

PORTO AGUAS PROFUNDAS PORTA D MUNDO

Hermenegildo, Santa Vitória do Palmar
Estado do Rio Grande do Sul

BRASIL

Presentación del modelo de negocio



ÍNDICE

1. ESQUEMA SOCIETARIO
2. PLANO DE EMPLAZAMIENTO
3. PLANO ESQUEMÁTICO DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS
4. PLANO DE DRAGADO PARA CANAL DE APROXIMACIÓN AL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS
5. PLAN DE NEGOCIO
6. ENERGÍAS RENOVABLES
7. CONEXIONES CON LAS RUTAS MARÍTIMAS INTERNACIONALES
8. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS JUNTO AL PUERTO
9. MERCOSUR
10. CARTAS DE INTENCIÓN DEL ESTADO DE RIO GRANDE DO SUL Y DEL SULTANATO DE OMÁN

La sociedad PORTO DO MUNDO, S.A., actualmente en proceso de constitución en Brasil, va a desarrollar como sociedad Promotora e inversora privada un Puerto de Aguas Profundas en Hermenegildo, localidad perteneciente a la Prefectura de Santa Vitória do Palmar, en el Estado de Río Grande do Sul, BRASIL.

El Puerto de Aguas Profundas, denominado PORTO GAÚCHO, con un calado de 24 metros dará servicio a la demanda creciente del comercio marítimo internacional de operar en grandes puertos en los que se puedan atender a los mega buques que actualmente se están imponiendo en el tráfico comercial, debido a la reducción de sus costes de flete y a su eficiencia en el transporte de grandes volúmenes de mercancía. Según cifras de la Organización Mundial del Comercio (OMC), más del 80 por ciento de las mercancías que se comercializan en el mundo se mueven por vía marítima y para 2050, algunos datos indican que el volumen de transporte internacional se incrementará hasta cuatro veces más.

PORTO GAÚCHO será un puerto brasileño que atenderá, mediante alianzas con el resto de países que conforman MERCOSUR, la necesidad de exportar la enorme y privilegiada producción de materias primas desde América Latina al resto del mundo, principalmente a los mercados asiáticos.

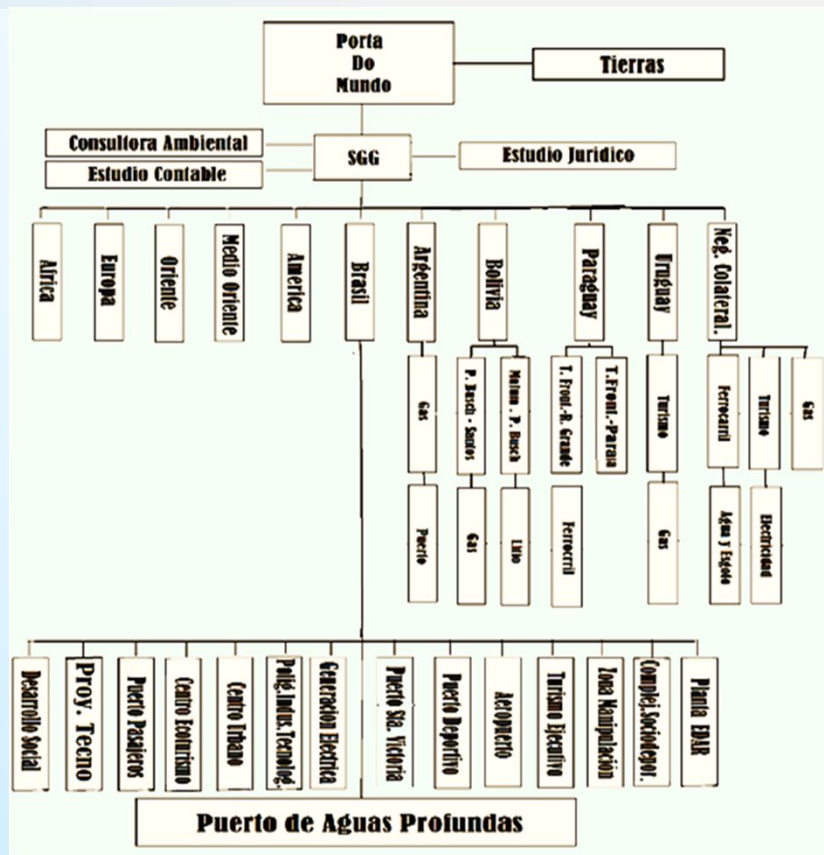
PORTO DO MUNDO, S.A., Sociedad Holding que centraliza las inversiones y maneja los fondos, estará acompañada de una sociedad gestora, SOCIEDAD GESTORA GAUCHA, S.A. (SGG), que dirigirá las operaciones y coordinará los distintos proyectos.

Porcentaje societario de los accionistas fundadores:

