

El Puerto de Buenos Aires, en la hora del vencimiento de las concesiones de las terminales de contenedores

Por el Ing. Rodolfo J. Rocca

Ex Presidente del Centro de Ingenieros
Consortio de Gestión Puerto La Plata



Sin dudas el tiempo pasa, y las concesiones otorgadas en la década de los noventa a las tres Terminales ubicadas en “Puerto Nuevo” del Puerto de Buenos Aires, que movilizan el 57% del tráfico de contenedores del comercio exterior en el AMBA, están en su fecha de culminación en mayo del 2020. Por tal motivo, las autoridades de la AGP han lanzado recientemente los pliegos de bases y condiciones, para un nuevo llamado a licitación pública nacional e internacional, con el objeto de concretar un ambicioso plan que pretende modernizar y ampliar la infraestructura portuaria de la capital nacional en un próximo período de 35 años con opción a 15 más, otorgando la construcción, conservación y explotación de la misma a un único operador.

La planificación planteada pretende adaptar la infraestructura existente al crecimiento del tamaño de los buques y a las características propias de la logística en el tráfico de contenedores, proponiendo modificar la configuración de las antiguas dársenas por la construcción de muelles corridos y retro áreas de estiba de formas regulares, a efectos de efficientizar la atención de buques en simultáneo del tamaño de los Post New Panamax, el cual se ha tomado como buque de diseño, cuyas dimensiones son de 366 metros de eslora y 51,3 metros de manga (20 filas de contenedores), ingresando al Rio de La Plata con carga parcial del orden del 30% debido a los 34 pies asegurados (10,40 metros), y previendo un calado futuro para las estructuras de muelle a construir de hasta 14 metros de profundidad a pie de muelle.

La propuesta que consta de varias etapas de desarrollo en los 35 años de la concesión, tiende a consolidar el movimiento de cargas contenerizadas hacia la zona norte del Puerto Nuevo, donde se ha construido recientemente el acceso vial principal exclusivo para vehículos pesados, en la zona de la dársena “F” (arenas del PBA) mediante el conocido proyecto del “Paseo del Bajo”; liberando paulatinamente espacios en la zona sur para la atención exclusiva y jerarquizada a los servicios de cruceros, los turistas pasajeros y las actividades conexas, comenzando por el primer espigón al inicio de la concesión y avanzando en las distintas etapas hacia el norte.

Dentro de las distintas etapas temporales se

prevé la construcción de las obras obligatorias exigidas al futuro concesionario, en las cuales se destaca la construcción de una importante “Terminal Exterior” avanzando hacia el Rio de la Plata, sobre en un relleno y escollero de abrigo, que ya ha iniciado la actual Administración con las demoliciones que se han realizado en la CABA y con el aporte futuro de la demolición de los silos de H^ºA^º de la ex Terbase en el Espigón 4. La Terminal exterior una vez concluida la última etapa, tendrá muelles corridos de 1.500 metros de longitud capaz de atender a 3 buques de diseño en forma simultaneo, un retro área de 80 hectáreas, dragado a pie de muelles, equipamiento principal mínimo de 12 grúas pórtico a buque y 36 grúas de patio, edificios administrativos, servicios y obras conexas. Todo lo cual redundará en una inversión total del orden de 1.500 Millones de dólares para tener una Terminal con posibilidades operar 3,0 millones de Teus anuales, el triple de lo que opera hoy Puerto Nuevo .

Tal como se ha descripto hasta aquí, el plan luce a toda vista, y reitero, muy ambicioso y las inversiones en obras y equipamientos están programadas en varias etapas. La primera de ellas con vencimiento a los diez años, obliga a trasladar a la terminal exterior las primeras operaciones y liberar el 2do espigón al tráfico de cruceros. Las demás etapas, están ligadas al volumen operado dentro del período de los 35 años. Dado que la concesión se otorga “en funcionamiento” (casi 1 millón de Teus operados en 2018) y a un único operador global internacional, representa un fuerte atractivo para las grandes compañías mundiales del sector, ya que se puede apalancar gran parte de las inversiones obligatoria con el flujo de caja del negocio .

