# V FORO METROPOLITANO
# CONSTRUYENDO DECISIONES PARA LA GRAN BUENOS AIRES

Martin Sgut

27 de agosto del 2008

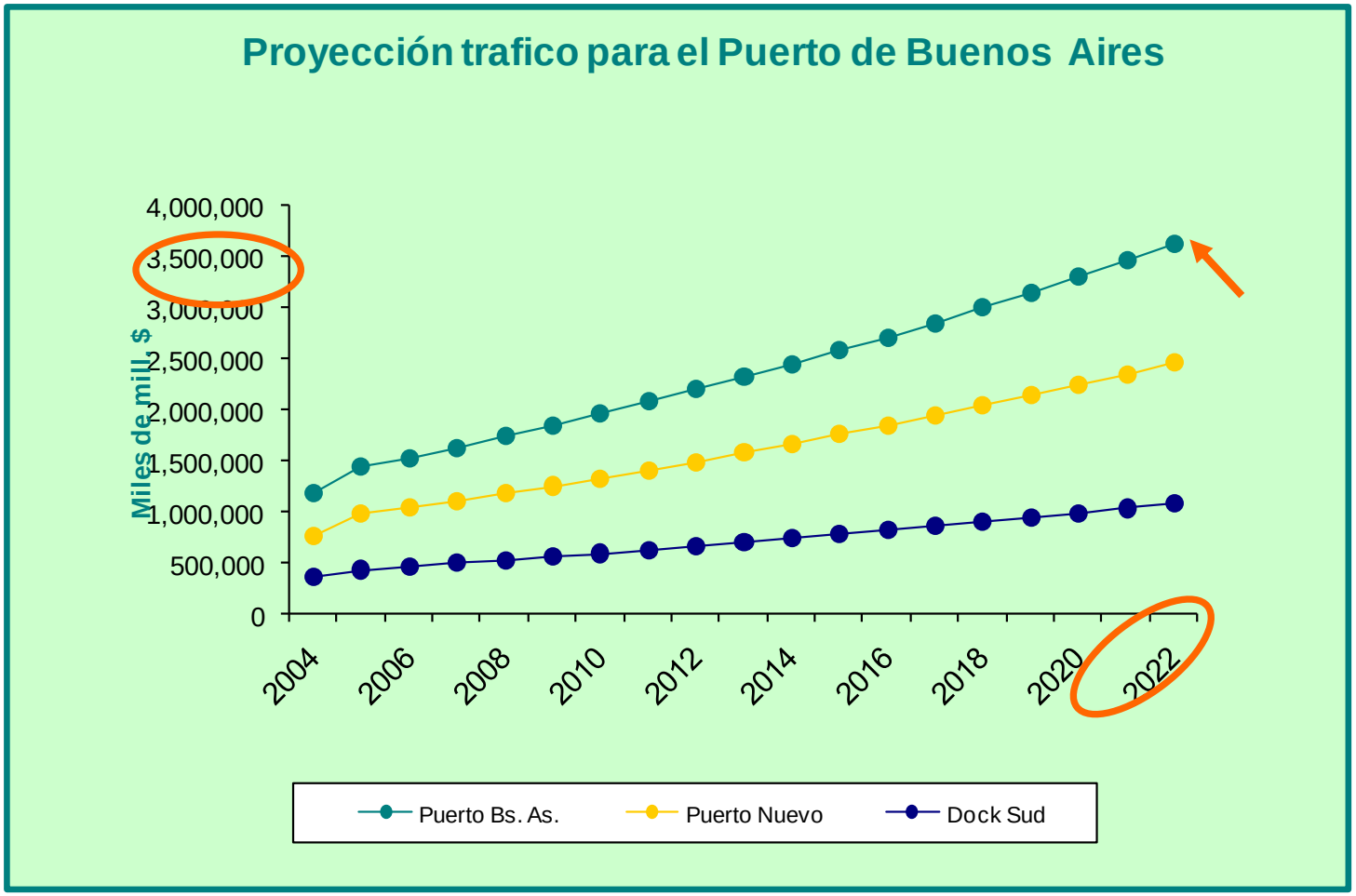
En la evolución de la carga contenerizada de Argentina, se observa una concentración en cuatro terminales en Puerto Nuevo y Dock Sud del 90%, con 1,7 millones de TEU