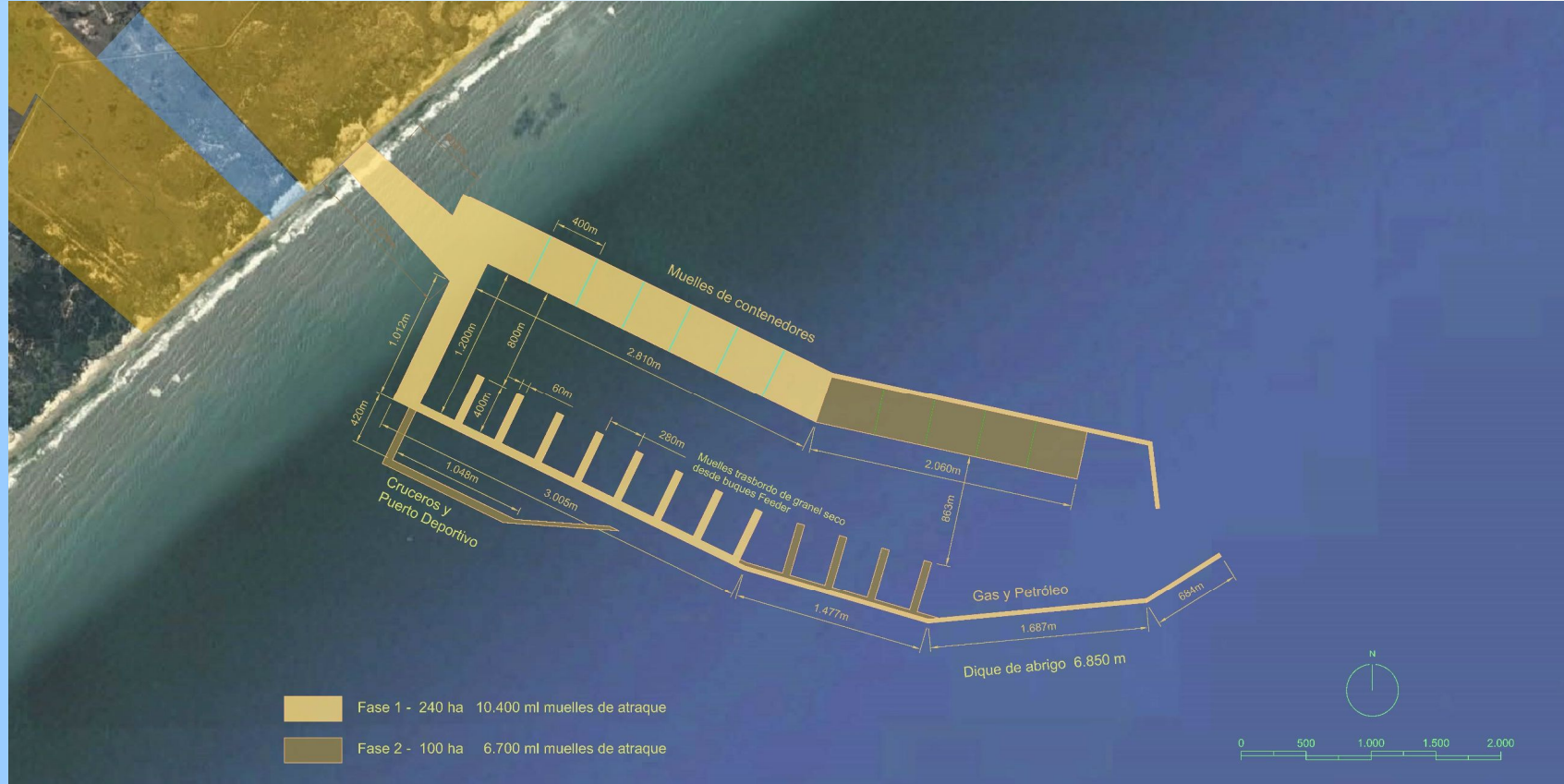
- 19%, Carlos Martínez de Coka Domínguez
- 19%, Alberto Infante Hagensen
- 17%, Jose Luis Vila Flores
- 5%, Francisco Linares Moreno
- 40%, Grupo Inversor

Consejo de Dirección:

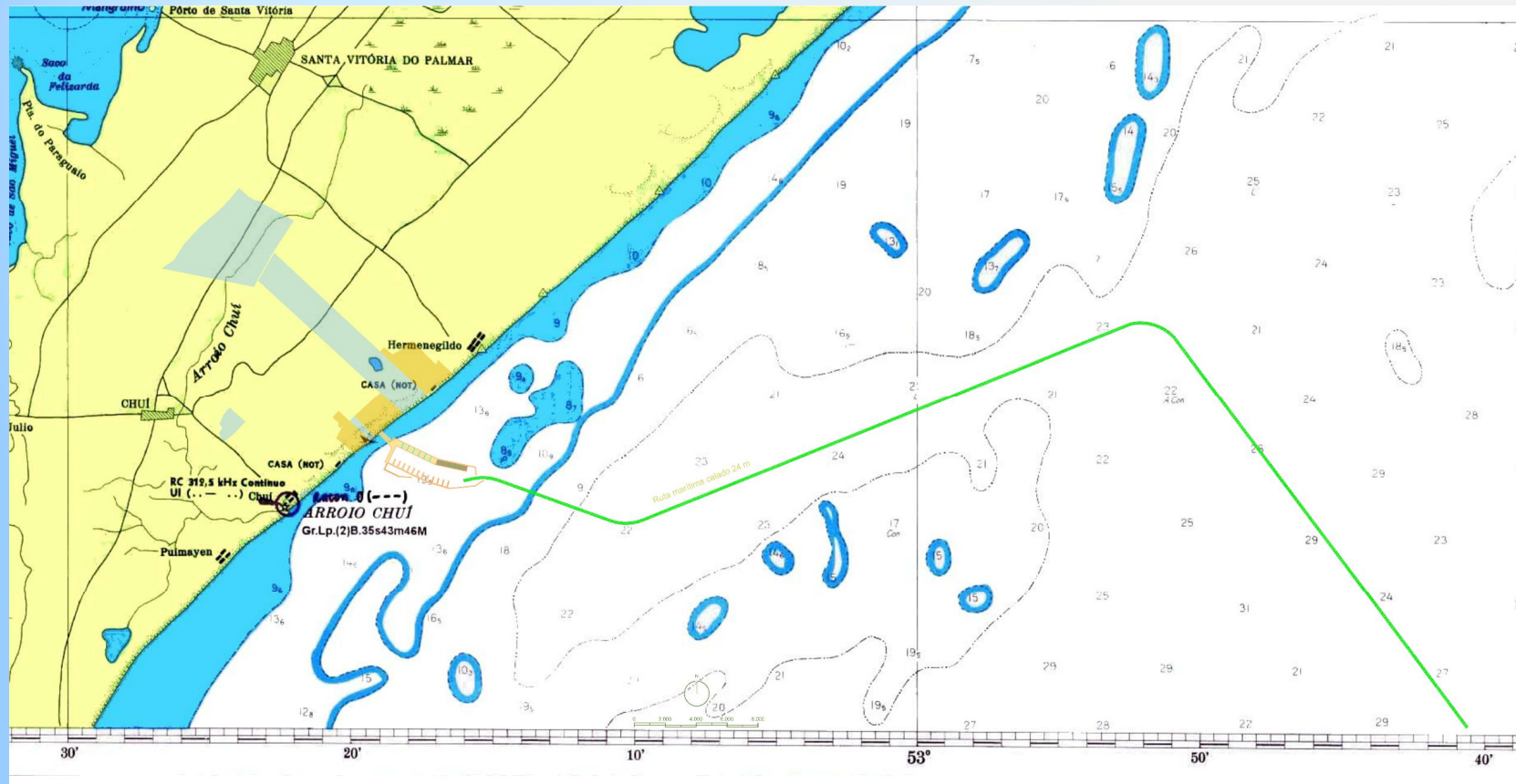
- Carlos Martínez de Coca Domínguez
- Alberto Infante Hagensen
- Jose Luis Vila Flores



3. PLANO ESQUEMÁTICO DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS



4. PLANO DE DRAGADO PARA CANAL DE APROXIMACIÓN AL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS



PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS - PORTA DO MUNDO

Enero
2019

Este documento es propiedad de AIZ World Consultancy Solutions, S.L. y compañías asociadas. Su distribución y reproducción total o parcial está prohibida, excepto en aquellos casos en los que exista una autorización expresa.