Ahora bien, surgen desafíos a sobrellevar para lograr con éxito el objetivo propuesto, entre los cuales podemos destacar a los siguientes: el momento en que se realiza el llamado a licitación pública nacional e internacional, la situación del comercio exterior argentino, la oferta de terminales en la región y el traspaso de una concesión privada a otra, veamos:

Indudablemente no es el mejor momento, en atención a la incertidumbre del momento. En esta condición, ¿cómo será el plan empresario que presenten los oferentes? Como estimarán los oferentes a la licitación las me-

ACTIVIDAD PORTUARIA 2018

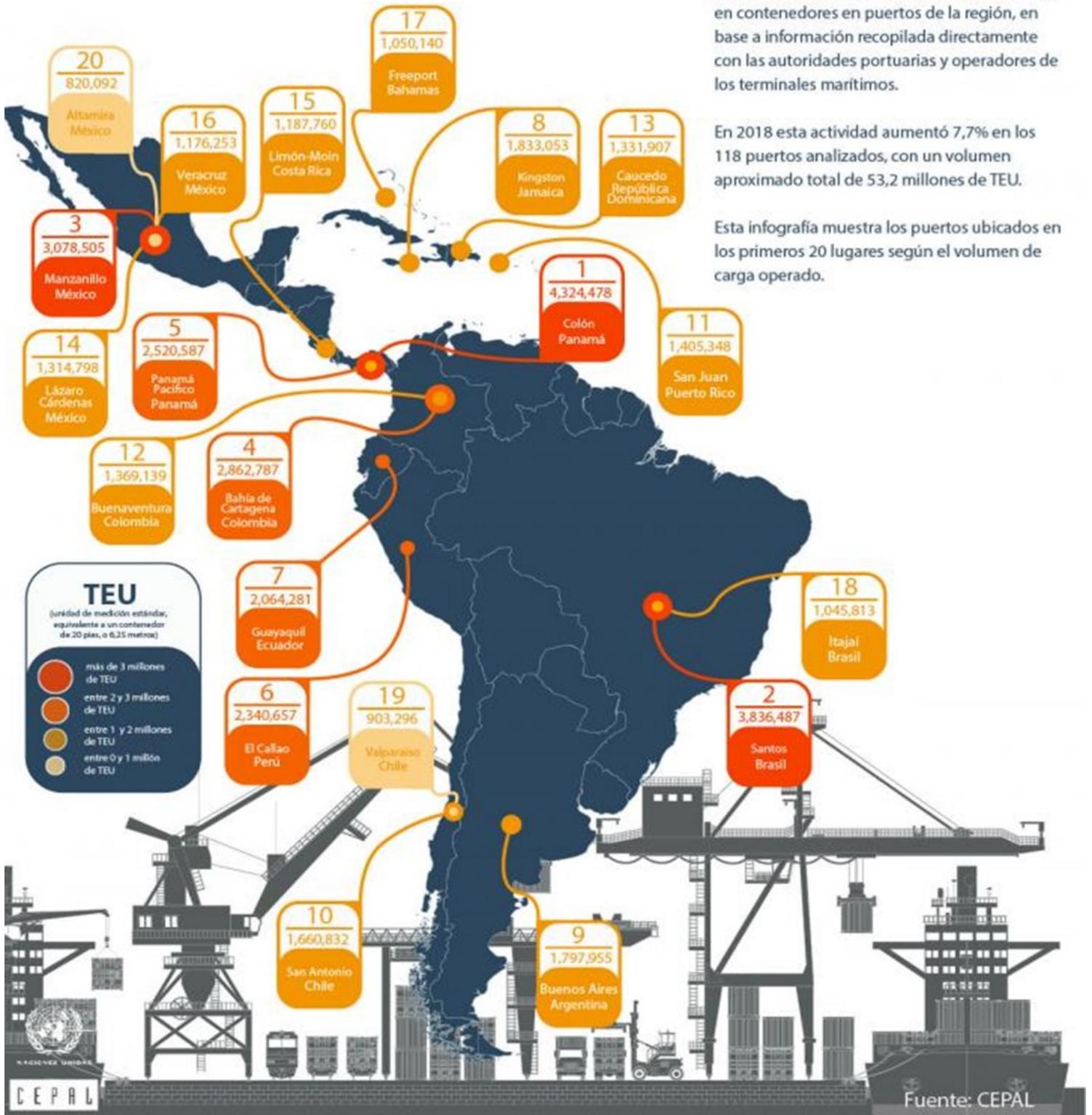
Los puertos Top 20 en América Latina y el Caribe

MOVIMIENTO POR ZONA PORTUARIA

La CEPAL elabora cada año un informe que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos.