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Puerto Nuevo** | Terminal 1, 2 y 3 | TRP SA | Terminales Río de La Plata SA (DP World) |
| | Terminal 4 | T4 SA | APM - Maersk |
| | Terminal 5 | BACTSSA | Buenos Aires Container Terminals SA (Hutchinson) |
| **Dock Sud** | Exolgan | Exolgán | PSA, International Port Holdings, International Transport Logistics |

La participación de estas terminales es al 2007 fue la siguiente

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Puerto Nuevo** | 68% | Terminal 1, 2 y 3 | TRP SA | **37%** |
| | | Terminal 4 | T4 SA | **12%** |
| | | Terminal 5 | BACTSSA | **18%** |
| **Dock Sud** | 32% | Exolgan | Exolgán | **32%** |

# Asumiendo tasas moderadas de crecimiento del PBI se estima para las cuatro terminales un volumen de 3,5 millones de teus para el 2022



# En base a esto, sin hacer nada:

- Puerto Nuevo tiene congestión en 2009

  1,3 mill de TEU

- Dock Sur tiene congestión en 2013

  0,8 mill de teu

- Total capacidad actual

  2,1 mill de teus

- Estamos al 80% de la capacidad

Si se quiere modificar esta circunstancia, son necesarias dos tipos de medidas:

- Inversiones en infraestructura y equipamiento.
- Mejoras en materia de gestión de administración y en materia regulatoria.

# Infraestructura y Equipamiento

1. **Ampliación área operacional**
   – Puede ser financiado por el sector privado.
2. **Desarrollo de muelles con mayor profundidad**
   – Puede ser financiado por el sector privado.
3. **Incorporación equipo**
   – Puede ser financiadas por el sector privado.

# Infraestructura y Equipamiento

4. **Mejoramiento accesos viales y ferroviarios**

   – Los **accesos ferroportuarios** requieren de inversión pública de parte de la administración portuaria. Para la operación y equipamiento, no se recomienda la concesión sino la tercerización de la operación.

   – En los **accesos viales** es imprescindible también la inversión pública, en este caso con riesgo compartido entre el puerto y el gobierno de la Ciudad. Es posible considerar un esquema parcial de recupero de concesión con peaje.

5. **Profundización canal de acceso**

   – La profundización del **acceso náutico** es una medida clave para el aumento de la eficiencia del puerto y del comercio exterior. Debería ser realizada por las terminales con un mecanismo de recupero de los costos a través de las tasas portuarias ya vigentes.

# Administración y Regulación

**1. Mejoramiento gestión documental**

- Proceder a eliminar la gestión documental física, de la aduana, terminales y agencias navieras en el puerto para aumentar la capacidad portuaria, reducir costos de transacciones y eliminar tráfico innecesario.