World Council of AIZ Solutions		Enero 2019	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS - PORTA DO MUNDO																																																																						
CUENTA DE RESULTADOS (Pérdidas y Ganancias; MM USD)	TOTAL	PRE-CONSTRUCCIÓN							CONSTRUCCIÓN							PERIODO DE OPERACIONES																																																									
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17	Año 18	Año 19	Año 20	Año 21	Año 22	Año 23	Año 24	Año 25	Año 26	Año 27	Año 28	Año 29	Año 30	Año 31	Año 32	Año 33	Año 34	Año 35	Año 36	Año 37																																			
		Inicio Actividad							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																			
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055																																			
ANÁLISIS DE RENTABILIDAD FLUJO DE FONDOS (MM USD)	TOTAL	PRE-CONSTRUCCIÓN							CONSTRUCCIÓN							PERIODO DE OPERACIONES																																																									
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17	Año 18	Año 19	Año 20	Año 21	Año 22	Año 23	Año 24	Año 25	Año 26	Año 27	Año 28	Año 29	Año 30	Año 31	Año 32	Año 33	Año 34	Año 35	Año 36	Año 37																																			
		Inicio Actividad							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																			
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055																																			
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (EBIT)		-4	-5	-6	-6	-6	-6	-7	166	275	495	603	711	819	927	1.035	1.142	1.340	1.447	1.554	1.661	1.768	1.829	1.891	1.952	2.013	2.074	2.135	2.195	2.256	2.316	2.376	2.435	2.495	2.554	2.613	2.671	2.73																																			
Impuesto sobre Resultado de Explotación:									-6	-9	-17	-18	-22	-25	-29	-33	-36	-43	-467	-503	-540	-576	-622	-643	-664	-684	-705	-726	-746	-767	-787	-808	-828	-848	-868	-888	-908	-928																																			
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN NETO		-4	-5	-6	-6	-6	-6	-7	161	265	478	585	690	794	898	1.002	1.106	1.297	980	1.051	1.122	1.192	1.207	1.248	1.288	1.329	1.369	1.409	1.449	1.489	1.528	1.568	1.607	1.646	1.686	1.724	1.763	1.800																																			
(+) Depreciación:		0	0	0	0	0	0	0	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62																																			
(+) Amortización:																																																																									
FLUJO DE CAJA BRUTO (FCB)		-4	-5	-6	-6	-6	-6	-7	200	305	518	625	730	834	938	1.042	1.146	1.359	1.042	1.113	1.183	1.254	1.269	1.310	1.350	1.391	1.431	1.471	1.511	1.551	1.590	1.630	1.669	1.708	1.747	1.786	1.825	1.864																																			
Versiones en Necesidades Oper																																																																									



K (WACC):	11,0%
Tasa de crecimiento a perpetuidad (g):	3,0%
Yield de salida (WACC - g):	8,0%

VALOR ACTUAL DEL NEGOCIO (VAN):	1.631	MM USD
TIR Flujo de Fondos:	15.39%	

5. PLAN DE NEGOCIO. Flujo de Caja de la Deuda Corporativa y Flujo de Caja del Accionista

		Enero 2019		PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS - PORTA DO MUNDO																																																																							
ANÁLISIS DE RENTABILIDAD FLUJO DE CAJA DEL ACCIONISTA (MM USD)	TOTAL	PRE-CONSTRUCCIÓN							CONSTRUCCIÓN																														PERIODO DE OPERACIONES																																				
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17	Año 18	Año 19	Año 20	Año 21	Año 22	Año 23	Año 24	Año 25	Año 26	Año 27	Año 28	Año 29	Año 30	Año 31	Año 32	Año 33	Año 34	Año 35	Año 36	Año 37																																					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37																																					
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055																																					
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055																																					
FLUJO DE CAJA LIBRE (FCL)		-118	-10	-12	-506	-956	-956	-577	157	248	434	523	331	123	215	807	1.042	1.260	937	1.001	1.064	1.128	1.139	1.175	1.211	1.247	1.283	1.319	1.355	1.391	1.426	1.461	1.496	1.531	1.566	1.601	1.636	25.756																																					
FLUJO DE CAJA LIBRE ACUMULADO (Saldo Financiero):		-118	-128	-140	-646	-1.602	-2.558	-3.135	-2.977	-2.729	-2.295	-1.772	-1.440	-1.317	-1.102	-295	746	2.007	2.944	3.944	5.008	6.136	7.275	8.450	9.661	10.908	12.192	13.511	14.866	16.257	17.683	19.144	20.641	22.172	23.738	25.339	26.975	52.731																																					
DEUDA FINANCIERA CORPORATIVA																																																																											
Préstamo Corporativo:		-2.960	-110			-500	-900	-900	-550																																																																		
Amortizaciones del préstamo:		2.960																																																																									
SALDOS ANUALES DE LOS PRÉSTAMOS:			-110	-110	-110	-610	-1.510	-2.410	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960	-2.960																																						
Comisión de apertura:			-1																																																																								
Intereses:													74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74																																						
GASTOS FINANCIEROS:		816	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74																																						
FLUJO DE CAJA DE LA DEUDA CORPORATIVA (FCD)		-111	0	0	-500	-900	-900	-550	0	0	0	74	74	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374																																						
FCD ACUMULADO		-111	-111	-111	-611	-1.511	-2.411	-2.961	-2.961	-2.961	-2.961	-2.887	-2.812	-2.438	-2.064	-1.690	-1.315	-941	-567	-193	182	556	816	816	816	816	816	816	816	816	816	816	816	816	816	816	816																																						
FLUJO DE CAJA DEL ACCIONISTA (FCA)		-9	-10	-12	-6	-56	-56	-27	157	248	434	597	406	-102	-11	581	816	1.035	711	775	838	902	879	1.175	1.211	1.247	1.283	1.319	1.355	1.391	1.426	1.461	1.496	1.531	1.566	1.601	1.636	25.756																																					
FLUJO DE CAJA DEL ACCIONISTA ACUMULADO (FCA)		-9	-19	-31	-37	-93	-149	-176	-19	229	664	1.261	1.667	1.564	1.554	2.135	2.951	3.985	4.696	5.471	6.310	7.211	8.090	9.265	10.477	11.724	13.007	14.327	15.682	17.072	18.498	19.960	21.456	22.988	24.554	26.155	27.790	53.547																																					
TIR del ACCIONISTA:		52,2%																																																																									

