulación de los servicios de transporte acuático (Ordinal 10º).

Fundamentalmente como consecuencia de la supresión del Instituto Nacional de Puertos, entidad que tenía fundamentalmente el ejercicio de las competencias relacionadas con la navegación, se modifica la estructura del Despacho,¹⁶ mediante la creación de la Dirección General de Transporte Acuático, constituida por la Oficina de Planificación, Dirección de Transporte Acuático, Dirección de Control de la Navegación Acuática, Dirección de Infraestructura Acuática y la Dirección de Puertos.

Como quiera que el objeto del presente Estudio está orientado fundamentalmente a la formulación de una propuesta de Mejoramiento Integral del Canal de navegación en el tramo referido, hemos considerado procedente insertar la estructura y funciones de la organización existente en el MINFRA, como referencia necesaria para el análisis de su posterior implantación.

¹⁶ Resolución del MINFRA N° 187 de fecha 29 de julio de 1993, publicada en Gaceta Oficial Extraordinario N° 4.616

1) Oficina de Planificación

- Elaborar los planes a mediano y largo plazo, relacionados con la prestación de los servicios de transporte por agua.
- Crear y mantener un adecuado sistema de flujo de información.
- Proponer las medidas necesarias para adecuar los medios al logro de los fines previstos en los planes, proponer cambios en las metas y objetivos.

2) Dirección de Transporte Acuático

- Definición de las condiciones de prestación de los servicios de transporte por agua.
- Dirección, supervisión, evaluación para el otorgamiento de las autorizaciones relacionadas con la fijación de tarifas para los servicios de transporte por agua.
- Establecimiento de las normas y procedimientos para controlar el cumplimiento de las disposiciones legales referentes a la “reserva de carga”.
- Autorizar la extensión de rutas en el transporte de cargas reservadas a los buques nacionales, (previa opinión del Consejo Nacional de la Marina Mercante).
- Establecer la normativa y procedimientos mediante los cuales las Capitanías de Puerto ejecutan sus funciones de prestación de servicios de interés público.
- Mantenimiento de los registros actualizados de las concesiones.
- Opinar sobre convenios nacionales e internacionales relacionados con el transporte por agua.

3) Dirección de Control de la Navegación Acuática:

- Establecer las normas y procedimientos de la navegación marítima, fluvial y lacustre.
- Desarrollar las normas y procedimientos en cumplimiento de convenios internacionales relativos a la navegación; normas sobre seguridad emanadas de la Organización Marítima Internacional; normativa referida a la contaminación del mar derivada de la operación de buques y normas de prevención e investigación de accidentes.
- Establecer las normas y procedimientos para el registro y control de las embarcaciones y accesorios nacionales.
- Establecer las normas y procedimientos para el control de la documentación marítima de los buques mercantes nacionales y los títulos, permisos, autorizaciones, certificados y credenciales de sus tripulantes.
- Establecer normas y procedimientos para el registro y control de la recepción y despacho de embarcaciones que se movilizan en jurisdicción de las Capitanías de Puerto.
- Supervisión del Régimen Tarifario de los servicios prestados por las Capitanías de Puerto.
- Supervisión de las Capitanías de Puerto y el mantenimiento de los medios flotantes.

- Establecer las normas y procedimientos para autorizar y controlar las actividades de las embarcaciones extranjeras, incluidas sus tripulaciones y accesorios en aguas y costas nacionales.

4) Dirección de Infraestructura Acuática:

- Planificación del desarrollo y la conservación de las obras de infraestructura y de los sistemas nacionales de ayuda a la navegación.
- Elaboración de los programas de obras, de ingeniería, de tránsito y de ayuda a la navegación requeridos para la prestación de los servicios de transporte acuático.
- Establecer normas y criterios relativos al otorgamiento de autorizaciones para realizar trabajos en zonas de circulación y operación.
- Establecer normativa para construir y mantener las obras, instalaciones y equipos requeridos para la prestación de los servicios de transporte por agua.
- Establecer normativa para optimizar el uso de las obras, instalaciones y equipos requeridos para la prestación de los servicios de transporte por agua.
- Establecer los procedimientos para que las Capitanías de Puerto canalicen las solicitudes para extraer arena y otras materias, así como lo relacionado con las construcciones y explotaciones costeras y en aguas territoriales.

