

# Grúas y Transportes

Sitio de WordPress.com

## Retrasos en la nueva licitación de Buenos Aires por 1900 millones de dólares – By portstrategy.com

26/10/2019

[Deja un comentario](#)

## Retrasos en la nueva licitación de Buenos Aires por 1900 millones de dólares – By portstrategy.com

Publicado por portstrategy.com el 24 de Octubre de 2019

Traducido por [Gustavo Zamora \(https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora\)\\*](https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora), Buenos Aires (Argentina) para gruarytransportes.



Foto: Crucero zarpando de Puerto Nuevo. Las terminales de contenedores serán reubicadas para permitir la actividad de los buques de pasajeros.

La licitación por 1900 millones de dólares para el desarrollo de Puerto Nuevo ha sido retrasada hasta el 2 de diciembre, debido a los sorprendentes resultados de las elecciones presidenciales primarias a principios de agosto, como descubre Rob Ward.

A principios de este año, la Administración General de Puertos (AGP), la autoridad portuaria de Buenos Aires, publicó su detallado documento de licitación para una concesión de 50 años (que consta de 35 años, más otros 15 años) para el nuevo desarrollo de la zona portuaria en Puerto Nuevo, una zona céntrica de la capital argentina.

La AGP decretó en su lanzamiento que las tres terminales existentes serán convertidas en una sola, como varios expertos habían estado insinuando en Port Strategy durante el año pasado.

Después de varios años de deliberaciones y demoras, los usuarios del puerto han estado interesados en que el proyecto gane fuerza, pero cuando Mauricio Macri, el actual presidente argentino que es favorable al mercado, obtuvo un 15% menos de votos que la boleta conjunta Alberto Fernández / Cristina Kirchner, la sorprendente posibilidad de que otro gobierno de izquierda se haga cargo del país en noviembre significa que los posibles inversores podrían ser cautelosos.

En consecuencia, poco después de las primarias, cuando la AGP acordó retrasar la licitación, los comentarios de las fuentes locales a Port Strategy dicen que lo consideran una decisión acertada. Patricio Campbell, presidente del Centro de Navegación en Argentina (el cual representa los intereses de todos los operadores marítimos y portuarios) y además Presidente de ONE Argentina, dijo que después de la derrota de Macri en las votaciones, el retraso fue casi inevitable.

“Desde los resultados de las Primarias, han habido muchas dudas sobre el curso futuro de la política y de la economía argentinas, por lo que los inversores necesitarán saber qué tipo de escenarios políticos existen en el país antes de permitir que se abran los sobres con sus ofertas”, nos confirmó.

Mientras tanto, mientras algunos usuarios del puerto temen que la reducción de opciones en Puerto Nuevo (de tres a dos) pueda generar costos adicionales, otros creen que las economías de escala reducirán los costos operativos en la instalación del puerto ubicado en el centro de la ciudad, el cual maneja más del 50 por ciento de todo el tráfico de contenedores de Argentina.

Se espera que varios de los principales operadores portuarios internacionales oferten por el proyecto, el cual se espera que cueste cerca de 2 mil millones de dólares durante el período de 50 años, aunque el oferente ganador sólo tendrá que proporcionar 100 millones de dólares inicialmente, con el estado proporcionando 530 millones de dólares durante la duración de la concesión.

## **BUSCANDO ADQUISICIONES**

Se espera que las empresas oferentes incluyan a Hutchison Ports, DP World y APM Terminals, (cada una de las cuales ya tiene una participación en la capital argentina, en BACTSSA, TRP y Terminal 4, respectivamente) más China Merchants Port Holdings (CMPH), quienes ahora operan la terminal de contenedores TCP en Paranaguá, la segunda más grande de Brasil, y quienes claramente están buscando adquisiciones en América del Sur. Las tres concesiones existentes finalizarán en mayo de 2020.

La naviera china, Cosco Shipping, también es un operador importante en los mercados argentinos y se dice que está respaldando una oferta de CMPH para ganar la concesión, según dijo una fuente confiable en Buenos Aires, que trabaja en estrecha colaboración con los chinos, pero que desea permanecer en el anonimato.

Según el Ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, la renovación de la infraestructura portuaria de Puerto Nuevo verá eventualmente duplicarse con creces a la capacidad de carga de las tres terminales portuarias (que actualmente es de 1,4 millones de TEUs por año), con la nueva terminal que tiene un “diseño flexible, adaptable a las necesidades del mercado”.

También verá los actuales “muelles en forma de dedos o de peine” reconvertidos en muelles lineales más modernos y se agregarán otras 10 hectáreas a través del relleno de terrenos ganados al Río de la Plata.

El calado también se mejorará de los actuales 32,5 pies (9,9 metros) a 34,5 pies (10,5 metros) y esto, junto con la nueva configuración del muelle, permitirá que los buques de más de 10,000 TEUs puedan hacer escala aquí, aunque con restricciones de calado y capacidad.