5. PLAN DE NEGOCIO. Justificación de los Ingresos Portuarios y de la Tasa de Descuento WACC

INGRESOS PORTUARIOS ÓPTIMOS						TOTAL
A) USO DE MUELLE						
A.1) GRANOS						USD 307.496.000
Buque de carga granelero "Cape Size Bulk Carrier"						
24 horas	365 días	63,0%	360 m	2 atraques	USD 3,81	USD 52.987.100
Feeders Panamax						
24 horas	365 días	63,0%	370 m	7 atraques	USD 3,81	USD 54.458.967
A.2) MINERALES						USD 13.590.228
Cape Size Bulk Carrier						
24 horas	365 días	46,0%	360 m	2 atraques	USD 2,31	USD 6.702.031
Feeders Panamax						
24 horas	365 días	46,0%	370 m	2 atraques	USD 2,31	USD 6.888.198
A.3) CONTENEDORES						USD 66.695.460
Cape Size Portacontenedores						
24 horas	365 días	6,7%	370 m	9 atraques	USD 4,63	USD 9.062.580
Feeders Panamax						
24 horas	365 días	62,2%	192 m	9 atraques	USD 4,63	USD 57.603.360
A.4) GAS						
Generos (Fase 2)						
A.5) PETRÓLEO						
Petróleos (Fase 2)						
B) USO DE TERMINAL DE MUELLE						USD 56.601.600
Terminal de Contenedores (100.000 m ² por atraque, 11 atraques)						
12 meses	100,0%	160.000 m ²	11 atraques	USD 2,68	USD 56.601.600	
USO DE MUELLE EN ESPERA (Alargue a la maniobra)						USD 4.309.339
BUQUES EN ESPERA PARA CARGA O DESCARGA						
24 horas	365 días	81,0%	38 m manga	28 atraques	USD 0,57	USD 4.309.339
C) ZONA CONTIGUA A MUELLE						USD 55.345.600
Uso zona contigua a muelle (m ² /h) (65%)						USD 0,02
Limpieza de zona contigua (m ² /h) (35%)						USD 0,04
D) FACTURACIÓN POR SERVICIOS AL BUQUE						USD 6.953.045
Servicio recolección residual (Retiro y tratamiento de residuos, sólidos y líquidos)						
Residuos Sólidos (Total anual en m ³)						1.194.000,00
Agua de Sentina (Total anual en m ³)						1.350.600,00
Aguas Negras y Grises (Total anual en m ³)						220.864,00
Servicio información a buque (por entrada)						293.265,00
Suministro de agua potable (m ³ anual)						1.693.716,00
Suministro de energía eléctrica (kWh mensual)						1.315.680,00
Suministro gas generador (2.143 buques)						1.247.272,00
USO DE MUELLE (Dique flotante)						USD 806.899
Superficie en muelle (anual) (1350 x 400 m ²)						370.800,00
Superficie en mar (anual) (1370 x 450 m ²)						436.090,00
E) Muelle de Uso General Arrendamiento de Herramientas						USD 134.106.000
Cape Size Bulk Carrier (148 millon. de ton, 28 % ocupación, 4 atraques)						
148 MM ton	28%	41,44 MM ton	3,09 USD/ton	USD 128.049.600		
Cape Size Containers (17 millon. de ton, 28 % ocupación, 4 atraques)						
7 MM ton	28%	1,96 MM ton	3,09 USD/ton	USD 4.056.400		
F) Muelle de Uso General Contratación de Servicio Total						USD 352.656.000
Cape Size Bulk Carrier (148 millon. de ton, 32 % ocupación, 4 atraques)						
148 MM ton	32%	47,36 MM ton	7,11 USD/ton	USD 336.725.600		
Cape Size Containers (17 millon. de ton, 32 % ocupación, 4 atraques)						
7 MM ton	32%	2,24 MM ton	7,11 USD/ton	USD 15.926.400		
G) FACTURACIÓN A LA MERCADERÍA						USD 2.709.500.000
Despacho Importación granel						
Despacho Exportación granel						
Ingreso por Operación de Tránsito granel						
Despacho Importación Contenedores (prom. 12 ton) 3,5 MM conten.						
Despacho Exportación Contenedores (prom. 12 ton) 3,5 MM conten.						
Ingreso por Operación Tránsito contenedores: 7,0 MM conten.						
TOTAL INGRESOS PORTUARIOS ANUALES (Sin Tránsito Gas y Petróleo)						USD 3.510.537.704

Cálculo tasa ponderada WACC	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TASA DE DESCUENTO DEL PROYECTO: WACC = Ke * E/(E+D) + Kd * (1-T) * D/(E+D)											
Incremento anual:		0,00%	0,00%	0,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
Fondos propios (Equity) We	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	15,00%	20,00%	25,00%	30,00%	35,00%	40,00%	45,00%
Deuda Wd	90,00%	90,00%	90,00%	90,00%	85,00%	80,00%	75,00%	70,00%	65,00%	60,00%	55,00%
CÁLCULO DEL Kd											
Costo de la Financiación Corporativa	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
Spread	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
kd:	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%
CÁLCULO DEL Ke											
Modelo CAPM											
Ke = Rf + [E(Rm) - Rf] * be											
Tasa Libre de riesgo (bono USA a 10 años): Rf	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%
Renta Promedio del mercado de acciones: Rm	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%
Prima de riesgo del mercado: Rm - Rf	5,30%	5,30%	5,30%	5,30%	5,30%	5,30%	5,30%	5,30%	5,30%	5,30%	5,30%
Riesgo Soberano Brasil: RsBrasil	9,18%	9,18%	9,18%	9,18%	9,18%	9,18%	9,18%	9,18%	9,18%	9,18%	9,18%
Tasa libre de riesgo Brasil: RfBrasil = RsBrasil - (Rm-Rf)	3,88%	3,88%	3,88%	3,88%	3,88%	3,88%	3,88%	3,88%	3,88%	3,88%	3,88%
Prima de riesgo mercado Brasil: PrBrasil = RmBrasil - RfBrasil	11,40%	11,40%	11,40%	11,40%	11,40%	11,40%	11,40%	11,40%	11,40%	11,40%	11,40%
Renta promedio exigida a inversión en Brasil: RmBrasil = RfBrasil + PrBrasil	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%
Beta desapalancado bu (Tabla betas)	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95
Beta apalancado be	6,59	6,59	6,59	6,59	4,50	3,46	2,83	2,41	2,11	1,89	1,72
Tasa fiscal nominal T	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%
Ke:	79,04%	79,04%	79,04%	79,04%	55,22%	43,30%	36,16%	31,39%	27,99%	25,43%	23,45%
WACC Real:	9,27%	9,27%	9,27%	9,27%	9,29%	9,32%	9,34%	9,37%	9,39%	9,41%	9,44%
Inflación en Brasil iBrasil	3,80%	3,80%	3,80%	3,80%	3,80%	3,80%	3,80%	3,80%	3,80%	3,80%	3,80%
Inflación en EEUU iEEUU	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%
Tasa de Devaluación Paridad Poder Compra g = iB - iEEUU	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%
Tasa de descuento ajustada (nominal): (1 + WACC real) x (1 + g) - 1											
WACC nominal:	10,91%	10,91%	10,91%	10,91%	10,93%	10,96%	10,98%	11,01%	11,03%	11,06%	11,08%
WACC nominal promedio 10 años: 11,0%											

