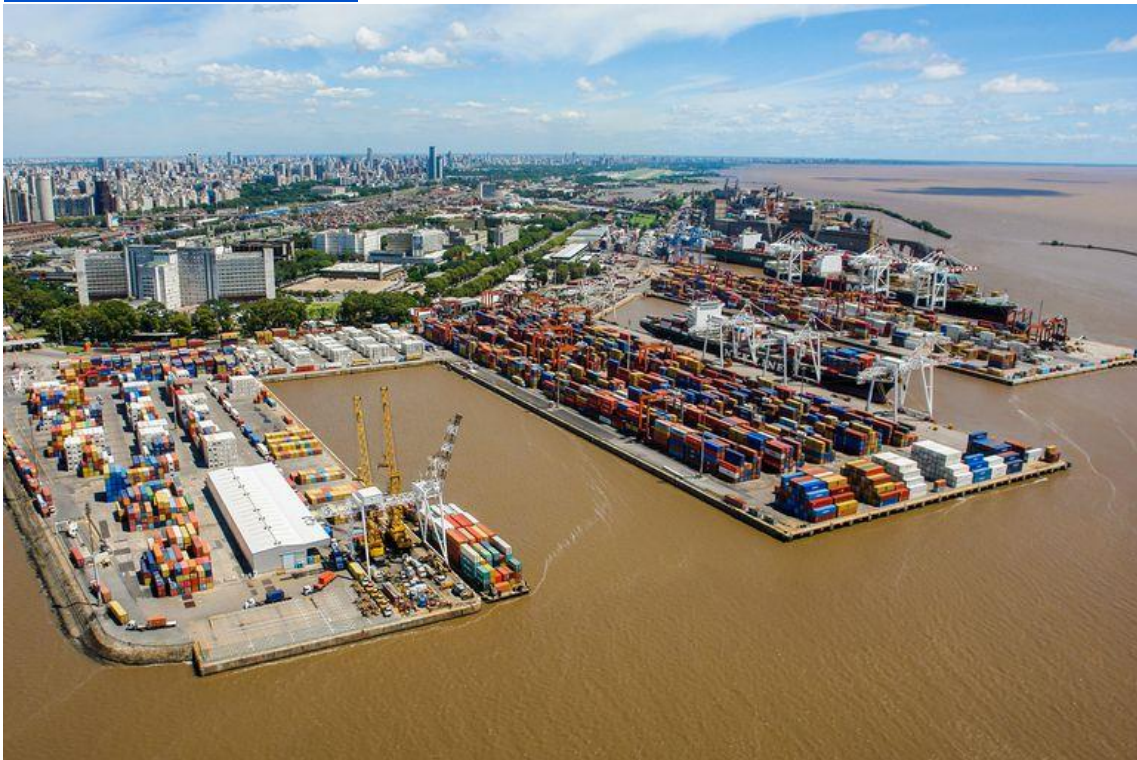


Cerca de su licitación, el Puerto Buenos Aires busca una nueva identidad

Los usuarios de la principal salida marítima y fluvial de la Argentina alertan sobre la necesidad de concebir una infraestructura adecuada para lograr una exitosa estrategia exportadora, vía la cooperación público-privada; preocupa el notorio aumento en los fletes marítimos

20 de enero de 2022

[Nieves Guerrero Lozano](#)



Vista aérea del puerto de Buenos AiresPuertos de Buenos Aires

3

El Puerto Buenos Aires comenzó a funcionar en 1580, con la llegada de Juan de Garay. Hoy, los actores involucrados en las operaciones de comercio exterior quieren barajar y dar de nuevo, apostando a mejorar su funcionamiento, con todos los jugadores sentados a la mesa.

Para que el país sea competitivo su principal puerto deberá ser más ágil y adaptarse a las necesidades de la carga actual. **Los diez metros libres que mantiene desde su fundación lo tornan inconsistente para recibir los buques oceánicos de alto porte que van in crescendo.** Invertir en infraestructura, en digitalización y en hacer prevalecer la “calidad del servicio a un costo razonable sobre el canon de la explotación”, son prioridades en las que coinciden los referentes del comercio exterior consultados por La Nación, quienes remarcan la necesidad de alinearse con una estrategia marítima conjunta de largo plazo.