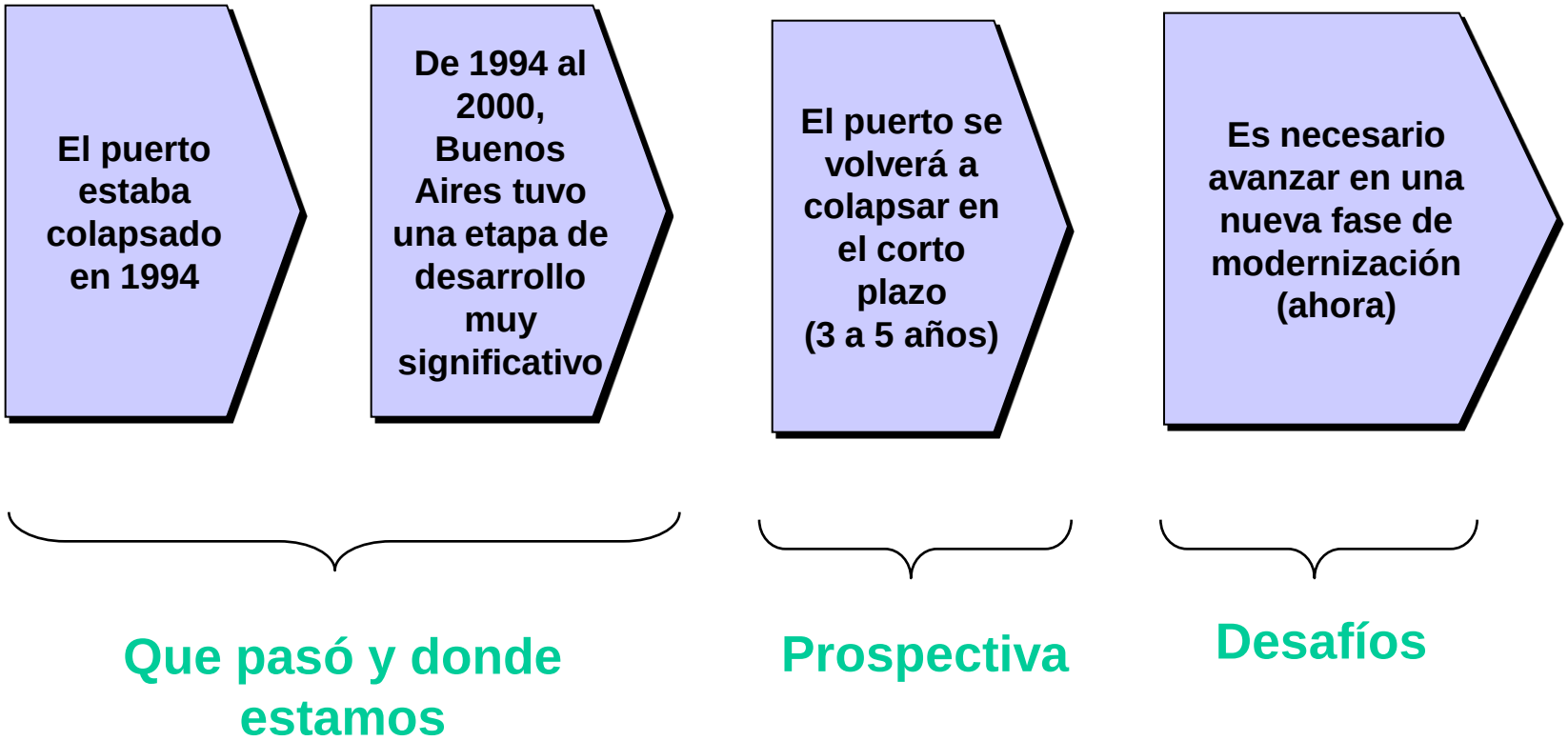
**2. Coordinación recepción entrega**

- Implantar en forma generalizada la programación y coordinación de la recepción y entrega.