Dietrich ha trabajado en estrecha colaboración con la AGP (el administrador de Puerto Nuevo, pero no de Exolgan, quien también presta servicios en Buenos Aires desde el lado sur de la ciudad), y varios años de investigación y consultas han dado como resultado el documento final, que es bastante largo totalizando unas 250 páginas.

El comandante Flavio Galanis, el director de planificación de AGP, le dijo a Port Strategy a principios de este año que la licitación internacional comenzaría en agosto, pero esta se retrasó hasta octubre (el mismo mes que las elecciones presidenciales argentinas, con la primera vuelta de las elecciones que se

realizará el 27 de octubre). Sin embargo, los usuarios del puerto no sabrán quién será el oferente ganador hasta diciembre.

El adjudicatario ganador de la licitación podrá operar una terminal con una capacidad inicial de 1,4 millones de TEUs por año, la que aumentará a 2,7 millones de TEUs para 2030. Esta cubrirá 45 hectáreas e incluirá 900 metros de muelle para empezar, cifra que luego se elevará a 1.200 metros.

## **DOS FASES**

Galanis confirmó que la concesión será llevada a cabo en dos fases, y que la fase uno está programada para finalizar en 2025. Esta fase consistirá en que las Terminales 1 y 2 (Terminales Río de la Plata, que actualmente son la operación de DP World) se convertirán en una terminal de cruceros dedicada (los cruceros ya operan allí) y en que todas las operaciones de contenedores se trasladarán a las Terminales 3, 4 y 5, mientras que continúa el relleno hacia el noroeste de la Terminal 5 (que hoy es la terminal de Hutchison Ports).

Una vez que se complete ese componente, las nuevas instalaciones portuarias se trasladarán gradualmente al nuevo sitio y serán comprados nuevos equipos, lo cual podría llevar entre tres y cinco años adicionales, afirmó. Actualmente, la Terminal 4 es operada por la subsidiaria de Maersk, APM Terminals.

Tan pronto como se eliminen las antiguas instalaciones y la infraestructura del área que ahora alberga a las Terminales 1 a 3, serán reconvertidas en centros comerciales (shoppings), oficinas y áreas de uso residencial –departamentos-.

Se convertirán en un nuevo “Puerto Madero”, el cual está adyacente a Puerto Nuevo y que ya ha sufrido una transformación (similar a las áreas reurbanizadas cerca del Puerto de Barcelona) después de haber sido el muy antiguo e histórico puerto de Buenos Aires –BA-.

“Todo el terreno cerca del centro de la ciudad de Buenos Aires es muy caro”, explicó Galanis, “y esto también está impulsando los nuevos desarrollos”. Un consultor experimentado con sede en Buenos Aires, que no desea ser identificado, dijo que la cantidad de contenedores manejados anualmente en Puerto Nuevo (desde 888.019 TEUs en 2017 a 968.000 TEUs en 2018, según la AGP) no era suficiente para proporcionar negocios para dos nuevas terminales, lo cual era el plan original.

“Realmente tiene sentido tener un sólo ganador de este proceso”, le dijo a Port Strategy. “En mi opinión, Exolgan [que manejó 604.891 TEUs el año pasado, en comparación con los 554.458 TEUs del 2017 y tiene una capacidad de 820.000 TEUs] y Zarate [con una capacidad de 270.000 TEUs] pueden proporcionar suficiente competencia. El comienzo de las operaciones en Tecplata también agregará la capacidad que tanto se necesita, especialmente mientras estén avanzando las obras”.

## **“GRAN CABOTAGE”**

Tecplata, que es propiedad y es operado por ICTSI de Filipinas, abrió su negocio en abril de este año, con la naviera brasileña Log-In Logistica agregando una escala en Tecplata de su servicio Mercosur llamado “Gran Cabotage” el cual une el Río de la Plata con Pecém, en el noreste de Brasil. El servicio incluye una escala en Suape, donde está operando otra terminal de ICTSI, Tecon Suape.

La visión de este consultor de una “competencia suficiente” se hizo eco de varias otras en la capital argentina, incluyendo a Robert Murchison, el CEO de Murchison SA, un grupo portuario diverso que incluye servicios de estiba en Buenos Aires y la pequeña terminal de contenedores llamada Terminal Zarate a unas 90 millas (unos 145 kilómetros) fuera de la ciudad.

Él está convencido de que un único nuevo operador es todo lo que se necesita para Puerto Nuevo.

“Debido a los muchos problemas con la economía argentina, Puerto Nuevo está manejando más o menos el mismo volumen durante los últimos 15 años más o menos y como la mayoría de las terminales de contenedores operan mejor a mayor escala, creo que un operador para ese tamaño de instalación parece ser casi lo correcto”, argumentó Murchison.