Impuesto de sociedades	15%
Sobretasa a las ganancias que superan los 240.000 BRL	10%
Impuesto de Contribución Social (no deducible)	9%
Tasa fiscal efectiva	34%

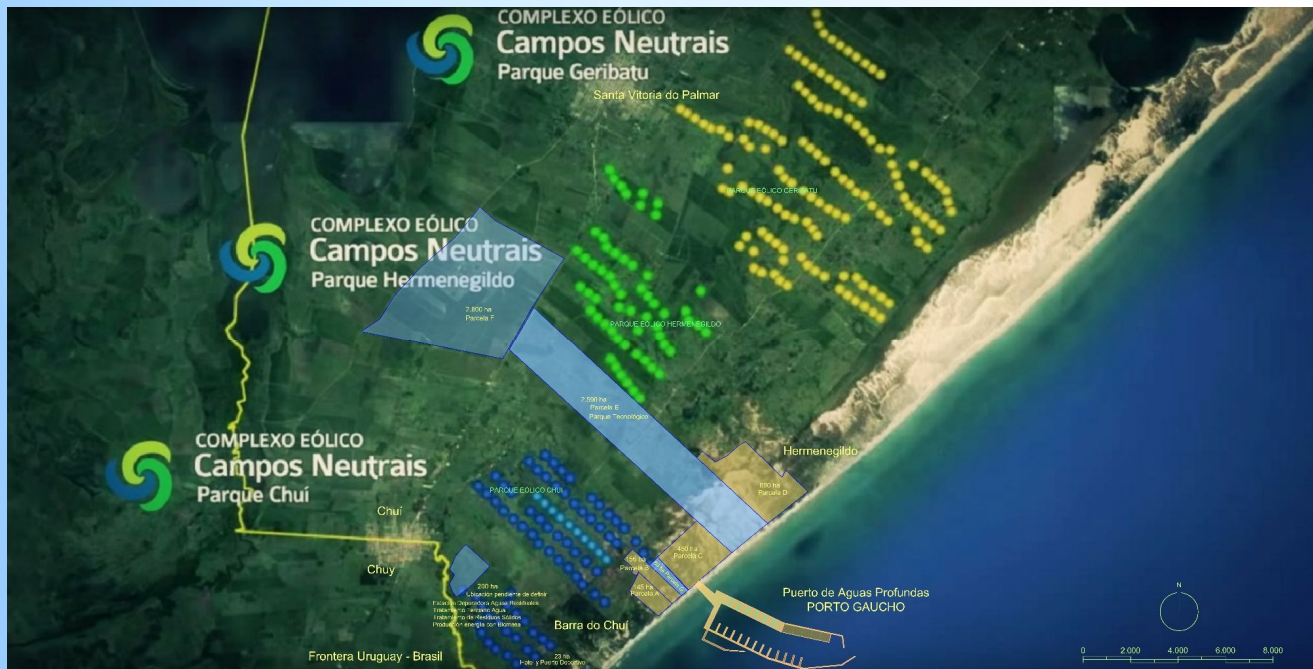
Enero 2019

05.4

6. ENERGÍAS RENOVABLES

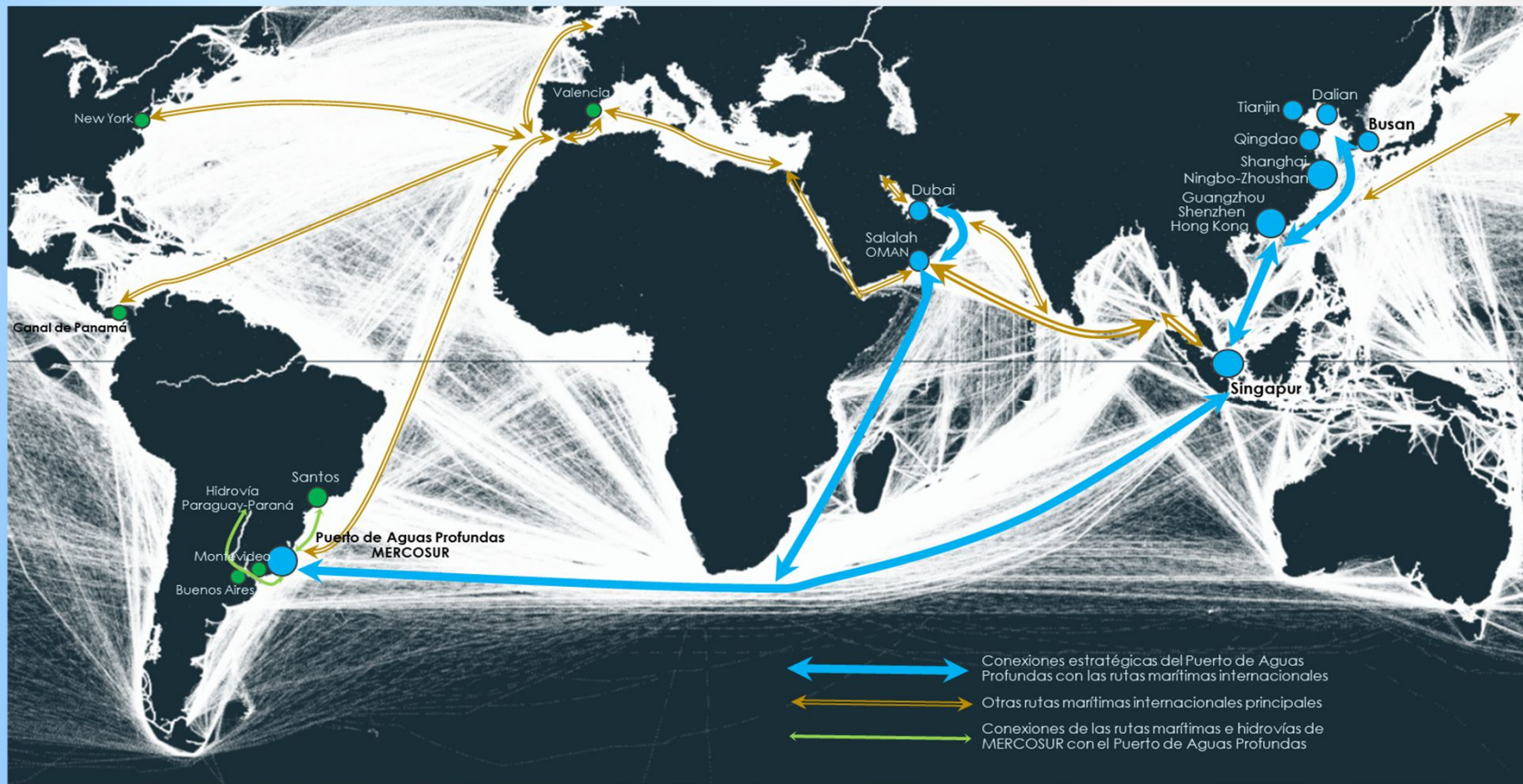
Uno de los objetivos estratégicos de este Proyecto es satisfacer las actuales demandas de eficiencia, seguridad y sostenibilidad, tanto ambiental como socioeconómica. En este sentido, las fuentes de la energía necesaria para el funcionamiento del Puerto y de las actuaciones complementarias serán de origen renovable, principalmente la energía eólica. Junto al Puerto se encuentra el mayor complejo eólico de Latinoamérica, “CAMPOS NEUTRAIS”, de la empresa pública brasileña ELETROBRAS (matriz) ELETROSUL (filial).