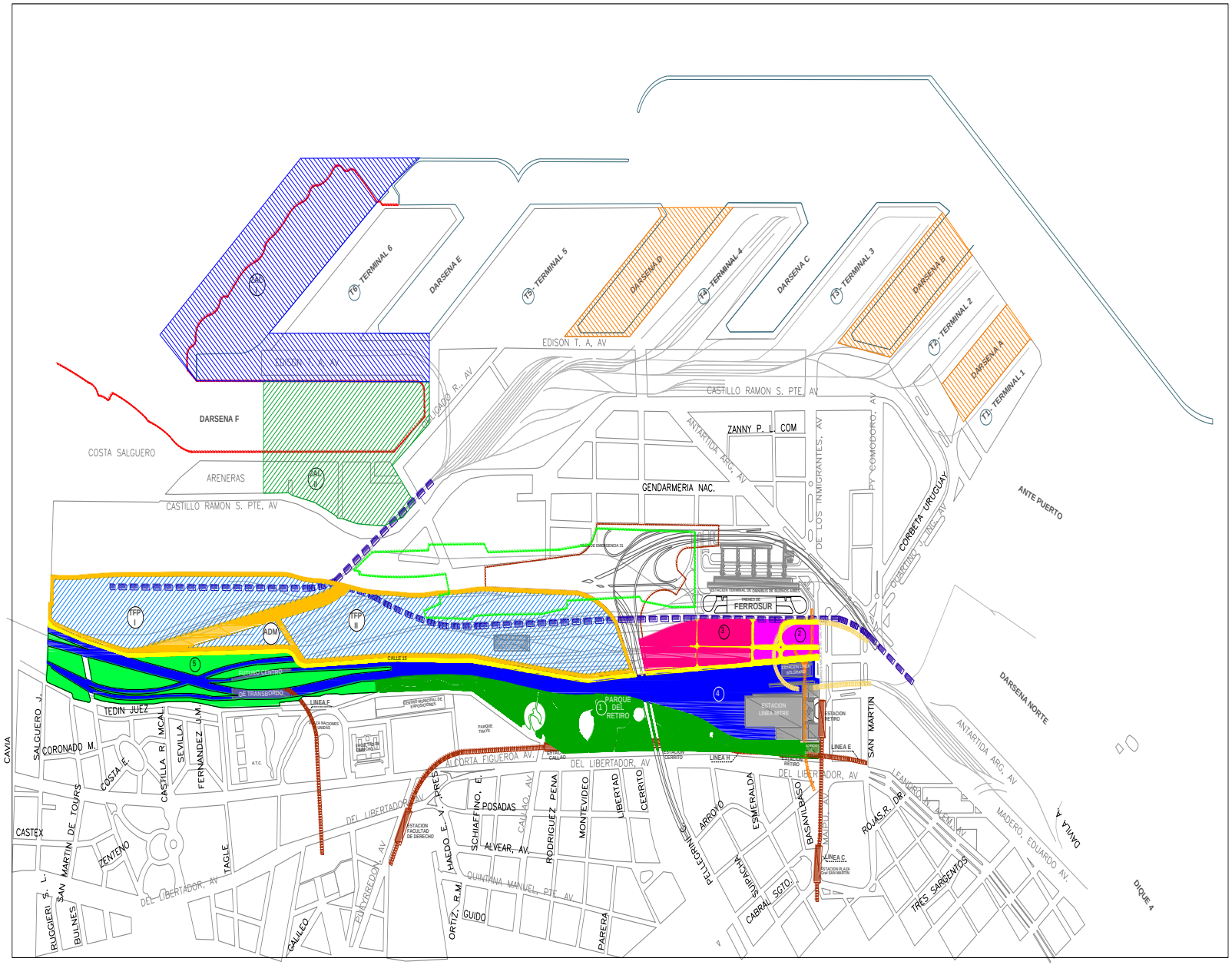
**3. Aumento inversión pública**

- Aumento en los niveles de inversión pública de parte de las administraciones portuarias y de una simultánea reducción de los gastos corrientes.

# Es necesario considerar lo siguiente:



El puerto de Buenos Aires al principio de la década del 90 estaba seriamente congestionado y parte de su infraestructura estaba colapsada.