¿Cómo ponerse a tono con el comercio internacional actual? “Con un sistema logístico moderno que ayude en el rápido tráfico de las mercancías en los puertos. Si se pretende que se cumpla con el Acuerdo de Facilitación de Comercio, de la OMC, es fundamental ir en forma acelerada hacia estos cambios”, apunta Enrique Loizzo, presidente del Centro Despachantes de Aduana (CDA). Asimismo, destaca que la entidad viene reuniéndose con representantes del sector para interactuar e impulsar iniciativas “trazables para todos los operadores, e invitando al sector público, con propuestas sustentables”.

Loizzo estima que debe crearse “una comunidad portuaria” y debatir desde las diversas miradas: “operadores del comercio exterior, autoridades portuarias, aduaneras, seguridad y empresas de servicios conexos”. Con ese fin, a fines de 2021 iniciaron reuniones, junto a cámaras empresarias -entre otras la de Comercio y Servicios (CAC), la de Exportadores (Cera) y la Unión Industrial Argentina (UIA), en las que también participaron autoridades de la Administración General de Puertos (AGP), para luego plasmar sus preocupaciones en notas dirigidas a “los órganos reguladores superiores (Ministerio de Transporte de la Nación y Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la provincia de Buenos Aires)”.

Las prioridades

En la lista de problemas relevados por las Cámaras, priorizando la situación en las Terminales de Buenos Aires y Dock Sud, figuran: la asignación de turnos en importación, exportación y vacíos; excesivas demoras en la operativa dentro de las terminales y también fuera de ellas; dificultades en la comunicación y uso de herramientas web; operaciones en días y horarios impropios; facturación de cargos, costos incomprensibles y sobrecostos en el high cube (HC) de importación. Cuestiones sobre las que, en muchos casos, sostienen que **pueden resolverse antes de que se concrete una licitación sobre la que aún la fecha es incierta** “y que no involucran necesariamente fuertes sumas de dinero”, evalúa Oscar Fernández Choco, director Corporativo de Cera.

“Con exclusión de temas de infraestructura futura, los restantes pueden y deberían ser analizados en forma inmediata”, concuerda Eduardo Rodríguez, secretario del Consejo de Cargadores de la UIA y agrega que, si bien el número de temas a observar es grande, **“en la actualidad se ha hecho urgente el tratamiento de todos los conceptos que inciden en los costos de**

nuestro comercio exterior, dado que el súbito y extraordinario aumento de los fletes marítimos internacionales que ha impactado muy negativamente en los costos de exportar de las empresas locales”.

El gerente General de la Cámara de Importadores (Cira), Fernando Furci, hace hincapié en la necesidad de “transparentar” la operatividad portuaria y que “se refleje en las facturas, porque los cargadores no entienden qué les cobran, e igual tienen que pagar sin poder reclamar por algo que pueden considerar poco claro en determinados conceptos que inciden fuertemente sobre las industrias de la producción, con un efecto final que se traslada a precios y que terminamos pagando todos. **No existe la defensoría del cargador**”, subraya. Aunque hay un área en la AGP donde reciben los reclamos, los importadores aseguran que “no avanzan”.

Hemos asistido a innumerables conflictos portuarios y de servicios conexos que han producido grandes demoras y costos a la carga y que han complicado a los usuarios de múltiples maneras

Furci especifica que “la Cira está tomando medidas para bajar costos en el puerto, en transporte y en servicios, abordando toda la cadena de valor, porque **el costo portuario es insostenible**”. Para hacerlo, mantiene “diálogo con instituciones, empresas y oficinas gubernamentales, acercándoles propuestas”, como la del componente del flete “para que se considere eliminar de manera transitoria o bien se ponga tope a máximos históricos hasta obtener algo razonable, ya que **se sigue tributando sobre una base imponible de flete de US\$ 15.000**. Si tomo US\$ 40.0000 pago sobre US\$55.000; y esto atenta contra la competitividad”, cuestiona.

