



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA ARGENTINA “SANTA MARÍA DE LOS
BUENOS AIRES”**

TRABAJO FINAL INGENIERIA CIVIL

Puerto de Buenos Aires: situación actual y perspectivas a mediano plazo

Autores

**Nicolas Andrés Galgano
Franco Gabriel Minochio**

Director de Carrera

Ing. José Ante

Tutor

Ing. Alberto Palomar

BUENOS AIRES

FEBRERO 2021

Prefacio

El presente trabajo se presenta como requisito para optar por el título de grado de Ingeniero Civil en la Universidad Católica Argentina (UCA). Los autores de este trabajo son los alumnos Nicolas Andrés Galgano y Franco Gabriel Minochio. El presente trabajo de investigación no se ha presentado en ninguna otra institución y es de elaboración propia.

La confección del trabajo final ha sido posible gracias a la contribución de varios profesionales e instituciones que nos han aportado u apoyo y conocimientos. En particular queremos agradecer al Ing. Alberto Palomar y otras tantas personas que nos han guiado en esta investigación.

Agradecimientos personales:

Nicolas:

Agradecimiento a padres, novia, familia y amigos, que han acompañado a lo largo de toda la carrera y del desarrollo del presente trabajo.

Franco:

Agradecimiento a padres, novia, familia y amigos, que han acompañado a lo largo de toda la carrera y del desarrollo del presente trabajo.

Especial agradecimiento y dedicatoria a Claudio Demichelis, que ya no se encuentra físicamente, pero que ha sido un gran sostén y ha contribuido mucho a lo largo de todo el desarrollo del trabajo de Tesis Final.

Febrero de 2021

Facultad de Ingeniería y ciencias Agrarias

Universidad Católica Argentina

Índice

Prefacio	- 1 -
Índice.....	- 2 -
Introducción.....	- 3 -
I Evolución Histórica y Marco Legal	- 5 -
1.1 - Situación pre-Ley 24093	- 5 -
1.2 - La concesión de terminales	- 9 -
1.2.1 - Proceso de Licitación	- 9 -
1.2.2 Resultado de Licitación	- 10 -
1.2.3 - Algunos hechos posteriores:	- 14 -
1.3 - Licitación de 2015 para BACTSSA	- 15 -
1.4 - Unificación-Fin de concesiones en 5/2020.....	- 16 -
1.5 - Proyecto 2019.....	- 16 -
1.6 - Prorroga de 2 años a TRP y Terminal 4.....	- 29 -
1.7 - Situación BACTSSA	- 29 -
1.8 - Nodo AMBA (Otras terminales en el Área Metropolitana de Buenos Aires)	- 31 -
1.8.1 - Terminal Zarate.....	- 31 -
1.8.2 - Terminal Exolgan	- 34 -
1.8.3 - Terminal Tecplata	- 37 -
1.9 - Movimiento de contenedores en puertos argentinos	- 42 -
1.9.1 - Comparación con puerto de Montevideo:	- 56 -
1.9.2 - Puertos Alimentadores	- 60 -
II La inserción de Buenos Aires en el mercado mundial	- 61 -
2.1 - Principales rutas ECSA	- 61 -
2.2 - La región ECSA – Puertos principales	- 62 -
2.3 - Servicios en operación	- 67 -
2.4 - Efecto “Cascada”.....	- 71 -
2.5 - Infraestructura actual y proyectada para los puertos de la región.....	- 73 -
2.6 - Proyecciones a futuro: PBI vs TEU’S	- 74 -
III Conclusiones Finales	- 76 -

Introducción

En el presente trabajo se realizará un análisis sobre el puerto de Buenos Aires, su historia, su situación actual (tanto en características físicas como en importancia regional, y sus perspectivas al mediano plazo), así como las distintas alternativas que enfrenta en cuanto a reformas, concesiones y proyecciones de movimientos de contenedores, también en el mediano plazo.

Se incluyen dentro del mismo tres partes:

La primera contiene: una explicación histórica del puerto, pasando por algunos de los hechos más importantes que llevaron hasta su situación actual; una descripción del mismo, pasando por sus operadoras, y las características físicas actuales, un análisis de la fallida licitación del año 2019 que buscaba una reestructuración muy importante del puerto; una descripción de la situación actual de las licitaciones y las operadoras portuarias, con un planteo de las incertidumbres más importantes acerca de las mismas; una descripción acerca de todo el “nodo AMBA”, que incluyen a otros puertos importantes en tráfico de contenedores dentro del Área Metropolitana de Buenos Aires; y un análisis estadístico de los movimientos de contenedores y operaciones portuarias, tanto del puerto de Buenos Aires, como de otros puertos importantes y del mundo en general.

La segunda parte incluye: una descripción de las principales líneas regulares de contenedores a nivel mundial; una descripción de los puertos principales de la región (costa este de Sudamérica), junto con los servicios en operación; un análisis sobre la participación de Buenos Aires dentro del mercado regional; un breve análisis del crecimiento del tamaño de los buques a nivel histórico, el cual impactará en las perspectivas y en las opciones a futuro; una descripción de la infraestructura que se encuentra proyectada para los próximos años de los puertos de la región, con el contexto apropiado; y por último un análisis acerca de los posibles escenarios en cuanto a las líneas marítimas y el desarrollo de los servicios de tráfico de contenedores a futuro.