Fuente: Gustavo Anschutz

# También lo siguiente:

**Las alternativas de traslado de puerto no son realistas.**

**El puerto genera 21.000 puestos de trabajo y 15.000 mill. de US$ de actividad económica.**

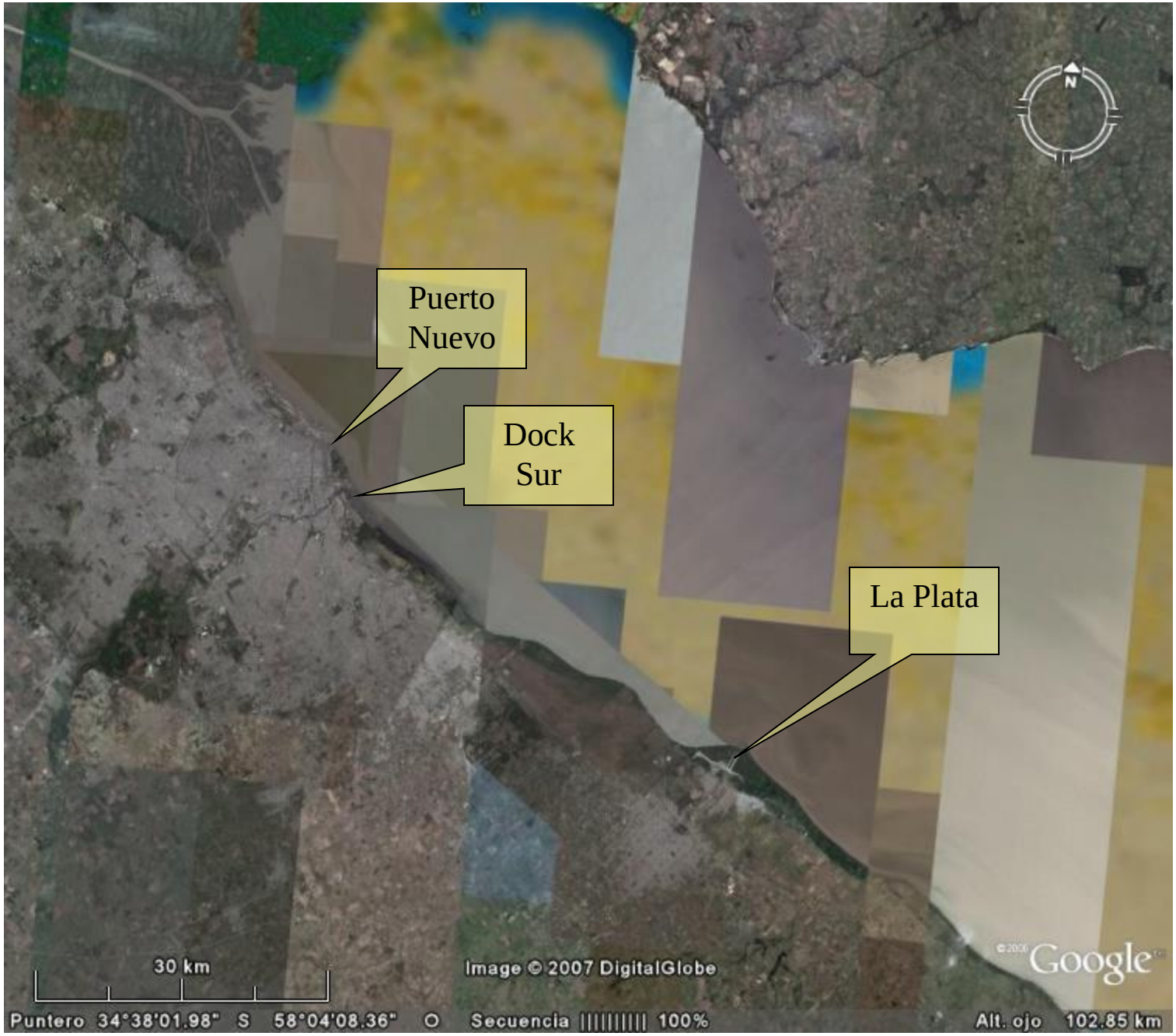
**El puerto se saturará en 15 a 20 años, pese a que se tomen las medidas necesarias.**

