



PEDIDO POR LA LEY DE MARINA MERCANTE

El titular del Centro de Patronos Fluviales, Julio González Insfrán, principal impulsor de la ley de marina mercante que cuenta con media sanción del Senado, reclamó que las comisiones de Diputados se reúnan para dar su dictamen. "Todo el sector consensuó el proyecto, ¿por qué no se reúnen?", preguntó

UN DEBATE CON DATOS PARCIALES

La OCDE le advirtió al Gobierno que falta información sobre los flujos de la carga futura para diseñar el nuevo puerto de Buenos Aires y sostiene además que el tamaño previsto para las dos terminales sería "insuficiente"

Por **Emiliano Galli**

El nuevo diseño del puerto de Buenos Aires y los pliegos de concesión de las dos terminales por licitarse no necesariamente responden a un estudio profundo sobre las necesidades de la carga argentina de exportación e importación del corto y mediano plazo.

El plan en marcha pasaría por alto una cuestión central: el comportamiento de los flujos futuros del comercio exterior argentino, base necesaria para el diseño del nuevo puerto de Buenos Aires.

Según el informe recientemente presentado en la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, elaborado por especialistas en Puertos y Transportes de la OCDE en el marco del foro ITF, no quedó explicitado cuál es "el mejor sistema portuario" que necesitará el país en los próximos años.

"El riesgo de mantener el puerto en la actual ubicación es que se invertirá un montón de dinero en un puerto lejano a las zonas de producción, con un dragado limitado y acosado por la congestión urbana", señaló a TRADE Olaf Merk, autor del paper "El puerto de Buenos Aires en la era de los megabuques", que se discutió con empresarios y autoridades nacionales.

Las tendencias en el transporte marítimo tienen un cumplimiento más científico que profético. Barcos más grandes y en



AGP

menos manos que estresan a los puertos y los fuerzan a adaptarse so pena de quedarse fuera de las conexiones directas y ser condenados a los transbordos.

Pero el Gobierno nacional ya fijó "domicilio" del puerto de Buenos Aires en su actual enclave por los próximos 30 años. Se presume que tal decisión tomó en consideración las proyecciones que

destacan que el comercio exterior argentino en 2050 será cinco veces superior al de 2010, según el informe de la OCDE.

El trabajo de Merk analiza con detalle cómo la tendencia de la industria naviera global (barcos más grandes y consolidación de empresas) afectará los servicios de transporte a la costa este de América del Sur, es decir, al movimiento de conte-

nedores en el puerto de Buenos Aires.

Para confirmar tal tendencia, brindó datos de cómo se vienen cumpliendo tales proyecciones sistemáticamente en las últimas décadas en la región y en Buenos Aires. Y, sobre esta base, analiza y saca conclusiones respecto del proyecto del nuevo puerto de Buenos Aires, por licitarse en breve. **CONTINÚA EN PÁGINA 2**



CUÁNTO CUESTA UNA EXPORTACIÓN

El BID y la empresa Sealand lanzaron una calculadora para estimar los costos logísticos de una exportación. **Más datos en www.connectamericas.com**



KATOEN NATIE SE VA DE MONTEVIDEO

El operador belga, concesionaria del 80% de la terminal TCP del puerto uruguayo desde 2001, vende sus activos para reorientarlos a "logística de valor agregado"



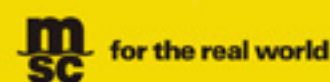
CONFÍE EN UN LÍDER DE MERCADO

Nuestra red de rutas, vías y transporte marítimo nos permite ofrecer globalmente un servicio puerta a puerta confiable y sustentable. MSC le asegura, cualquiera sea su carga, que siempre estará en buenas manos.