Entre otros puntos, Jorge Fernández, miembro de la Comisión de Comercio Exterior de la CAC, observa que “**no se puede seguir considerando fuera de medida al contenedor HC, cuando es el más utilizado por los buques; y menos aún gravarlo con un 160 por ciento adicional en todos los servicios**”. En tanto, Loizzo reclama que “todas las terminales del Puerto de Buenos Aires estén operativas, porque al haber hoy una menos esto genera la complejidad por la capacidad operatoria”.

Teniendo en cuenta las nuevas concesiones en proceso, Fernández Choco advierte que “el Puerto Buenos Aires no debiera, por inacción, transformarse en un puerto feeder (alimentador) de las instalaciones portuarias de los países vecinos. Esto supondría una fuerte pérdida de competitividad para nuestras exportaciones de embarques de valor agregado por contenedor. Y es particularmente trascendente para el interior argentino, siendo que **el 65 por ciento de las exportaciones actuales provienen de las provincias**”.

“Los desafíos son múltiples –añade- comenzando por el calado necesario en los accesos, que tiene estrecha relación con la Hidrovía Paraná-Paraguay y los canales por los que se llega y se sale del puerto” .

Además, el directivo de Cera precisa que **“la próxima licitación debe necesariamente contemplar la cadencia de cambios tecnológicos y la rápida adaptación en los esquemas de tarifas**. Por ejemplo, hoy un contenedor de 53 pies es algo excepcional, pero en un par de años quizás no. Hoy puede tener un recargo por exceso de medida, pero en un par de años será un cargo que atentaría contra la competitividad en una nueva operatoria normal”.

Un servicio público

Entre las expectativas puestas sobre la próxima licitación, Jorge Fernández repara en que “las terminales brindan un servicio público”, y subraya que como “la inmensa mayoría de los operadores pequeños y medianos no eligen qué terminal utilizar, además de hacer foco en las condiciones de competencia, debe trabajarse en profundidad sobre la normativa que regula la diaria operatoria y la relación concesionario-operador”.

En cuanto a la conveniencia de conceder el puerto a más de una firma, las coincidencias se condensan en las palabras de Loizzo: “La competitividad de más de un operador es fundamental para lograr una mayor eficiencia”. En tanto, Fernando García Martínez, también miembro de la CAC, encuentra “positiva la decisión de las autoridades de solicitar opinión a organismos como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), de toda la comunidad comex y de los usuarios del servicio”.

Acerca de los plazos de otorgamiento, Loizzo estima que “deberían ir en función de las obras de infraestructura a realizar”. No obstante, Fernández Choco aclara que, como en el tiempo surgen modificaciones de los flujos de comercio, características de los buques, cambios tecnológicos y demás temas vinculados a la operación; estos aspectos deberían estar en los contratos de concesión”, así como “tiempos adecuados a considerar en las cláusulas “para gestión, evolución y control de la operativa portuaria. Los costos portuarios forman parte del costo de un producto y toda la cadena debe ser optimizada. Por eso, **es importante como principio que haya competencia de operadores concesionarios**”.

El transporte que se impone

García Martínez parte de que “hoy cobra enorme importancia en la estrategia de avance de las principales navieras internacionales el multimodalismo, para controlar la circulación de mercaderías bajo el concepto puerta a puerta, absorbiendo compañías de transporte aéreo y terrestre y los servicios asociados a la operación internacional de mercaderías. La concentración del mercado de la logística global resulta un desafío y sugiere entonces, “en el caso argentino, que debe ser preponderante un sistema ferroviario acorde, al que también Jorge

Fernández define como la necesaria “columna vertebral de todos los movimientos” del comercio exterior.

Furci enlaza “el transporte interno con el marítimo”, al indicar que debemos “trabajar sobre cuestiones técnicas y de costos, mejorando rutas, trenes, transporte fluvial interno, para estar alineados con el transporte mundial que se impone”, porque “con nuestra ubicación en el mapa, nuestra posición de poder es mínima o inexistente. La posición logística de la Argentina no es buena, es de finalización y no de tránsito. Todo lo que llega debería salir cargado para no pagar fletes de más. Tenemos mucho por hacer y es posible”, enfatiza.