El Gobierno Federal de Brasil está impulsando la privatización de ELETROBRAS, por lo que se considera de gran importancia para el Proyecto iniciar negociaciones que tendrán como objetivo la posibilidad de realizar una inversión empresarial estratégica y además atender de forma sostenible las necesidades de consumo de potencia eléctrica, tanto del Puerto como de las actuaciones que lo acompañan, estimadas en un rango de 50 a 100 MW.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL COMPLEJO EÓLICO "CAMPOS NEUTRAIS"				
Denominación	Potencia instalada	INVERSIÓN		Nº torres eólicas
PARQUE GERIBATU	258 MW	1,0 BILL R\$	0,3 BILL USD	129
PARQUE CHUI (con ampliación)	162 MW	0,8 BILL R\$	0,2 BILL USD	82
PARQUE HERMENEGILDO	181 MW	0,9 BILL R\$	0,2 BILL USD	101
Líneas de Transmisión 525 kV y 3 Subestaciones Eléctricas		0,8 BILL R\$	0,2 BILL USD	
TOTAL:	601 MW	3,5 BILL R\$	0,9 BILL USD	312

7. CONEXIONES CON LAS RUTAS MARÍTIMAS INTERNACIONALES



8. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS JUNTO AL PUERTO

El puerto se desarrolla, por razones geográficas y morfológicas del fondo continental marino, en la costa del sur de Brasil, Estado de Rio Grande del Sur, entre Hermenegildo y Chuí. Esto implica un desarrollo regional, considerando dentro del Hinterland los Estados de San Pablo, Paraná, Santa Catalina, Matto Grosso, así como internacionalmente el MERCOSUR, siempre como centro y pilar fundamental de Brasil.

El Proyecto Puerto Gaucho implica derivaciones Proyectos Complementarios, cada uno de ellos con la sociedad correspondiente, dentro de lo que implica las infraestructuras y servicios necesarios para el cumplimiento de la misión de este puerto. El Puerto de Aguas Profundas será estrictamente un Puerto HUB y no tendrá acceso de cargas ni grandes silos en tierra, por lo cual toda la operación del mismo será vía acuática, (marítima y lacustre) y los accesos al mismo serán solamente para los servicios operacionales o turismo. Esto permitirá el crecimiento de los puertos dentro de la región y de los volúmenes de cargas y producción.

Cada uno de los Proyectos Complementarios implicará el registro de una nueva sociedad, que puede tener socios específicos exclusivamente para ese emprendimiento.

6.1. Planta EDAR

Se desarrollará una Estación de Tratamiento de Aguas Residuales de la que se obtendrán aguas totalmente depuradas, que generalmente se usarán para riego y actividades industriales.

Debemos considerar que hoy existe una importante contaminación en el Arroyo Chuí, debido a que tanto las aguas de saneamiento como de alcantarillado de ambas ciudades, Chuy Uruguay y Chuí Brasil, vierten en el mismo. A su vez contamos con varios balnearios en esa zona y la ciudad de Santa Victoria do Palmar que vierte el agua a la Laguna Merim.

Lo que se busca con la instalación de esta planta es el tratamiento de las aguas residuales de estas poblaciones y el servicio a la futura población que se creará al desarrollarse el proyecto, como así también para el tratamiento de las aguas y líquidos provenientes de los buques que operen en el puerto.

Este proyecto se realizará en acuerdo con las Prefecturas de Chuí y Santa Victoria do Palmar, la empresa CORSAN, mediante un proceso de PPP.

6.2. Complejo Socio Deportivo

Este proyecto tiene dos factores de gran importancia para los inversores: los desarrollos dentro de las más estrictas normativas de Medio Ambiente y de un desarrollo Social, tomando en consideración tres elementos bases de la sociedad: La Familia, el respeto a la Mujer y a los Niños.

Con tal motivo, considerando que muchas veces los más pobres son los que sufren las mayores necesidades, se busca por medio de emprendimientos económicamente sustentables brindar apoyo implícito en el desarrollo de los niños de la región y del país.

De esta forma se ha pensado en la construcción de un complejo deportivo de alto rendimiento con desarrollo en varias disciplinas; esto se desarrollaría dentro de un esquema de asociación de clubes tanto de Brasil como del Exterior, lo que daría financiamiento; esto estaría compatibilizado con un centro educacional para chicos con bajos recursos, quienes recibirían clases escolares y podrían desarrollarse en áreas deportivas.

Este complejo además de los centros atléticos, contará con los centros educacionales y alojamientos para los chicos con bajos recursos económicos.

8. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS JUNTO AL PUERTO

6.3. Zona de Manipulación de Cargas

Se desarrollará una Zona de Manipulación de Cargas (en un futuro se solicitará sea transformada en Zona Franca), libre de impuestos, a los efectos de poder operar con las mercaderías que llegan o partirán en buques.