Para más información, por favor contactar:

+54 11 5300 7200 o ARG-info@msc.com

msc.com





**LIDERAZGO EN OPERACIÓN PORTUARIA.
AQUÍ Y EN 48 PUERTOS ALREDEDOR DEL MUNDO.**

bactssa.com.ar

NUEVO PUERTO DE BUENOS AIRES

LA CARGA SIGUE AUSENTE EN EL DEBATE

Un estudio de la OCDE, presentado al Gobierno, destaca que falta información de la demanda, insumo básico para planificar

VIENE DE TAPA

Luego de elogiar la voluntad del Gobierno de solucionar los problemas del puerto en el futuro, destacan: “La propuesta de la AGP asume que el puerto de Buenos Aires en el futuro es viable sólo si reduce el número de las terminales y aumenta su tamaño en cuanto a muelles lineales. Son ideas correctas. Resta saber si serán atractivas a los potenciales inversores”, se pregunta el informe. Gonzalo Mórtoles, titular de AGP, y el gobierno en general, asumen que sobra el interés.

Pero la solución planteada por AGP “es sólo temporal”, a los ojos de la OCDE. “Los puertos del futuro necesitan ser más profundos y grandes, con giros de buques veloces. El puerto de Buenos Aires hoy no tiene nada de esto y la propuesta de la AGP sólo solucionará parcialmente estos desafíos. La profundización del canal propuesta sólo servirá por unos pocos años, lo que implica que deberá dragarse permanentemente por los próximos 20 a 25 años”, se explica.

El calado proyectado por AGP en su canal apunta a los 11 metros. “Si consideramos que los buques de 18.000 TEU podrían llegar entre 2020 y 2025, los 11 metros imponen límites. Ninguno de esos buques podría operar en Buenos Aires con el 50% de su bodega completa. Y los buques de hasta 10.000 TEU sólo podrán hacerlo al 25% de su capacidad”, argumenta el trabajo.

Borrador actual

La AGP esbozó en diseños preliminares una capacidad para buques de 14.000 TEU, con 365,5 metros de eslora y una manga de 51,2 metros. Éstos serían operados por dos terminales en lugar de tres, como en la actualidad. Se estima una atención para 1,8 millones de TEU (300.000 más que en la actualidad). La terminal 1 demandaría una inversión de US\$ 350 millones y la 2 una de 500 millones.

“No encontramos un análisis estratégico oficial que identifique los cuellos de botella, los flujos de carga actuales y potenciales y dónde sería más evidente la necesidad de mejorar la infraestructura”, advierte el informe.

La inversión reclamada es “sensiblemente elevada y no puede darse por segura”. Buenos Aires es un mercado interesante para los operadores de terminales globales, como quedó demostrado en los últimos 25 años. “Pero no a cualquier costo”, continúa el análisis.

Además, la posición de Buenos Aires en el sistema de puertos de la costa este de América del Sur está bajo presión. Si otros puertos de la región, con accesos más profundos y terminales más grandes, apuestan por seguir creciendo, “las compañías marítimas podrían decidir recortar recaladas en Buenos Aires si encuentran alternativas más baratas”.

El informe repite al menos tres veces que “el interés de potenciales inversores no puede darse por sentado”.

Tras indicar que hay múltiples maneras de encarar la competitividad portuaria futura (la que garantice menores costos a la exportación) dice que “Buenos Aires es por supuesto una opción, pero también podrían serlo puertos que todavía no existen”, amplía el trabajo.

Con el inminente llamado a licitación de las terminales, resta la incógnita de si estos estudios de la carga se realizaron y qué tan exhaustivos fueron como insumo para los pliegos. Los avances del trabajo encargado a ALG (Indra) para “valorizar” el puerto no se difundieron. Y el temor es que sólo se haya concentrado en el relativo ámbito delimitado por los gates y los muelles.

“Una preocupación legítima de los inversores es el tamaño limitado (resultante) de las (nuevas) terminales, lo que podría llevarlos a licitar por las dos terminales combinadas. “Con la presión competitiva de Exolgan, Te-

plata y Montevideo, la competencia dentro del puerto de Buenos Aires pierde sentido”, agrega.

Respecto del pulmón operativo, las tres terminales hoy suman 77 hectáreas y se pasará a dos con 91 hectáreas. “La pregunta es si esta expansión será suficiente como pulmón para la operación de buques más grandes, que provocan picos que tensionan las áreas operativas. Para evitarlo es mejor sumar pulmones”. Aquí, la preocupación del trabajo es la venta dispuesta de terrenos ferroviarios y los destinados a depósitos fiscales.