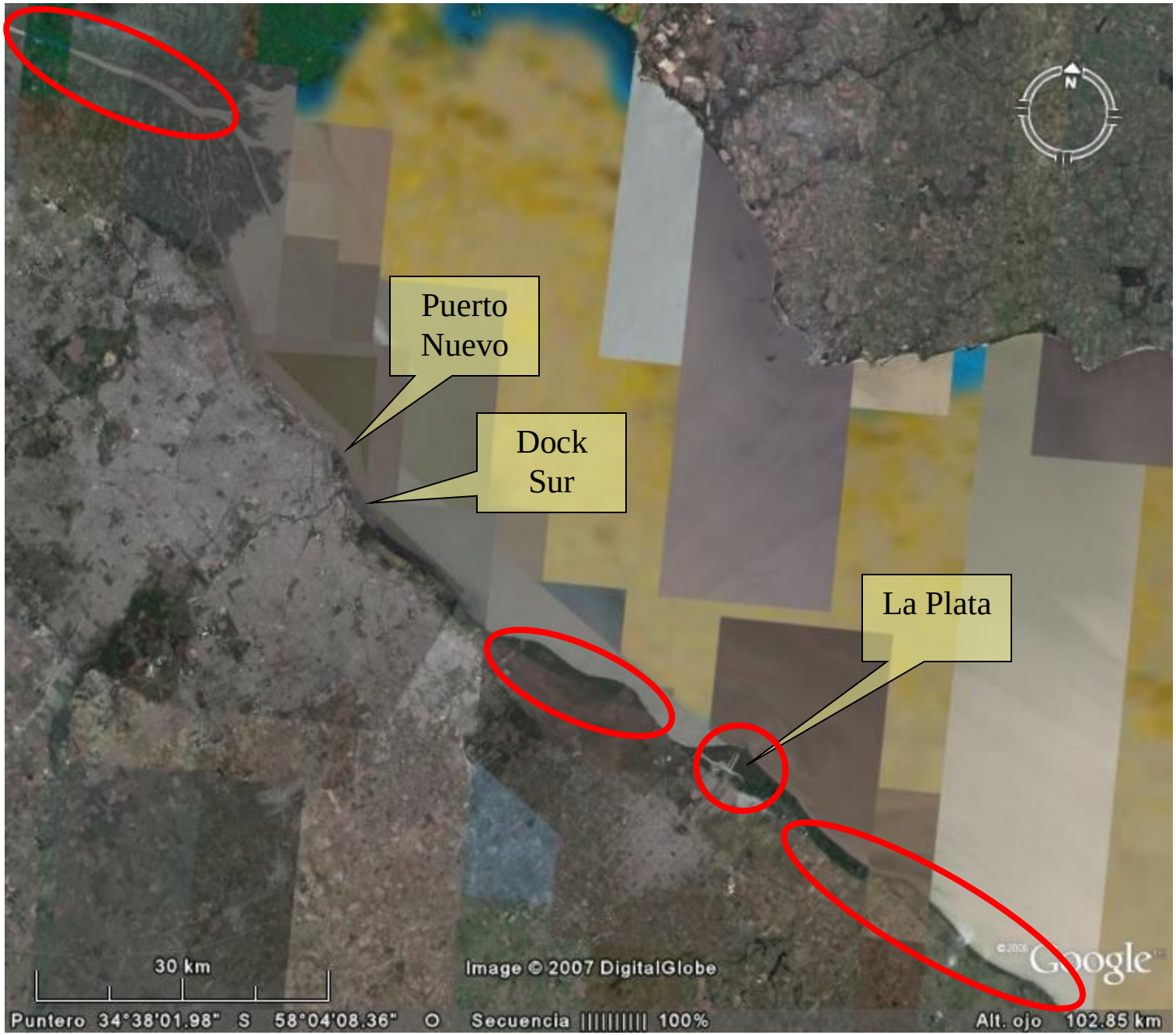
**Modernizar el puerto y simultáneamente impulsar el desarrollo de puertos que aumenten la capacidad sistémica**

**Dos opiniones**

**Asumir que:**

**La estrategia**


Puerto Nuevo
Dock Sur
La Plata
30 km
Image © 2007 DigitalGlobe
Google
Puntero 34°38'01.98" S 58°04'08.36" O Secuencia 100%
Alt. ojo 102.85 km


Puerto
Nuevo
Dock
Sur
La Plata
30 km
Image © 2007 DigitalGlobe
Google
Puntero 34°38'01.98" S 58°04'08.36" O
Secuencia 100%
Alt. ojo 102.85 km

# Escobar

Campana
N
© 2007 European Space Agency
© 2007 Europa Technologies
Image © 2007 DigitalGlobe
Map data © 2007 DMapas/El Mercurio
13.0 km
Google
Puntero 34°17'01.91" S 58°41'01.38" O Secuencia 100%
Alt. ojo 44.86 km

# NE La Plata y La Plata

# SE La Plata – Banco Chico

# Por qué hay que empezar a actuar ahora:

- Porque los procesos de desarrollo portuarios mas optimistas implican para el sector  privado no menos de 3 años.
- Porque los desarrollos a cargo del Estado, tienen un plazo de duración optimista de 10 años.

# Recordemos que…

- La obra de Puerto Madero demoró 70 años desde que se propuso, hasta que se inauguró.
- Puerto Nuevo, tardó 40 años.
- La autopista ribereña, ya cumplió 30 años de edad y aún no está.

