

Señores

Ministro de Transporte de la Nación

Ministro de Trabajo de la Nación

Secretario de Transporte

Subsecretario de Puertos Vías Navegables y Marina Mercante

Presidente del Consejo Portuario Argentino

Interventor Administración General de Puertos SE

Presidente ENAPRO

De nuestra consideración:

Las **Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA)**, **Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA)** y el **Consejo de Cargadores de la República Argentina** integrado por la **Cámara Argentina de Comercio y Servicios (CAC)** y la **Unión Industrial Argentina (UIA)** se dirigen a ustedes con relación a los graves perjuicios que viene sufriendo la carga como consecuencia de diferentes conflictos que se están produciendo últimamente en distintos puertos nacionales, sumándose a la histórica bajante del Río Paraná, las subas del valor del peaje del Canal Martín García, la tasa a las cargas de exportación Resolución 192/2022 AGPSE y el cargo de seguridad PBIP, entre otros flagelos que sufre la carga de exportación e importación y que presionan al alza de los costos con lo que ello significa para la producción y el comercio en su conjunto.

Los acontecimientos de público conocimiento que tuvieron lugar en la Terminal Puerto Rosario (TPR) y que paralizaron, por una acción sindical, la actividad portuaria por más de 42 días, provocaron, como sucedió también en la Terminal Exolgan a mediados del mes de septiembre del año pasado, la inmovilización de carga en las terminales y la falta de tareas de almacenaje, removido interno, aumento en movimientos por contenedor, saturación de espacios, rotura de programación operativa, y demora/ cancelación en recepción de buques con derivación a otras terminales en algunos casos, afectando el normal desempeño de logística y transporte de cerca de 7.000 contenedores sumando los diversos conflictos.

Debido a esos inconvenientes, la carga sufrió extra costos por:

- Demoras que afectaron el abastecimiento de insumos –muchos de ellos perecederos- y repuestos importados, generando el paro de líneas de producción en algunas cadenas productivas (automotriz, electrodomésticos, alimenticias, cerealeras, insumos), y en general, acumulación de horas improductivas
- Incumplimiento de contratos de entrega y demoras en el despacho de exportaciones, generando incumplimientos que ponen en riesgo las relaciones comerciales de empresas argentinas en el exterior.

- Multiplicación de los gastos de transporte y logística por cancelación de turnos, reducción de tiempos para carga perecedera, y la imposibilidad de entrega de contenedores con carga de importación en Terminal.
- Costos adicionales por demoras por la entrega fuera de término del contenedor vacío a las Líneas Marítimas; el costo diario varía entre los USD 100 y 150 por contenedor dry; dólares tan necesarios para la producción pero que se irán a cambio de ningún valor agregado más que devolver “tarde” un contenedor vacío.
- En el caso puntual de **TPR, la extensión del conflicto por 42 días generó la derivación de carga de** importación y exportación a otros puertos con los consecuentes mayores costos, terrestres y marítimos y la alteración de los cronogramas de entrega/despacho.
- Además, la Dirección General de Aduanas se vió en la necesidad de relocalizar recursos humanos destinados al control de carga contenedorizada sobre puertos que normalmente operan con volúmenes mucho menores.
- Para las navieras extra costos millonarios en dólares por demoras en las operaciones de los buques, descargas/cargas incompletas, alteraciones de itinerarios, reprogramaciones.

Estos mayores costos **pasan a ser trasladados y pagados por la carga a través de diferentes mecanismos:** adicionales al flete marítimo, aumento del costo de reposicionamiento de contenedores, reducción de servicios directos en Puerto de Buenos Aires, recargos en Terminal, duplicación de fletes terrestres y sus demoras, entre otros.

Corresponde agregar también los importantes **costos financieros, comerciales, crediticios y administrativos que nacen en las demoras e incumplimientos sufridos por las empresas cuya carga se vio afectada.**

Es importante señalar que si bien se proclama la conveniencia y necesidad de aumento de las exportaciones y diversificación de sus destinos entre los objetivos nacionales a promover, lo precedentemente expuesto confirma que no se aborda con el mismo énfasis ni priorización los factores que obstaculizan la consecución de tales objetivos, subestimando el impacto de dichas circunstancias generan en la posibilidad de realización de las operaciones, así como su impacto en la competitividad nacional. Con mayor frecuencia y por motivos ajenos a si misma, la carga carece de las condiciones básicas para mejorar su operatoria y bajar sus costos operativos logísticos. De tal forma, señalamos que los puntos mostrados como negativos para la carga, se han convertido en promociones para nuestros competidores internacionales:

- Hemos transferido grandes volúmenes de carga a puertos extranjeros, haciendo que las divisas generadas, promociónen mayor mano de obra y mejora de infraestructura de transporte y logística de otros países de la región.
- Hemos facilitado el crecimiento del “feeding” de nuestras cargas, encareciendo nuestro transporte y promocionando la bandera extranjera, la competitividad del negocio naviero de otros países y perdiendo divisas a manos de nuestra competencia.

- Concatenado a los conflictos laborales, la falta y/o demora de inversión reciente en infraestructura logística básica, ha implicado que el principal puerto containero (Buenos Aires) tenga 3 metros menos de calado que el de Montevideo. Así como su canal de acceso y demoras operativas no permitan sacar ventaja de los nuevos buques en uso de mayores dimensiones y exigencias de calado.
- Hemos encarecido la operación portuaria/naviera, a niveles no comparables frente al estándar regional/global, acompañando ello con normativas aduaneras, fiscales, laborales que potencian la ineficiencia.
- La carga no ha recibido ninguna medida por parte de las Autoridades Portuarias que contribuyan a bajar sus costos, como lo han recibido los buques que operan en los puertos, los cruceros y las terminales. Se ha solicitado una rebaja en las tasas a las cargas hasta ahora sin respuesta.

Por lo tanto, las entidades firmantes solicitan a las autoridades nacionales competentes su intervención a los fines de que:

1. En vistas de la falta de operación de la Terminal Puerto de Rosario por 50 días, se exima a la carga del pago de los extra costos generados por motivos ajenos a las empresas afectadas, incluyendo aquellos costos derivados de las Líneas Marítimas, como la penalización de la devolución de los contenedores vacíos fuera de término.
2. Se convoque a una instancia de articulación público-privada que permita avanzar en la revisión en las normas, decisiones y políticas que afectan la operatoria portuaria para alcanzar una sensible reducción de los costos portuarios y de mejoras en la infraestructura portuaria, vías navegables, accesos terrestres y comunicación, para lo cual quedan a la disposición de las autoridades, con el fin de ampliar el contenido de esta nota, y colaborar en eventuales proyectos para alcanzar los objetivos señalados.

Quedando a la espera de una pronta convocatoria para evaluar en conjunto las medidas necesarias a fin de subsanar los mayores costos padecidos por la carga los saludamos muy atentamente.



Daniel Funes de Rioja
Presidente UIA



Fernando Landa
Presidente C.E.R.A



Natalio Mario Grinman
PRESIDENTE



O. Oscar Perez
Presidente CIRA