



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de noviembre de 2023

Señora
Lic. María Jimena López
Secretaria de Gestión del Transporte
Ministerio de Transporte
S / D

Ref.: Costos Operativos en Puerto de Buenos Aires

De nuestra mayor consideración:

El Consejo de Cargadores de la República Argentina, conformado por la Cámara Argentina de Comercio y Servicios (CAC) y la Unión Industrial Argentina (UIA) junto con la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA) y la Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA), en calidad de asociación representativa en defensa de los intereses de la "Carga" y la competitividad de la logística y el comercio exterior, se dirigen a Usted para expresar la urgencia que los temas seguidamente expresados tienen para el desarrollo logístico en el futuro inmediato.

Como es de su conocimiento, la definición del futuro del Puerto de Buenos Aires y el desarrollo de las obras de mejora en la Hidrovía son objetivos centrales para el desarrollo competitivo de nuestro comercio exterior y la facilitación de exportaciones e importaciones vinculadas a ello.

En el caso del Puerto de Buenos Aires, ya hemos presentado y sostenido ante las autoridades nacionales, la necesidad de trabajar para la reducción de costos operativos del mismo, atento al creciente deterioro de los servicios y desplazamiento de sus volúmenes a otros puertos regionales (Chile, Montevideo, Santos), a consecuencia de los sucesivos aumentos y eventos de paros y demoras en las operaciones. Todo esto fue generando un escenario actual en que la carga local es operada por puertos y equipos extranjeros, movidos por servicios feeder y todo ello generando el uso de divisas locales para el pago de dichos servicios.

Definido así el caso del Puerto de Buenos Aires, queremos resaltar la urgencia de tomar conocimiento y rever las últimas definiciones aplicadas al mismo y las consecuencias que de ellas podemos esperar.

La Resolución **502/2023 del Ministerio de Transporte, correspondiente a la concesión de las terminales 1, 2, 3 y 4 del Puerto Nuevo Buenos Aires conforme al Decreto N° 299/2023.**



En la misma se han:

- Prorrogado las concesiones, sin licitación y sin audiencia pública como ocurrió en prorrogas anteriores, por un plazo de 3 años con posibilidad de aumentarlo a 6.
- Modificando los términos tarifarios que tienen hasta el presente las dos empresas concesionarias eliminando los montos máximos de las tarifas a partir de enero del 2024.
- Se ha incrementado la tasa a las cargas que cobra la Administración General de Puertos (AGP) al 100%.

Esta resolución genera gran preocupación en el sector dador de carga debido que, en un entorno de altos costos, la misma generará un aumento de costos logísticos donde ya el puerto de Buenos Aires está entre los más caros de la región.

Al efecto señalamos algunos elementos que contribuyen a nuestra falta de competitividad:

- a) La **eliminación de las políticas de tarifas máximas** para las terminales permitirá aumentos del tarifario del puerto de forma unilateral. Las mismas ya fueron incrementadas en marzo del presente año cuando se simplificó la facturación. Este aumento fue rechazado por el Consejo de Cargadores (UIA y CAC) junto a la CERA y CIRA por medio de una nota a la Gerencia General de AGP. El aumento de las mismas fue mayor que la pérdida de valor de compra de la divisa extranjera. Por este motivo, futuros aumentos sólo incrementarán costos logísticos y beneficios de las terminales concesionadas. De eliminarse las tarifas máximas empeora aún más la falta de competitividad nacional, pues el puerto de Buenos Aires está entre los más caros de la región.
- b) El **aumento de la tasa a las cargas de 4 a 8 dólares** contribuirá al aumento de los costos logísticos para las empresas que utilizan el puerto. Si bien las exportaciones tienen una bonificación del 50%, nada garantiza que la misma no sea levantada a futuro. Esta bonificación puede ser dada de baja en cualquier momento.

Por estas razones, de llevarse a cabo estas modificaciones, las importaciones de las industrias alimenticias, farmacéuticas, automotrices, químicas, entre las muchas otras que operan en dicho puerto, tendrán **significativos aumentos en los costos portuarios**. Para la **carga de exportación el mayor costo portuario repercutirá en una mayor pérdida de competitividad** de los productos producidos en el país, con la consiguiente posibilidad de perder mercados producto de dichos aumentos de costo de producción y logística exportadora. Consecuentemente todos estos problemas se verán también reflejados en mayores costos asociados a la producción con consiguiente aumento de precios.



De acuerdo a lo expuesto, solicitamos a Uds. arbitrar las disposiciones, normas y medidas que sean necesarias para mantener la aplicación de la tarifa máxima vigente y se deje sin efecto el aumento de tasas a las cargas, a su vez manteniendo la bonificación del 50% para los tráficos de exportación, todo esto en función de los inminentes perjuicios económicos y logísticos arriba mencionados en caso de avanzar con las condiciones de la nueva concesión, habida cuenta la oportunidad de que aún la misma no está vigente.

Nos ponemos a disposición para trabajar en conjunto a fin de lograr servicios para el comercio exterior competitivos que nos permitan recuperar mercados.

Agradeciendo la atención a este importante tema que perjudica al comercio exterior, lo saludamos muy atentamente.

Carlos Restaino
Secretario
Consejo de Cargadores

Cámara Argentina de Comercio y
Servicios

Eduardo Rodríguez
Secretario
Consejo de Cargadores

Unión Industrial Argentina

Ing. Oscar Fernández Choco
Director Corporativo

Cámara de Exportadores de la
República Argentina - C.E.R.A.

Lic. Fernando Furci
Gerente General

Cámara de Importadores de la República
Argentina - C.I.R.A.