En 2018 esta actividad aumentó 7,7% en los 118 puertos analizados, con un volumen aproximado total de 53,2 millones de TEU.

Esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares según el volumen de carga operado.



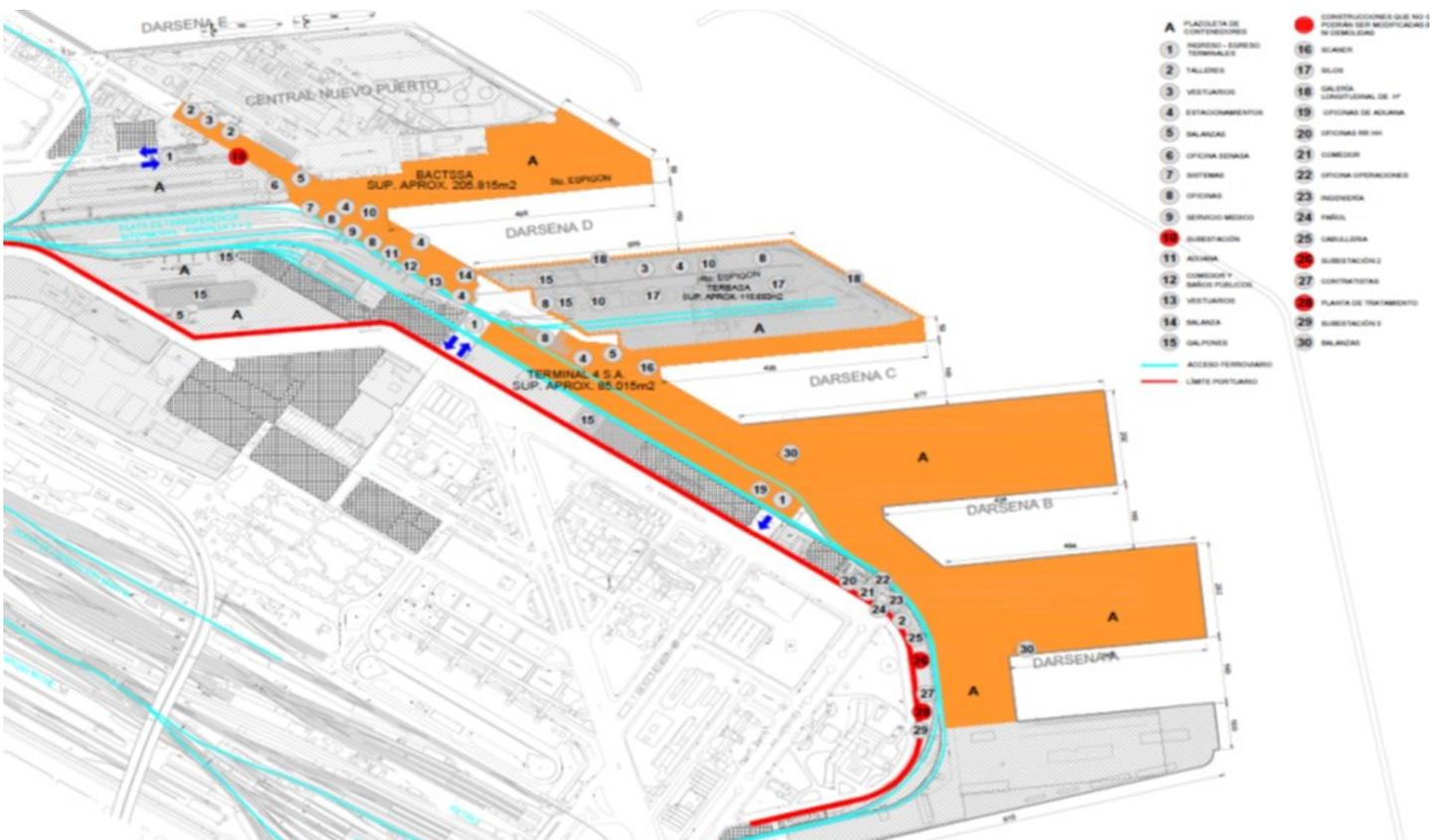
joras a las tarifas portuarias, el incremento del tráfico de contenedores para el período de la concesión, y el incremento del canon de la concesión, parámetros que son los que deberá considerar el administrador para el otorgamiento de la concesión. Será una tarea difícil seguramente. No obstante ello, hay que reconocer en este sentido, que el gobierno nacional, mantiene sus principios rectores en su política de transparencia y respeto a la Ley, cumpliendo y haciendo cumplir los vencimientos de los plazos de las concesiones otorgadas oportunamente, y que no se toman convenientes atajos para el otorgamiento de posibles prórrogas de contratos “a cambio de....”