6.4. Área de Turismo Ejecutivo

La actividad empresarial es cada vez más estresante, lo que ha llevado en varias partes del mundo a la generación de un turismo ejecutivo; esto lo que trata de brindar es el desarrollo de actividades que liberen en los momentos de ocio a los empresarios que concurren luego de varios viajes y horas de intensa actividad, Estos centros llevan además consigo el desarrollo turístico regional, combinando de esta forma a aquellos que concurren solamente por la actividad turística, con aquellos que lo hacen por motivos empresariales y de trabajo.

En este Proyecto Complementario se establecerán varias empresas, dado que la ramificación del mismo implica la presencia de inversores en distintas áreas, hoteles, centros de entretenimiento, centros de convenciones, áreas de esparcimiento nocturno y diurno, centros comerciales, centros de oficinas y financieros.

6.5. Aeropuerto

Este desarrollo genera un aumento de población fija y transitoria de gran importancia, como así el movimiento de cargas que requiere de un Aeropuerto Logístico, por tal motivo dentro de las previsiones que se han generado en el desarrollo de infraestructuras se encuentra el proyecto el de una Terminal Aéreo Portuaria.

6.6. Puerto Deportivo

Esta infraestructura se genera por dos motivos: en primer lugar, los puertos deportivos se generan por tramos cortos, debido a las navegaciones que realizan dichas embarcaciones que generalmente son de medio porte, pues desde La Paloma en Rocha hasta Rio Grande no hay ningún puerto de estas características, donde encontramos una población afín a este tipo de actividades. La segunda razón, igual o más importante, es que en la actualidad el arroyo donde se construiría este proyecto está totalmente contaminado y la construcción de la Planta EDAR generaría la posibilidad de eliminar el vertimiento de aguas residuales al mismo; la instalación de este puerto con equipos de Skimmer permitirán generar una limpieza a fondo del mismo, para darle nuevamente optima actividad turística.

6.7. Puerto de Santa Vitoria do Palmar

En la actualidad este puerto no tiene actividad comercial e inclusive se encuentra con gran deterioro en sus muros de operaciones. Debemos tomar en consideración estudios que se han realizado que indican que si este puerto fuera totalmente operativo, la producción de Brasil que sale hacia Uruguay y que habitualmente se transporta por camión, dejaría de atravesar la Reserva del TAIM y dichas operaciones tendrían menores costos y se mantendría la actividad internacional partiendo de este puerto, lo que generaría no solamente una mayor rentabilidad a las operaciones, sino que tendrían una mayor conservación los taludes de la carretera de la ruta que atraviesa dicha reserva.

6.8. Generación Eléctrica de Fuentes Renovables

Se tiene prevista la instalación de energías de fuentes renovables, a los efectos de proveer de la misma al Puerto y a las infraestructuras colaterales, lo que requiere un consumo de potencia eléctrica de casi 100 MW.

8. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS JUNTO AL PUERTO

6.9. Polígono Industrial y Tecnológico

Se considera la instalación de un polígono industrial y tecnológico dentro del área y debido a las capacidades de materias, como de acceso a la tecnología. Este proyecto se desarrollará con el mayor de los respetos al Medio Ambiente, donde se instalarán industrias sin chimeneas, depósitos de baja altura, con paneles solares sobre sus techos para la generación de energía.

Se cuenta con el apoyo de empresas desarrolladas en el área de laboratorios, biotecnología, alta tecnología en el área electrónico, robótica, armado de vehículos eléctricos entre otros.

6.10. Centro Urbano

Se coordinarán con las Prefecturas los desarrollos urbanos. El proyecto requerirá de un nuevo centro Urbano, Ciudad Satélite de los dos existentes. Inicialmente se estima la construcción de 3.500 viviendas, pues de acuerdo al desarrollo social que se prevé tener, se proveerán viviendas a la población de trabajo, de forma que el obrero pueda trasladarse con su familia y de esta forma se eliminen la vida en barracones y el desarrollo de locales de mal ambiente.

Se estima una generación de mano de obra en el orden de los 50.000 puestos de trabajo directos, teniendo además en cuenta los servicios que se deben incrementar para el normal funcionamiento de las ciudades, servicios sanitarios, hospitalarios, de seguridad, públicos, educacionales, de esparcimiento, comerciales entre otros.

6.11. Centro de Ecoturismo

Aprovechando gran potencial ecológico de la zona se contará con lugares para desarrollar infraestructuras de ecoturismo, que están teniendo un gran auge a nivel internacional.

6.12. Puerto de Cruceros

En la actualidad existe un número importante de cruceros que operan desde Brasil hasta Argentina; en el aprovechamiento de esta operación turística, que ha demostrado un importante ingreso en este desarrollo turístico, se estudia la posibilidad de realizar una ampliación portuaria de alto valor arquitectónico a efectos de brindar este tipo de servicio y valorizar el turismo regional.

6.13. Parque Tecnológico

Se pretende desarrollar un proyecto turístico empresarial similar al que el Promotor va a desarrollar en Omán, con la participación de las grandes empresas automovilísticas y aeronáuticas. El Proyecto impulsará acuerdos con universidades brasileñas para fomentar la investigación y la innovación en el ámbito de las energías e infraestructuras, teniendo en consideración las medidas que el mundo debe desarrollar para frenar el cambio climático.

6.14. Desarrollo Social

Se está trabajando con varias ONG de Brasil en el área social, previendo la construcción de viviendas para los trabajadores, que serán vendidas a los mismos con largas facilidades, de forma que puedan vivir con sus familias.

Se estudia la posibilidad de la asistencia en salud para los mismos y sus familias y la construcción de centros de educación de los distintos niveles educacionales, incluyendo Proyectos de salvaguarda de la familia como base de la sociedad, protección a la infancia y al abuso a las mujeres.

Con tal motivo se coordinará con las autoridades nacionales y estatales los requerimientos de las mismas para desarrollar este proyecto social.

9. MERCOSUR

La región que abarca el Hinterland de este desarrollo portuario es la zona Mercosur: Argentina, Uruguay, Paraguay, Bolivia, considerando también los Estados del sur de Brasil: San Pablo, Santa Catalina, Paraná, Matto Grosso y Rio Grande del Sur.

Tomando en cuenta que las cargas de esta región llegarán el Puerto de Aguas Profundas, debemos considerar dentro del desarrollo logístico de este Puerto las inversiones necesarias para hacer llegar estas cargas.

Este asunto ha sido estudiado y desarrollado, país a país, según se expresa en el esquema societario; además, conjuntamente con dichos proyectos logísticos, se pueden realizar otros emprendimientos de gran interés para la región e internacional.

Por ejemplo, respecto al mejoramiento del Litio procedente de Bolivia, en el Parque Tecnológico del Puerto se podría desarrollar una fábrica de Baterías de Litio, dado que contaríamos con la materia prima de uno de los yacimientos más grandes del mundo.