5) Dirección de Puertos:

Como instancia a través de la cual se ejerce la Autoridad Portuaria Nacional:

- Actúa como órgano de enlace con el Consejo Nacional de Puertos.
- Vela por la aplicación de las normas nacionales e internacionales que rijan en materia portuaria.
- Vela por el desarrollo del sistema portuario y la prestación de los servicios portuarios.
- Participar en las conversaciones y negociaciones para la firma de acuerdos internacionales en materia portuaria.
- La normativa técnica y procedimientos para la construcción, administración y mantenimiento de la infraestructura portuaria y su aplicación.
- La administración de los registros y controles de los pagos realizados a la República con motivo de las concesiones, permisos, licencias o autorizaciones otorgadas para puertos públicos o privados, así como los ingresos provenientes de la aplicación de sanciones.
- Realizar o evaluar los estudios conducentes a proporcionar asesoramiento en materia de tarifas portuarias.
- Supervisión, regulación y control de la actividad de entes descentralizados o concesionarios a quienes corresponda la construcción, administración y mantenimiento de

puertos privados y públicos de uso comercial ubicados en el Distrito Federal y Dependencias Federales, y en los Estados que no hayan asumido, mediante Ley Especial, dicha competencia.

- Coordinar con los ejecutivos estatales que hubieren asumido por Ley Especial la administración y mantenimiento de puertos públicos, la observancia de la normativa legal y técnica que rige la prestación de los servicios portuarios.
- Evaluar el otorgamiento de concesiones, permisos, licencias o autorizaciones en materia portuaria.
- Formular el Plan Portuario Nacional en coordinación con la Oficina de Planificación adscrita a la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático.

6) Capitanías de Puerto

- Ejercen directamente las funciones de policía, vigilancia y control de las aguas territoriales e interiores, sus costas, puertos y servicios.
- Reciben el conocimiento previo de toda operación que realicen los buques mercantes dentro de los límites jurisdiccionales (atraque, cambios de ubicación, toma de combustible o agua; tomar o dejar lastre; entrar a dique, efectuar reparaciones y; zarpar.
- Tiene a su cargo la vigilancia los muelles, malecones, embarcaderos, varaderos, astilleros, instalaciones para almacenar petróleo o cualquier otro combustible líquido o gaseoso, cuyas tuberías lleguen a la línea de costa o arranquen de ella.

Competencias éstas que le vienen atribuidas por la Ley de Navegación (Artículo 5)

Adicionalmente al MINFRA, como ente que tiene a su cargo el ejercicio de las competencias estatales en materia de navegación, se creó al INC bajo la modalidad de Instituto Autónomo, garantizando su autonomía de gestión financiera, con el objeto de asumir la ejecución de los trabajos de dragado que permitan la libre navegación del Río. Para lo cual se le adjudicaron las funciones siguientes:

- El estudio, financiamiento, construcción, conservación, inspección, mejora y administración de todas las vías de navegación, especialmente las que permitan a buques de gran calado el acceso a la vía fluvial del Orinoco.
- El desarrollo de las obras accesorias que fueren necesarias o estuviesen relacionadas con la construcción, utilización, servicio y mantenimiento de las vías expresadas.
- La realización del dragado de los cauces navegables que requieran los organismos públicos y sus accesorios.
- La ejecución de las obras de dragado, directamente o mediante asociación con personas naturales o jurídicas públicas o privadas, nacionales o extranjeros;

- Adquirir acciones, cuotas, participaciones en empresas del Estado, mixtas o privadas, que directamente contribuyan al establecimiento o mejoramiento de obras relacionadas con dragados.