Con relación al comercio exterior argentino el movimiento de contenedores de exportación e importación nacional sigue siendo muy bajo, y todo ello a pesar que en los últimos años se han realizado avances significativos en las relaciones internacionales y bilaterales con varios países, sentando las bases para que se produzca una dinámica de apertura a nuevos mercados. Se entien-

de que esas intenciones se han visto contrapesadas por las distintas políticas nacionalistas en auge que han proliferado mundialmente, a la que adhieren algunas potencias de los países centrales que comercializan regularmente con nuestro país. Las últimas estadísticas informadas por la Cepal en abril pasado muestran que el Puerto de Buenos Aires sumando los movimientos con Dock Sud, si bien se ha recuperado en algo, todavía se ubica en el noveno puesto de Latinoamérica, con 1,79 millones de contenedores para el año 2018. Ver gráfico de actividad portuaria 2018, los puertos top 20 en América Latina y el Caribe.

Respecto a la oferta de terminales de contenedores de uso público en el área de influencia del cordón fluvial industrial argentino (Rosario-La Plata), en virtud de la Ley 24.093, se han construido y desarrollado en los últimos años varias instalaciones apropiadas para atender buques portacontenedores, con diversas modalidades de administración, que totalizan actualmente una

Puerto de Buenos Aires 2020. Implantación actual de las 3 Terminales operativas (en naranja).