# A nivel macro, los objetivos principales a considerar son básicamente tres:

| Objetivo | Meta esperada | ACCIONES |
|---|---|---|
| DESARROLLO INSTITUCIONAL DE LAS ADMINISTRACIONES | AUMENTO COMPETITIVIDAD | Descentralización<br>Participación usuarios y operadores<br>Reingeniería<br>Reducción gasto corriente<br>Aumento de transparencia<br>Mejoramiento gestión inmobiliaria |
| MODERNIZACION MARCO ADUANERO Y DEL TRANSPORTE | FACILITACIÓN | Liberalización régimen contenedores<br>Puerto libre<br>Informatización aduanera<br>Simplificación procedimientos aduaneros<br>Apertura tráfico con Brasil<br>Apertura en cabotaje<br>Reglamentación transporte multimodal |
| DESARROLLO INFRAESTRUCTURA DE ACCESO E INTERFACES | AUMENTO INVERSION | Tercerización dragado a largo plazo con participación de operadores ortuarios.<br>Mejoramiento de accesos viales<br>Ampliación área operacional<br>Creación de una interfaz ferroportuaria<br>Creación de una ZAL<br>Mejoramiento obras de abrigo |

# La agenda requiere proyectos y políticas clave, y reformas institucionales que permitan implementarlas con éxito

| Tipos de acción | Resultados esperados |
| --- | --- |
| POLITICAS Y PROYECTOS PARA INCREMENTAR LA COMPETITIVIDAD | CONTAR CON UN SISTEMA DE PUERTOS EN COMPETENCIA QUE BRINDE CON MAYOR EFICIENCIA LA CANTIDAD Y CALIDAD DE SERVICIO REQUERIDA |
| REFORMAS EN LA ORGANIZACION INSTITUCIONAL | DISPONER DE ORGANISMOS, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS QUE PERMITAN UN DESARROLLO PORTUARIO ALINEADO CON EL INTERES DE LA COMUNIDAD |

# En particular para la zona metropolitana

1. **El traslado desde dentro de Puerto Nuevo hacia su periferia de las actividades de generación de valor agregado.**

- Esto implica generar espacios para el almacenaje de containers vacíos, consolidación, desconsolidación, almacenaje de llenos de corto plazo, provisión de frío, distribución, packaging, etiquetado, etc. En otras palabras desarrollar una ZAL

2. **Hacer crecer la capacidad de las terminales de PN y DS**

- Con la ampliación de las mismas, relleno de dársenas, aumento calado en los muelles.

# En particular para la zona metropolitana

**3. El desarrollo de terminales particulares o concesionadas en la franja desde Escobar hasta el sur de La Plata**

- Esto implica incorporar mayor capacidad y competencia

**4. Desarrollar los accesos ferroviarios y viales**

- Con la ampliación de las mismas, relleno de dársenas, aum

**5. Modernización institucional de las administraciones portuarias de Puerto Nuevo, Dock Sur y La Plata.**

# Una opinión

Notorias son las dificultades porque atraviesa la explotación del puerto de Buenos Aires, debido a los inconvenientes de diversa naturaleza que presenta su régimen administrativo, alrededor de cuya reforma se agitan la opinión pública y los entendidos desde hace muchos años: pese a su importancia comercial, que lo coloca entre los mas grandes del orbe, no ha sido posible aún obtener para su gobierno una organización adecuada, que permita dar a sus servicios los caracteres propios de un puerto moderno.

El puerto de Buenos Aires presenta una administración que difícilmente pueda concebirse en la época moderna, por mala, anacrónica, desorganizada y perniciosa para los intereses del país.

Para que pueda apreciarse esta afirmación, reseñaremos lo que se ha dado en llamar la organización actual y que en realidad de verdad podría denominarse con mas propiedad la “desorganización actual”

# Referencia de la opinión

La descentralización Administrativa, Administración de los puertos de Comercio, sus diversos regímenes de explotación.

Autor: Contador Miguel Angel Roqué

Prólogo: Ingeniero y Abogado Manuel F Castello

1935

**Muchas gracias**

**martin.sgut@attglobal.net**