A su vez, hay varias actividades que vinculan a distintos países, lo que se observa en el esquema mencionado.

7.1. Argentina

En el espectro logístico tiene un papel preponderante para la salida de las cargas de Paraguay y Bolivia por la Hidrovía Paraná Paraguay, lo que al desarrollarse se podrían llegar a manejar hasta 100 millones de toneladas de cargas.

Considerando las exportaciones de Paraguay, Bolivia y las áreas del Estado de Matto Grosso y el Estado de Paraná, con su producción de soja, y Curumba en Brasil.

En este caso, sería oportuno adquirir un puerto de trasbordo menor en Argentina para el pasaje de las barcas a los buques *feeders*; esto no solamente bajaría los costos del transporte, sino que generaría ingresos para el Holding.

En cuanto a los desarrollos para Argentina, debemos considerar que el Gas Natural de Bolivia llega hasta Porto Alegre y que podríamos tener la posibilidad de obtener la distribución del mismo en el Estado de Rio Grande del Sur y poner una Planta Regasificadora *Back to Back* en el Puerto con doble finalidad: tanto exportar como la de proveer a los futuros buques que funcionarán con sus motores a gas.

Dentro de este esquema y dada la necesidad de Uruguay de dicho combustible, tenemos la posibilidad de negociar la instalación de un gaseoducto, desde el área del puerto hasta Montevideo; de esa forma, se podría enganchar con el gasoducto que une Montevideo con Buenos Aires y cubrir así las necesidades de gas de esta ciudad. Es de considerar que en estas operaciones se podrían tener socios locales.

7.2. Bolivia

Bolivia tiene previsto el desarrollo de la salida del Mineral de Hierro del Mutúm, uno de los yacimientos más grandes del mundo, donde se pretende exportar en el orden de las 20 MM ton anuales. Para este emprendimiento el Proyecto tiene ya un contrato con la Empresa Siderúrgica del Mutúm, sociedad privada del Estado de Bolivia, para la construcción del ferrocarril entre Mutúm y el llamado Puerto Busch, que también se debería construirse. Para este proyecto se contaría con garantías soberanas del Estado Boliviano.

A esto se debería añadir la conexión dentro de la misma zona con un ferrocarril que una Santa Cruz de la Sierra y el Chaco boliviano, pues en la actualidad Bolivia está explotando solamente el 5% de dicha región, exportando 4.5 MM ton de granos, no pudiendo producir más debido a que no tiene forma de exportar dicha producción.

9. MERCOSUR

Dentro de los requerimientos logísticos, y a los efectos de no generar un cuello de botella en las exportaciones, se llegaría a un acuerdo con el gobierno de Bolivia y el de Brasil, dado que es de interés de ambos de construir la vía férrea entre Puerto Busch (donde se concentrarían las cargas bolivianas) y el Puerto de Santos, que estaría dentro del Hinterland del Puerto de Aguas Profundas. Esto permitiría el transporte de unas 30 MM ton desde Bolivia y la carga de granos de una de las regiones más ricas e industrializadas de Brasil.

De esa forma estarían complementadas la Hidrovía y el Ferrocarril en Brasil; para esta operación también se tendrían garantías soberanas. Respecto al ferrocarril en Brasil, si se llegara a un acuerdo con el Gobierno y las empresas privadas que hoy las explotan (y que no han invertido en el mantenimiento de las mismas) podría no llegarse a requerir de llamados licitatorios, dado que dichas empresas hoy tienen derechos adquiridos.

Está para finalizar el contrato de Brasil con Bolivia para el suministro del gas, teniendo la posibilidad de desarrollar inversiones en gas boliviano, dado que el estado requiere de dichas inversiones, lo que permitiría tener: producción y distribución. Al tener un contrato con el Estado Boliviano, que para generar esa producción necesita del gas, se podría llegar a un acuerdo para que con garantías soberanas se llegaran a realizar dichas inversiones en sociedades mixtas.

Como se mencionó en párrafos anteriores, la explotación del litio sería de gran relevancia a nivel internacional, para desarrollarse en una planta de enriquecimiento en Bolivia y una fábrica de baterías en el Polígono Tecnológico del Proyecto Gaucho en Brasil.

7.3. Paraguay

En Paraguay se pueden desarrollar varios proyectos de infraestructuras que serían garantizados con garantías soberanas del Estado Paraguayo, los cuales podrían participar mediante el sistema de Participación Público Privada, como serían Puertos, Viviendas, entre otras; es estratégico para el proyecto este desarrollo Ferroviario.

Paraguay, al igual que Bolivia, tiene grandes problemas para exportar su producción; en la actualidad está moviendo unas 25 millones de toneladas de granos y pretende incrementarla rápidamente en un 30%, considerando que la explotación de suelos está centrada en un área central, dejando de lado el Chaco Paraguayo. En este desarrollo ferroviario el Proyecto prevé dos implementaciones importantes, una es la interna y la otra la comunicación con puertos de Brasil. El desarrollo interno se dividiría en dos líneas principales hoy inexistentes: la línea Norte – Sur, y la línea desde Asunción a Caballero y a la Triple Frontera, desde donde posteriormente se uniría a la línea con Brasil.

La segunda sería en las líneas desde la Triple Frontera: una hasta Paranaguá, donde ya Paraguay tiene un área de explotación consignada por el Gobierno de Brasil, y otra al Puerto de Rio Grande del Sur,

Deben destacarse dos elementos importantes: primero, ambos puertos están dentro del hinterland de Puerto de Aguas Profundas y, segundo, que el recorrido de estas líneas cruzarían áreas de gran producción agraria en Brasil (Matto Grosso, Paraná y Rio Grande) lo que permitiría el retorno del financiamiento de dicho ferrocarril,

4.4. Uruguay

Para Uruguay los posibles desarrollos están vinculados a los emprendimientos turísticos, por la proximidad de la frontera, donde se resaltaría el Turismo Histórico.

El aeropuerto vinculado al Puerto de Aguas Profundas estará en Uruguay, cerca de la frontera con Brasil. Debe recordarse que el Complejo Eólico “Campos Neutrais” establece unas limitaciones a los aterrizajes aeroportuarios.

El otro emprendimiento al cual se podría vincular Uruguay es el Gas Natural de Bolivia, mediante la construcción de un gasoducto que lo comunique con el puerto para el aprovisionamiento de gas de Bolivia.

10. CARTAS DE INTENCIÓN DEL ESTADO DE RIO GRANDE DO SUL Y DEL SULTANATO DE OMÁN