Como mencionáramos previamente, dada la tradición de asumir la “gestión de los servicios públicos” a través de entes descentralizados fue que se concibió la creación del INC, partiendo del supuesto mediante el cual, su carácter de órgano de la administración descentralizada era suficiente para garantizar una adecuada prestación del servicio. Independientemente de cualquier juicio de valor sobre su gestión en particular, podemos señalar que es un hecho mundial, por lo demás, el que la prestación de los servicios públicos directamente por agencias gubernamentales no ha sido efectivo a lo largo de un tiempo sostenido, más aun, cuando el propio organismo prestador del servicio es a la vez el órgano regulador del mismo. Generándose, en consecuencia situaciones indeseables que conducen a la “privatización” de los servicios.

La situación de prelación de la CVG y las empresas de Guayana en la gestión de los servicios de infraestructura de la región, hace que la planificación y desarrollo del eje sea consecuencia, casi exclusiva de sus propias necesidades, si se quiere, a riesgo de exagerar, al margen de las orientaciones que se han venido elaborando por parte de la DG-PROA.

De allí la conveniencia de visualizar una organización, fundada en la condición de servicio público, no exclusivo de las empresas del Estado (que representan tan solo una porción bien importante de los usuarios del eje Fluvial, que debe prever el crecimiento sostenido y mejoramiento de las condiciones del eje).

En materia de Puertos, elemento fundamental para consagrar el Tramo objeto de Estudio como un Eje Fluvial que genere ventajas competitivas para los productores del área de influencia, amerita igualmente replantear la situación existente.

En efecto, el régimen predominante de los puertos del área de Matanzas es de concesiones de Puertos de carácter Público de Uso Privado, a las empresas de Guayana. (Ver modelo anexo), mediante el cual:

- Se otorga la administración, mantenimiento y operación de cada puerto a las empresas en particular, para ser destinados a la comercialización nacional e internacional de sus productos e insumos necesarios para la fabricación de sus productos;
- Cualquier uso distinto al contemplado en el contrato de concesión se encuentra sujeto a la aprobación previa del MINFRA;
- La duración del contrato es por 50 años;
- Se autoriza la sub-contratación de servicios requeridos para su operación y administración;

- La Concesionaria se obliga a suministrar la información estadística relacionada con el movimiento de carga y buques, acompañada de copia de la documentación legal correspondiente (Artículo 98 de la Ley de Aduanas), mensualmente al MINFRA, así como la información contable de su operación y, anualmente los planes de inversión destinados a su mantenimiento y un informe detallado de las condiciones del equipamiento;
- Las instalaciones se encuentran sujetas a la inspección por parte del MINFRA, por lo menos una vez por año;
- Se obliga a elaborar, presentar y ejecutar un Plan de Acción ambiental;
- Se autoriza el uso de las instalaciones por parte de los entes públicos que lo requieran, “particularmente la CVG”.

En la zona tan solo existe un Puerto, San Félix, con capacidad limitada para el movimiento de carga requerido por las actividades de la zona desarrolladas por el sector privado, distintas a la CVG, por lo cual, en la mayoría de los casos, los nuevos proyectos de desarrollo, especialmente los de aprovechamiento del mineral de hierro se acompañan de previsiones que permitan su acceso a los puertos detentados por las empresas de la CVG.

De la lectura de las funciones atribuidas, sin entrar al análisis de su efectiva ejecución, así como de las modalidades de gestión adoptadas en el curso del último decenio podemos señalar:

En el área objeto de estudio, como consecuencia de la evolución de la actividad de la navegación fluvial asociada directamente a las industrias de Guayana, principales usuarios de su servicio, así como de la existencia de una relativa mayor capacidad financiera en la gestión de las actividades relacionadas con el mismo hacen que su desarrollo sea más producto de la capacidad de respuesta a las necesidades del sector industrial, que una acción orientada en función de los requerimientos del futuro. En este sentido ha sido nuevamente la DG-PROA quien ha mantenido una visión integral y prospectiva de la problemática asociada al eje de Navegación como fuerza motriz del incremento del desarrollo del área de influencia.