La norma dice que cuando se duplica el tamaño de un buque que toca a un puerto se necesita un 33% más de capacidad de plazoletas. En los servicios a la costa este, el tamaño de los barcos aumentó hasta un 50% entre 2012 y 2016 y se espera que la curva siga su curso. “La capacidad proyectada de crecimiento en el nuevo diseño es limitada”, se sostiene. La presión estará puesta en la productividad en el muelle y en la reducción de los tiempos operativos tanto en las plazoletas como en los gates.

“Una gran terminal en Puerto Nuevo podría ser más competitiva que dos terminales chicas”, sugiere el informe. La estrategia de competencia interna –como la de las reformas de los 90– parece ser “menos apropiada” para la economía argentina en 2017.

Tamaño y consolidación

Respecto del tamaño de los buques, se destaca que en los últimos cinco años, crecieron un 50% en el tráfico con la costa este norteamericana; 46% en la ruta con el Lejano Oriente y 40% en los servicios al norte de Europa.

Los actuales “standard” de 7600 TEU en los puertos de la costa este de América del Sur mutarán a buques de 12.100 en 2025. Y para entonces, los “viejos” buques de 18.000 TEU buscarán “empleo”, probablemente, en las rutas entre América Latina y Europa.

La pregunta que hoy, y hace años, se impone es si Buenos Aires podrá hacer frente a esta tendencia de un cumplimiento más científico que profético.

Un buque de mayor tamaño también implica recaladas más espaciadas y una mayor carga de contenedores cada vez que toca puerto. El correlato directo, en entornos como el actual en Puerto Nuevo, indica una congestión en los momentos “pico” de carga y descarga, y una mayor presión en los espacios físicos operativos de las terminales.

Luego está la consolidación de las líneas marítimas, que restan recaladas también. Los servicios a la costa este sudamericana verán cómo dos empresas (Maersk y MSC) concentrarán el 62% del mercado y los 4 principales carriers dominarán un 82% del total de servicios. Sin dudas, un punto en el que las autoridades de defensa de la competencia en la Argentina deberían expedirse.

Buenos Aires, como sistema portuario, tiene todo para no “caerse” de las recaladas directas, pero deberá hacer frente a los desafíos de calado e infraestructura para no estresarse con las congestiones naturales derivadas del binomio megabuques-consolidación naviera.

Pero esto no significa tenga carga asegurada o que otro puerto, más flexible, le pise los talones. Tecplata puede no seguir siendo un mero espectador por siempre.

De los US\$ 30.000 millones en infraestructura del plan de transportes oficial, el 5% irá al puerto de Buenos Aires. Es de esperar una previsión a consciencia de los flujos futuros federales de las cargas, y que no sólo se apoye en la repetida frase de cuánto cuesta traer un contenedor de Salta a Buenos Aires, y desde aquí al mundo.



EL PRIMER PUERTO ARGENTINO EN EL RÍO DE LA PLATA





TRANSPARENCIA Y PREVISIBILIDAD

Importaciones, rehenes de los actos de verificación aduanera

En vísperas de la cumbre de la OMC en diciembre, en Buenos Aires, el Acuerdo de Facilitación del Comercio (en trámite de aprobación parlamentaria) ofrece soluciones

Por **Juan M. Sluman**

Es ya costumbre que en muchas de las aduanas con mayor volumen operativo del país, en las verificaciones (controles presenciales entre las mercaderías declaradas y las efectivamente presentadas a despacho) las demoras sean la regla y no la excepción; aún en situaciones en las que el operador cumplió todos los recaudos.

Esta situación se traduce en un aumento considerable de costos en las cadenas de industrialización o comercialización de productos, como pago de almacenamiento y servicios conexos, demoras por la imposibilidad de disponer de las mercancías y, a menudo, incumplimientos contractuales del operador con los clientes.

Tales demoras suelen darse por supuestas dudas de los verificadores –que debieran conocer, o imaginar, aquellos costos– en torno a la ubicación de las mercancías despachadas en la nomenclatura común del Mercosur (código que identifica la mercadería en Aduana).