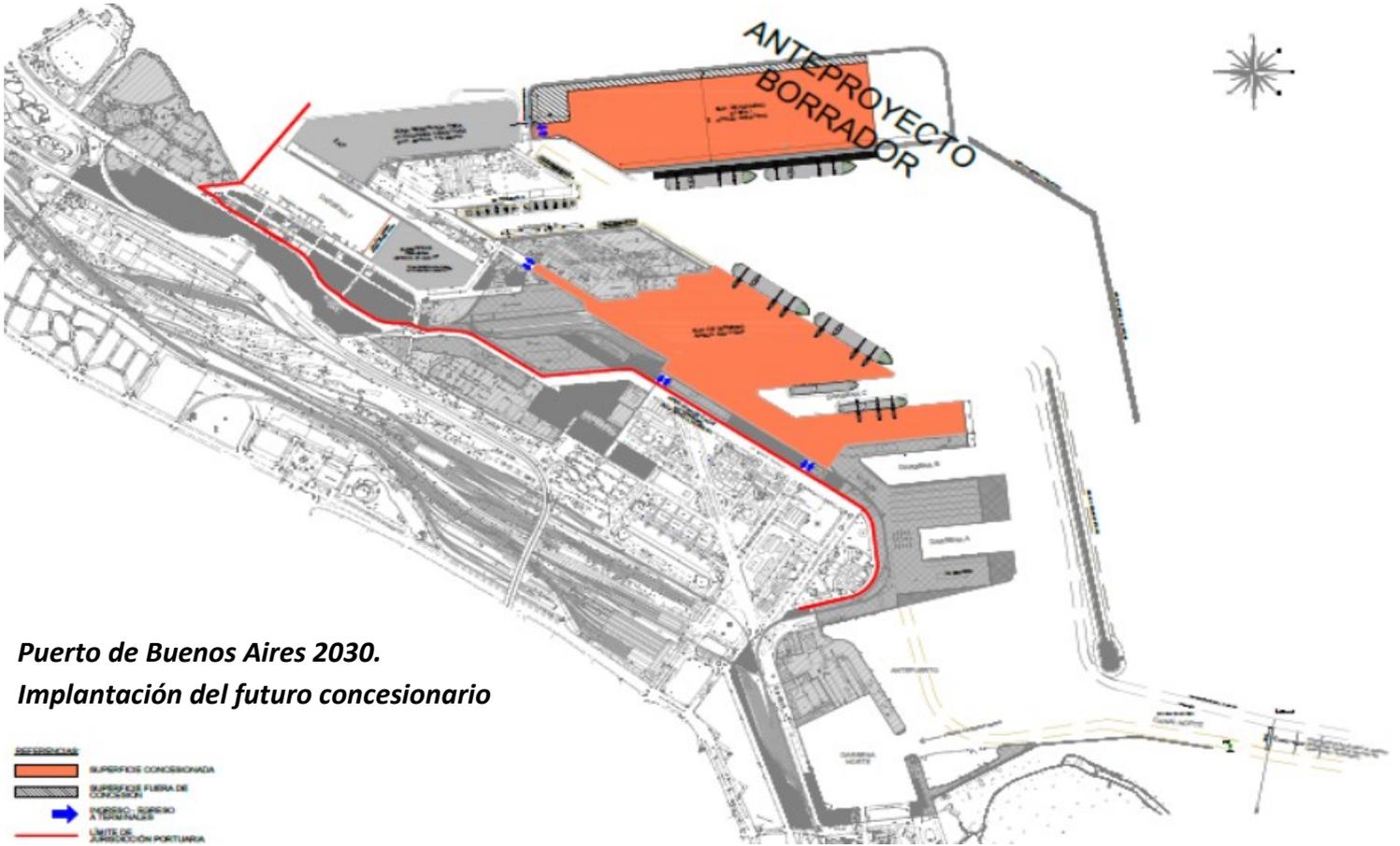


capacidad instalada de aproximadamente 4 millones de Teus anuales distribuidas de la siguiente manera: Rosario 0,2 ; T Zárate 0,3; Euroamérica 0,2; PBA 1,7 ; Dock Sud 1,1 y PLP 0,5.. Es decir que aproximadamente el año pasado se ocupó el 45 % de la capacidad instalada. La pregunta es: ¿cómo deberá crecer la economía nacional para mejorar estos indicadores de ocupación actuales, si además se piensa en ampliar la capacidad instalada del PBA en 1 millón de Teus adicionales en los próximos 10 años y otro millón más para dentro de 20 años presumiblemente, solamente en Puerto Nuevo?

Con relación a la finalización de los contratos vigentes, ¿Cómo imaginamos los vencimientos de las actuales concesiones de las tres terminales del PBA que se encuentran operativas? Podrá, eventualmente, continuar una de ellas a cargo de la explotación de la totalidad del PBA, pero no todas. El personal en relación de dependencia y/o contratado de las empresas que discontinúen la prestación de servicios lógicamente que deberá ser indemnizado según fija la Ley de trabajo, no obstante está claro que será un tema a pulsar con oportuna sensibilidad social del momento por la administración y atenderla como corresponde. Otro tema singular será la reorganización de las líneas navieras, que hoy mantienen contratos vigentes con las terminales. ¿Migrarán a otras terminales o generarán asociaciones con el nuevo concesionario? Todo eso está por verse.

Por todo lo hasta aquí expuesto se concluye que se avecinan tiempos de profundos cambios en el sector y que el éxito de un concesionario puede significar la salida del mercado del otro o de los otros. Por otra parte se advierte que la idea de descentralizar actividades de cargas del PBA hacia el norte y al sur del AMBA, claramente se ha abandonado, y se profundiza con esta propuesta la concentración de la actividad, con la complacencia de la autoridad portuaria nacional, y que como consecuencia, si no se establecen reglas claras respecto de la vigente Ley de la defensa de la competencia, la concentración económica en la integración monopólica tanto horizontal como vertical de un solo operador puede ser reprochable, ya que seguramente será en el mediano plazo perjudicial al interés económico general.





Puerto de Buenos Aires 2030.
Implantación del futuro concesionario



Horario de Atención Sede La Plata

Lunes a Viernes 8 a 16 hs.

Av. 1 N° 1111 (1900) LA PLATA

Tel/Fax: (0221) 483-0824 / 425-8625 / 427-2968

Página web: www.ci5.org.ar - E-mail: info@ci5.org.ar

Facebook:

<http://www.facebook.com/pages/Distrito-V-Colegio-de-Ingenieros-de-la-Provincia-de-Buenos->

Horario de Atención en las Delegaciones

Delegación Chascomus	Calle Julián Quintana 32.	Tel.: (02241) 431150
	Lunes a Viernes de 18.00 hs. a 20.00 hs.	
Delegación Lobos	Calle 240 N° 969	Tel.: (02227) 430050
	Lunes a Viernes de 8.00 hs. a 12.00 hs y de 15.00 hs. a 19.00 h	
Delegación CABA	Viamonte 867 - 2° Piso - Of. 205 -	Tel.: (011) 4393-0171
	2° y 4° jueves del mes - 9:30 a 12:30 hs	