Es así como, al igual que en materia ambiental y de ordenación territorial, el diseño de una visión prospectiva de un sector como el de “transporte” (igualmente sector transversal dentro del sistema de planificación) requiere plasmarse en un plan con horizontes a mediano y largo plazo, por una parte y, por la otra, en su expresión como servicio público, mediante el diseño de un “sistema de gestión” que permita la efectiva implantación del “programa de consolidación del área desarrollada y su expansión” y el desarrollo de aquellos recursos mediante la incentivación de nuevas actividades que realmente dispongan del sistema de transporte como una ventaja competitiva que permita su implantación.

En este orden de ideas en relación a las “prácticas” en la Navegación del Tramo objeto del Estudio podemos indicar

- 1) El marco regulatorio está definido principalmente por la Ley de Navegación, recientemente reformada; por las convenciones Internacionales que rigen la navegación internacional; por los convenios multilaterales o bilaterales que se celebraren al efecto y, por las concesiones de reciprocidad acordadas en la práctica del comercio internacional.
- 2) El Tramo en referencia no dispone de un “status” que califique al Río Orinoco como un medio de navegación sujeto al régimen de “aguas internacionales”, en la práctica, a medida que se ha venido incrementando su tráfico, perfectamente pudiera argumentarse en contrario, sin que ello modifique en forma alguna la modalidad de su efectiva navegación. En este sentido compartimos el criterio ya expresado en estudios previos realizados bajo la conducción de DG-PROA, sobre la conveniencia de analizar la conveniencia de asignarle, al menos a dicho tramo dicho régimen.
- 3) La normativa contenida en la Ley está dirigida fundamentalmente a asegurar el cumplimiento de las “reglas” internacionalmente aceptadas para asegurar que la prestación del servicio se haga dentro de los márgenes de seguridad requeridos.

Se atribuye a la Capitanía de Puerto de Ciudad Guayana el ejercicio de la autoridad en la navegación del tramo.

Las normas específicas de la navegación del Canal, si bien están sujetas a la autoridad de la Capitanía de Puerto, en la práctica son desempeñadas en buena parte por el INC, como ente que ha venido asumiendo directamente el mantenimiento del Canal de navegación en el Tramo en referencia.

En efecto, dentro de los servicios que provee a través de la “Gerencia del Orinoco”, dependencia que tiene a su cargo la prestación del servicio, además de la ejecución del dragado está el suministro de información relacionada con la navegación del Canal.

- 4) Las prácticas de navegación utilizadas a lo largo del Canal, (aceptadas por las Compañías Aseguradoras), que se acompaña en el Apéndice IV distingue:
 - Las normas generales que rigen en la navegación del canal; las regulaciones generales aplicables; las autoridades a ser objeto de la notificación correspondiente con anticipación al ingreso del mismo.
 - Las normas para la aproximación al Canal. La descripción y composición del Canal de Boca Grande, su entrada, los “canales” -natural y dragado-, las características de

- profundidad, marea y corrientes, ayudas de navegación, cartas de navegación, las ayudas de navegación;
- La documentación requerida.
 - El servicio de “pilotaje”.
 - Las restricciones de anclaje.
 - El sistema de radio y radio - ayuda.
 - Las facilidades portuarias, dentro de las cuales se distinguen fundamentalmente las facilidades portuarias propiedad de las empresas de Guayana.

- 5) Las tasas aplicables por el “uso del canal”, aplicables en razón del carácter de servicio público remunerado, sujetas a la administración del INC, se calculan por tonelada de carga discriminadas por productos (hidrocarburos US\$ 0.274; materias primas, equipos y maquinaria de o para las industrias de la zona US\$ 2.0615; aluminio primario US\$ 4.00; agua de río para uso industrial US\$ 2.00; mineral de hierro y derivados US\$ 1.3511; carga general US\$ 0.3233; productos agrícolas US\$ 0.1628 y; bauxita para exportación US\$ 0.4407).

Los cargos por la utilización del servicio de pilotaje comprenden el servicio de embarque y/o desembarque de los “pilotos” en Punta Barima US\$ 475.00 por servicio; servicio de embarque y/o desembarque de los “pilotos” en los Puertos de destino US\$ 190.00 y; servicio de embarque y/o desembarque de autoridades, agentes, tripulación, en los terminales US\$ 190.00, por hora de servicio.