El caso cotidiano

Supongamos el caso de un producto, declarado y presentado a despacho, que será usado como insumo en una cadena de producción y que carece de stock de reserva y tiene demanda comprometida y pagada.

Previamente, el importador (a duras penas) obtuvo la aprobación de su licencia no automática (cuyo criterio de elección, además, nunca comprendió ni conoció). Realizada la descarga e ingresada la mercadería a depósito para su control presencial (canal rojo de selectividad) se le asigna un verificador para dos días posteriores que, cuando llega, dice tener “dudas” (que le cuesta explicar de manera razonable) sobre la identidad de la mercadería con la posición declarada por el importador.

Por lo tanto, dicho funcionario manifiesta “tener que consultar o investigar” para cerciorarse de la identificación correcta. Se toma para ello, con suerte, tres días. No se sabe por qué porque no se entiende el procedimiento.

El importador tiene que abonar el almacenaje y explicarle a su cliente lo inexplicable: por qué no pudo cumplir con la entrega por la que previamente cobró.

Pero sólo fue el comienzo: el verificador concluye (tras su invocada investigación) que la mercadería declarada no es la presentada a despacho; consecuen-

temente, al no contar con la licencia no automática correspondiente a la mercancía que el funcionario manifiesta que constató, detiene el curso del despacho y el libramiento a plaza, y formula denuncia en los términos de la infracción de declaración inexacta del artículo 954 (apartado 1º, inciso B) del Código Aduanero, que prevé una multa de una vez el valor en aduana de la mercadería objeto de la denuncia, porque dice que se declaró una mercancía diferente de constatada (que, como obviamente no cuenta con licencia no automática, su importación está sujeta a prohibición).

Así, el expediente pasará al área jurisdiccional de la Aduana, donde asignarán un sumariante para estudiar el caso ante quien se presentará el importador (con la asistencia –y los costos– de un abogado) para hacer valer su postura.

Desde que el verificador denuncia hasta que el importador puede contar con la mercadería, pueden pasar desde 3 a 6 meses (según las circunstancias, o si paga voluntariamente la multa) hasta 7 años, si es que todavía es útil la mercadería

Desde que el verificador denuncia hasta que el importador puede contar con la mercadería el lapso puede ir de los 3 a 6 meses –dependiendo de las circunstancias, o si paga voluntariamente la multa– hasta los 7 años (si es que para entonces la mercadería sigue siendo útil).

Todo ese tiempo con costos de almacenaje, de incumplimiento contractual y devaluación de su prestigio comercial, costos de abogados y eventual una multa de una vez el valor en aduana de la mercadería denunciada. El funcionario verificador conoce (o debiera conocer), en detalle, la suma de esos valores: ¿Para qué sirve?

Es un pilar económico del gobierno nacional actual atraer las inversiones para generar empleo genuino. ¿Qué se puede hacer al respecto? Las normas internacionales ofrecen una buena solución.

El 22 de febrero pasado entró en vigor el Acuerdo de Facilitación de Comercio (AFC) gestado por la Organización Mundial del Comercio (Bali, 2003).

La Argentina, sede de la próxima Conferencia Ministerial de la OMC en diciembre próximo de 2017, tiene aún en estado de trámite parlamentario el trámite de aprobación el AFC.

El artículo 3º del AFC (“Resoluciones anticipadas”) prevé que antes de una operación aduanera concreta, un operador pueda solicitar –de manera fundada e ilustrativa– una resolución técnica anticipada (en relación con la clasificación de las mercancías en la nomenclatura, el origen y los métodos de valoración, entre otros aspectos) vinculante para el Estado miembro para con el solicitante particular, y posteriormente recurrible.

Puede que esta solución se haya inspirado en el instituto de la resolución previa vinculante del Código Aduanero comunitario europeo (reglamento CEE 2913/92, capítulo II, sección 3 “Información”, artículos 11 y 12). Y es también factible que la elaboración del AFC haya influido en la recepción del instituto de la resolución previa vinculante en el Código Aduanero uruguayo (ley 29.276, título XII “Consulta”, artículos 194 a 198).