Fernández Choco recuerda que “la Asociación Argentina de Logística Empresarial (Arlog) resaltó recientemente una serie de puntos críticos que se encuentran en la cadena de transporte, entre ellas la escasez de estaciones de transferencia” y agrega que “el acceso de múltiples sistemas de transporte (marítimo, fluvial, ferroviario y vial) al nodo portuario y la capacidad con que éstos pueden operar con él, crean las bases para que el puerto, en su calidad de interfase entre sistemas, compita por la captación de buques y cargas”.

Conflictos y más costos

En la búsqueda de mejoras que faciliten la competitividad del comercio exterior argentino, la Unión Industrial Argentina (UIA) se suma al diálogo de los involucrados en la problemática portuaria y se enfoca en dos aspectos: la infraestructura y la operatividad. En el primer caso, observa “la necesidad de contar con **mejores canales de acceso, calados y capacidad operativa de sus terminales**”, además de incluir “la mejora en la capacidad portuaria para la recepción y salida de las cargas movidas, como parte de su capacidad multimodal para manejarlas”, detalla su directivo, Eduardo Rodríguez.

En cuanto a la operatividad, pone en relieve sucesos ocurridos durante 2021: “Hemos asistido a innumerables conflictos portuarios y de servicios conexos que han producido grandes demoras y costos a la carga y que han complicado a los usuarios de múltiples maneras. **A los ya conocidos costos producidos por aumentos generalizados para fletes contenedores, las demoras o suspensión de operaciones, roleos de cargas, faltantes de contenedores y disminución de servicios se ha empeorado la competitividad y encarecido el uso portuario para las cargas**”.

Ante ese panorama, Rodríguez remarca “la importancia de **conocer el armado de los pliegos de licitación que darán forma al futuro del puerto de Buenos Aires**”, y asegura que “todo el sector privado desea colaborar para lograr el mejor diseño posible”, en tanto de él “depende el interés de posibles oferentes y el futuro costo que la carga deberá soportar”.

“Es fundamental comprender que un puerto necesita de dos cosas: la carga y el buque; sin carga no habrá buques y sin buques no habrá carga, por más sofisticado que sea el puerto, y tenemos algunos ejemplos en el país. La Argentina tiene una masa crítica de 1,5/1,8 millón de TEUS que entran por el Río de La Plata; reactivándose la economía deberíamos superar en corto plazo los 2 millones de TEUS y esa carga necesita la mejor solución para poder competir en igualdad de condiciones con nuestros competidores”, conjetura.

El secretario del Consejo de Cargadores distingue que “la carga es un usuario del Puerto, no su operador, y como tal requiere de costos razonables y competencia entre los prestadores de los servicios. Es responsabilidad de los entes oficiales designados, la supervisión, control y auditoría de los servicios, tarifarios y prácticas que puedan ser generadoras de extra costos, falta de competencia o demoras no aceptables”.

Además, otorga relevancia al impacto ambiental, para que sea tratado en las “propuestas y decisiones de mejora portuaria que se hagan”, ya que los volúmenes de tránsito de cargas de ingreso y salida del Puerto producen una contaminación actualmente combatida en todos los puertos globales”.

Importancia de los puertos

“La logística marítima es la columna vertebral por la que se moviliza alrededor del 84% del volumen comercializado mundialmente (según las toneladas totales) y casi el 70% del valor. Los puertos juegan un papel crucial para garantizar una amplia distribución de las cadenas de suministro, incluyendo las esenciales, como alimentos e insumos médicos”, indica un informe de Cepal llamado Logística internacional pospandemia. Según otro estudio de la Cepal para la AGP, Maersk y MSC concentran una posición dominante en el mercado deep sea de cargas contenedorizadas en Buenos Aires, superando entre ambos el 50 por ciento del volumen operado, “lo cual plantea **la necesidad de seguir contando con estas líneas que son las mayores del mundo, aunque evitando potenciales daños a la competencia**”.

[Nieves Guerrero Lozano](#)