Las tasas por el uso de remolcadores son fijadas por Resolución del MINFRA, actualmente está vigente la contenida en la Resolución N° 296, de fecha 16-11-1995, calculadas por hora de servicio, tomando como referencia el Tonelaje de Registro Bruto de las embarcaciones.

Sobre este particular se ha cuestionado fuertemente la estructura utilizada, distinta a la existente en vías de navegación similar, que establece un régimen tarifario calculado por tonelaje bruto de las embarcaciones que utilizan la vía.

Uno de los elementos a ser considerados en toda política de desarrollo en la cual el sector transporte constituye un factor determinante debe prever en la estructuración de su régimen tarifario fórmulas que permitan otorgar al menos en períodos de tiempo determinados, incentivos a aquellas actividades que se pretenden auspiciar. Ello, como lo hemos sostenidos reiteradamente, es posible a través de la adopción de un “sistema de gestión” que vaya más allá de la remuneración pura y simple de la prestación de un servicio. Su carácter de servicio público, así como su carácter de sector “dinamizante” del desarrollo propuesto ameritan el análisis de otras formas de gestión.

- 6) El servicio de aduanas si bien depende del Ministerio de Hacienda (SENIAT) se ha logrado avances recientes en la incorporación de sistemas automatizados que, de integrarse los servicios relacionados con la navegación del eje pueden ser mejor gerenciados y supervisados.
- 7) La modalidad bajo la cual se presta el servicio de dragado y señalización, “pilotaje” y ayuda a la navegación a lo largo del Tramo, dependientes de diversas organizaciones, (INC, Capitanía de Puerto, servicios de ayuda privados (remolcadores, grúas, etc.) que confluyen en una actividad principal, la navegación a lo largo del eje debe ser concebida como un servicio público que debe disponer de su propio marco regulatorio en función de su especificidad. Cuyo objetivo no debe limitarse a las labores de dragado, señalización y ayuda a la navegación, su ámbito de acción debe llegar a la formulación de un sistema de transporte, que desarrolle o auspicie modalidades de navegación que permitan incrementar el tráfico, reducir los costos de su utilización y garantizar su seguridad.
- 8) En lo referente al régimen portuario en la zona, bastaría con reiterar los comentarios previamente efectuados, en el sentido de que debe disponerse, de una Autoridad Portuaria que asuma la visión integral y prospectiva del desarrollo de la infraestructura que haga efectivamente accesible a los potenciales usuarios el sistema de transporte fluvial. En este orden de ideas y ante las solicitudes de desarrollar una infraestructura portuaria en la costa Norte del Río, bajo el mismo esquema desarrollado en la vertiente Sur, sobre la base de concesiones de Puertos Públicos de uso Privado, pareciera conveniente replantear dicho esquema dentro del marco propuesto por el Plan de Desarrollo Integral. Los ejemplos en este sentido son variados y abundantes.

Las reticencias existentes en torno a la formulación de una nueva modalidad de gestión de la infraestructura portuaria en el Tramo del Estudio descansa fundamentalmente en la experiencia existente en la prestación de diversos servicios públicos, por entidades estatales. De solucionarse dicha situación, mediante el otorgamiento de la concesión de Puertos Públicos gerenciados por entes mixtos o privados, provistos de su correspondiente marco regulatorio, exigible a través de las autoridades competentes (Superintendencias) la percepción de su implantación pudiera cambiar radicalmente.

En este mismo orden de ideas, su transferencia al ámbito de las competencias Estadales, en un Proyecto de Interés Nacional, cuya área de influencia rebasa los límites de los Estados no pareciera ser la más conveniente. No obstante, de mantenerse la orientación de dicha política, la formulación del marco regulatorio, elaborado en función de las características de la navegación propuesta, deberá ser incorporados, lo cual es perfectamente posible, habida cuenta que las potestades reguladoras en materia de obras de ingeniería y demás normas técnicas reposan en el seno del Poder Ejecutivo.