No sólo en todo el ordenamiento jurídico del sistema multilateral del comercio campea el paradigma de la transparencia en el comercio internacional.

Ya estaba en el preámbulo del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Kyoto, 1973, revisado en 1999 en el marco de la Organización Mundial de Aduanas, aprobado por la Argentina mediante artículo 1º de la ley 27.138 –y, por tanto, de carácter supralegal–) que reconoce que se puede alcanzar la simplificación aplicando los regímenes y prácticas aduaneros de modo previsible, coherente y transparente.

Sin impedimento de aplicación

Localmente, ni el Código Aduanero (inspirado en materia operativa en el Convenio de Kyoto), ni ninguna otra norma del derecho positivo impide la aplicación del instituto de la resolución anticipada en comentario.

Desde luego, que cabría analizar los pormenores de la implementación del instituto en trato: por ejemplo, el modo en que el área técnica se involucre en mayor medida en este aspecto operativo tan importante para el usuario (aunque produzca posibles, pero sanas, discusiones técnicas breves con las áreas operativas); las materias objeto de su alcance; la posibilidad de libramiento bajo garantía ante desacuerdo si la importación de la mercadería no se halla sujeta a prohibición mientras se sustancie un eventual recurso, etcétera.

Lo importante, y el inicio, es tomar la decisión política y jurídica en beneficio del usuario e instrumentarla.

Si de integrar a la Argentina en el mundo se trata, lo que debe primar es la previsibilidad y transparencia.

El autor es abogado, experto en derecho aduanero y del comercio internacional.

IDONEIDAD Y CONFIABILIDAD RESPALDADAS POR MÁS DE 90 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS

Buenos Aires: Av. Alicia Moreau de Justo 1750 Piso 3 Of. "E" - C1107AFJ - C.A.B.A.
Tel/Fax: (+54)011-4314-2140/1880/5147/ 4898 - copracoperaciones@gmail.com
Rosario: San Martín 647 Piso 7 - S2000CJG - Tel: (+54) 0341-4497748 - rosariocoprac@gmail.com
Campana: Av. Roca 278 Piso 11 Of. "C" - B2804FYP - Tel: (+54) 03489-430461 - corpi@corpi.com.ar

www.coprac.com.ar

Know-how and reliability backed by over 90 years of experience in the Parana River and its ports.

COPRAC

Cooperativa de Trabajo de Pilotaje y Practicaje del Río Paraná y sus Puertos Ltda.



ADMINISTRATIVE PROCESSING CENTER

SERVICIOS ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL

UNA EMPRESA DE TRIMMENGROUP

www.apconline.com.ar



Mientras tanto, la Ciudad quiere administrar el Puerto y avanza con su ley



OPINIÓN
**Emiliano
Galli**

Horacio Rodríguez Larreta instruyó a sus equipos técnicos a que avancen en el relleno normativo del enunciado del artículo 8° de la constitución porteña: “El puerto de Buenos Aires es del dominio público de la Ciudad, que ejerce el control de sus instalaciones, se encuentren o no concesionadas”. También con el cumplimiento del artículo 80 de la Carta Magna, que obliga al dictado de la Ley de Puertos de la Ciudad, y a la creación de su propio organismo de administración.

Los porteños se lanzaron a la batalla legal para agotar todos los planteos que la política le cerró: la Nación no da ningún tipo de esperanza respecto de la cesión de la “soberanía federal” del puerto.

Es una guerra paradójica de estilos intra-Cambios: la Ciudad llama a esta empresa “Dialogando BA: Ley de Puertos”, en un esquema donde consagra la participación pública, y convoca a quien quiera decir algo a hacerlo. Ese es el estilo que consagró el jefe de Gobierno Mauricio Macri en la ciudad capital del país.

¿Hay que recordar que Macri reclamaba el puerto para la ciudad cuando estaba “en el edificio de enfrente” de la Casa Rosada?