La Terminal Zarate manejó 129.294 TEUs el año pasado, frente a los 119.993 TEUs del 2017 (según las cifras de la AGP). Sin embargo, las navieras y los cargadores no estaban tan contentos de que Dietrich y la AGP decidieran fusionar tres terminales en una.

“Sin duda, veremos que los costos se reducen al comienzo, pero una vez que la economía argentina reviva y las importaciones comiencen a recuperarse nuevamente, podríamos ver que los costos de manejo de las terminales – terminal handling costs – suben nuevamente”, le dijo a Port Strategy un gerente de línea con sede en Buenos Aires que trabaja para una naviera importante. “También me preocupa el aumento de los cargos luego de la decisión impuesta por el gobierno a los operadores de las terminales de otorgar a los estibadores un aumento salarial del 40 por ciento luego de las huelgas de este año”, concluyó.

Read it in English at: [https://www.portstrategy.com/news101/world/south-america/delays-to-new-\\$1.9bn-buenos-aires-tender](https://www.portstrategy.com/news101/world/south-america/delays-to-new-$1.9bn-buenos-aires-tender) ([https://www.portstrategy.com/news101/world/south-america/delays-to-new-\\$1.9bn-buenos-aires-tender](https://www.portstrategy.com/news101/world/south-america/delays-to-new-$1.9bn-buenos-aires-tender)).

=====

Descargar este artículo como PDF:

Fuentes:

Ver en cada artículo, foto y en cada video más arriba.

Texto en español de gruasytransportes < [gruasytransportes.wordpress.com](http://gruasytransportes.wordpress.com) >

(\*)Gustavo Zamora es un especialista en equipo de elevación y manejo de cargas. Vive y trabaja en Buenos Aires (Argentina)

Tags:

Port Strategy | Delays to new \$1.9bn Buenos Aires tender (gz38),

Elecciones Primarias Abiertas Simultáneas y Obligatorias (PASO) del 2019,

call = escala o hacer escala,

**Si quiere colocar este post en su propio sitio, puede hacerlo sin inconvenientes,**

siempre y cuando no lo modifique y cite como fuente a <https://gruasytransportes.wordpress.com> (<https://gruasytransportes.wordpress.com/>).

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.

Síguenos en Twitter en [@gruastransporte](https://twitter.com/gruastransporte) (<https://twitter.com/gruastransporte>).

Síguenos en [www.facebook.com/blogdegruasytransportes/](http://www.facebook.com/blogdegruasytransportes/) (<http://www.facebook.com/blogdegruasytransportes/>).

14905

Etiquetado: [Administracion General De Puertos](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/administracion-general-de-puertos/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/administracion-general-de-puertos/>), [APM Terminals](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/apm-terminals/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/apm-terminals/>), [China Merchants Port Holdings \(CMPH\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-merchants-port-holdings-cmph/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-merchants-port-holdings-cmph/>), [China Ocean Shipping \(Group\) Company \(COSCO\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-ocean-shipping-group-company-cosco/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-ocean-shipping-group-company-cosco/>), [correccion de manuales traducidos](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/>), [Cosco](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cosco/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cosco/>), [DP World](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dp-world/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dp-world/>), [Exolgan](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/exolgan/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/exolgan/>), [Future of Port of Buenos Aires](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/future-of-port-of-buenos-aires/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/future-of-port-of-buenos-aires/>), [Grua](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/>), [Gustavo Zamora](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/>), [Hutchison Port Holdings](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hutchison-port-holdings/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hutchison-port-holdings/>), [ICTSI](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ictsi/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ictsi/>), [maersk](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk/>), [maersk line](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk-line/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk-line/>), [Murchison](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/murchison/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/murchison/>), [ONE](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/one/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/one/>), [Port Strategy](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/port-strategy/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/port-strategy/>), [puerto madero](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/puerto-madero/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/puerto-madero/>), [puerto nuevo](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/puerto-nuevo/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/puerto-nuevo/>), [Roberto Murchison](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/roberto-murchison/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/roberto-murchison/>), [TCP](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/tcp/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/tcp/>), [Tecon Suape](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/tecon-suape/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/tecon-suape/>), [Terminal 4](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminal-4/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminal-4/>), [Terminal Zarate TZ](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminal-zarate-tz/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminal-zarate-tz/>), [Terminales Rio de la Plata](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminales-rio-de-la-plata/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminales-rio-de-la-plata/>), [traduccion de manuales](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-de-manuales/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-de-manuales/>), [traduccion tecnica](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-tecnica/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-tecnica/>), [traductor](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traductor/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traductor/>).

This site uses Akismet to reduce spam. [Learn how your comment data is processed.](#)

[Crea un blog o un sitio web gratuitos con WordPress.com.](#)