Fue una apuesta astuta la de Rodríguez Larreta: mostrar el estilo del caudillo que mudó de jurisdicción para dejar en evidencia al neo-caudillaje portuario nacional, desde la cabeza de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, Jorge Metz, hasta quien hoy detenta la ad-

ministración del puerto capitalino, Gonzalo Mórtoles.

La primera reunión fue el 19 de abril, en Parque Patricios. Convocatoria donde tronó la sonora ausencia de autoridades nacionales. Tres fuentes, porteñas y de la propia AGP, aseguraron que hubo una “orden de no asistir” al convite capitalino. Mórtoles negó tal cosa ante una consulta de TRADE. Cuestiones de agenda

Toda la cúpula que maneja la UPE Puertos en la Ciudad sabía de antemano que nadie asistiría. Probablemente por eso no suspendieron la convocatoria.

Por otro lado, ¿existe alguna razón lógica, en un año electoral, donde la Ciudad también jugará su rol excluyente, para sumar un ruido político interno? No, a menos que haya una mutua cesión de intereses.

Sí es un hecho que existe una tensa pulsión en la relación entre el ministro de Transporte nacional, Guillermo Dietrich, y Rodríguez Larreta, que viene de tiempos de trabajo conjunto bajo el ala del entonces jefe de Gobierno Macri.

Cuando la Ciudad planteó su casi “inocente” y efectiva estocada al pedir para sí la administración del puerto a la Subsecretaría de Puertos nacional, Dietrich activó sus influencias para que el planteo pase a la intrascendencia total. Hasta ahora.

Rodríguez Larreta subsume decisiones de este talante al aval de Macri, cuya decisión paternalista asomará tras esta rencilla adolescente entre porteños y federales.

TRENES DE CARGA Y UNA HIDROVÍA CON MÁS PROFUNDIDAD

La agenda estratégica planteada por la Bolsa de Comercio de Rosario para bajar los costos

El director de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, Julio Calzada, planteó ante el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, la agenda estratégica en materia de logística e infraestructura de transporte que necesita el sector agropecuario y agroindustrial. Advirtió sobre la oportunidad de mejorar el sistema logístico de cara al vencimiento de las concesiones de los ferrocarriles de cargas, que podría generar un nuevo sistema de operación ferroviario con menores costos de transporte para los productores agropecuarios. **De la misma manera que el vencimiento de la concesión del dragado y balizamiento de la hidrovía Paraná-Paraguay debería permitir nuevas mejoras en el sistema, así como también la adecuación y profundización del Río Paraná desde Timbúes al Océano a 36/38 pies de profundidad, que permitiría que ciertos tipos de buques puedan salir con mayores cargas desde el gran Rosario, reduciendo tanto los costos portuarios totales como las erogaciones de fletes marítimos: US\$ 450 millones anuales podría ser el ahorro en costos logísticos que lograría el país optimizando los accesos al gran Rosario.**

AGENTES MARÍTIMOS PIDEN UNA LICENCIA QUE REGULE LA ACTIVIDAD

Se debatió en el marco de la reunión anual de la cámara interamericana Cianam, en México

Los agentes marítimos de todo el continente tuvieron su reunión anual en Veracruz, México, el 27 y 28 de abril pasados, en el marco de la “14° Reunión anual de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (Cianam)”, oportunidad en la que analizaron los desafíos de la profesión del agente marítimo y la aplicación de los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre seguridad de la navegación, Protección ambiental, protección marítima y facilitación y, sobre todo, **el valor agregado del agente marítimo en el comercio marítimo y el reconocimiento de una licencia que regule su actividad.** Los delegados de las asociaciones presentes –la Argentina lo hizo a través del Centro de Navegación Argentina– reconocieron “la importancia de la educación para proveer el nivel más alto de servicio, así como para asegurar un pleno cumplimiento de las normas legales”, y coincidieron en promover la implementación de normas básicas para la capacitación y certificación de agentes marítimos como así también, el establecimiento de estándares de acreditación profesional internacionalmente reconocidos.



Depósitos en Zona Franca
La Plata y Capital Federal

Almacenes / Logística /
Distribución

TEL: 0221 468 0041 / 0047
INFO@LIZF.COM.AR
WWW.LIZF.COM.AR