La tercera etapa incluye un análisis de las alternativas del puerto a futuro, con un análisis de los probables escenarios; y las conclusiones del trabajo, explicando nuestras perspectivas y qué opciones vemos como más probable, junto con algunas observaciones.

I

Evolución Histórica y Marco Legal

1.1 - Situación pre-Ley 24093

En el año **1919** se finalizó la construcción del “Puerto Nuevo”, proyectado por el ingeniero Huergo.

Hasta ese momento, el puerto principal de Buenos Aires era lo que se denomina el “Puerto Viejo” de Puerto Madero. En ese entonces, el “Puerto Nuevo”, ubicado al norte del puerto anterior, vino a aumentar la oferta portuaria, con un esquema más apto para el tráfico del momento.

El mismo contaba en ese entonces con 5 dársenas, (A-E) que se fueron inaugurando en etapas, para más adelante agregar una sexta (Dársena “F”), todas protegidas por una escollera exterior. La finalización de la construcción con la Dársena “F” data de fines de la década de 1920 (**1928**).



Imagen N I.1.1 - Puerto Nuevo en sus orígenes

1

¹ Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-ba/institucional/historia>

Se puede notar que un diseño con dársenas y espigones permitía contar con muchos frentes de atraque, dada la gran cantidad de buques que comenzaban a ir al puerto, y los largos tiempos de carga y descarga asociados a la tecnología de la época. Vemos también que no era necesario contar con grandes extensiones de suelo para almacenar mercadería. (En la época, al tratarse de carga suelta, mayoritariamente se almacenaba en galpones a cubierto).

En la siguiente imagen se observa un sector ciudad de Buenos Aires, en donde se distinguen tanto el puerto nuevo (en operación desde 1919, y es donde actualmente se concentra la operación de cargas), como puerto madero, dentro del cual también se distinguen, los diques de 1 a 4 (desafectados de la operación portuaria desde la década de 1990), y las dársenas sur y norte (que continúan actualmente con operaciones, pero no de carga):



Imagen N I.1.2 - Puerto Madero y Puerto Nuevo

En el año **1956** por Decreto Ley 4263/56 se creó la Administración General de Puertos (AGP) como empresa del estado y se profundizó la centralización de la política portuaria en el puerto de Buenos Aires que ya venía tomando fuerza en los años anteriores. Las provincias perdieron influencia sobre el manejo portuario a medida que la nación centralizaba. La AGP quedó a cargo de la explotación, administración y mantenimiento de todos los puertos marítimos y fluviales del país.

La década de **1960** vio un aumento cada vez mayor de los tamaños de los buques utilizados en el comercio mundial, tendencia no acompañada por los puertos argentinos, que comenzaron a tener problemas para ofrecer los servicios requeridos.

Dado un decaimiento progresivo de la red portuaria y la red de transportes con dificultades para obtener financiamiento, en las décadas de 1960 y 1970, se generaron pérdidas de rendimiento y caídas en los niveles de servicio. Como consecuencia aumentaron las cantidades de buques en cola y se encarecieron los fletes marítimos. Se acentuó también la limitante de la profundidad requerida por los buques de la época.

Cabe aclarar que el río de la plata siempre presentó un desafío en cuanto a la profundidad disponible vs. la requerida. Naturalmente el río de la plata, en su zona interior, posee una profundidad inherente media de 4,50m, y los dragados actuales del canal de acceso llevaron esa profundidad a una mínima de 10,5m. (Lo que dista de las profundidades requeridas por muchos de los buques más grandes navegando a plena capacidad).

En el año 1989 se sancionó la Ley 23696, conocida como “Ley de Reforma del Estado” donde se sentaron las bases para una privatización que sería llevada a cabo en el sector portuario en el año 1992. La Ley le permitió al presidente proceder con privatización, fusión o disolución de empresas estatales.

El gran cambio se dio en el año **1992**, cuando se promulgaron la Ley 24093 y el Decreto 817/92, que establecieron principalmente las siguientes condiciones:

- *“A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y la administración portuaria.*

En caso de que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de esos puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos”.

- *“La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a éstos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley”.*
- *“La administración de los puertos nacionales, podrá celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar, o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, para la prestación de servicios portuarios, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación, conforme la legislación vigente”.*

En resumen, se establece una desregulación de la administración portuaria, se concede el manejo de los puertos a las provincias, y se permite la privatización parcial mediante concesiones portuarias. Cabe aclarar que el puerto de Buenos Aires continuó siendo de Jurisdicción Nacional dado que el decreto daba la opción a cada provincia de tomar o no el manejo de los puertos. En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, recién en el año 1994 tomó estatus de Ciudad Autónoma, pero el puerto continúa bajo jurisprudencia nacional.

En el año 2003 se emitió el decreto 19/2003 en el cual se estableció al Puerto de Buenos Aires como “Puerto Federal” y de esa forma continúa siendo administrado bajo el dominio del Estado Nacional con las concesiones que se habían establecido, y que se mencionarán más adelante.

1.2 - La concesión de terminales

Con la sanción de la Ley 24093, como está explicado en el capítulo anterior, se transfirieron los dominios y las administraciones de los puertos a las respectivas provincias, y abrió el juego para establecer contratos de concesiones a operadoras privadas por medio de licitaciones o *“locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley”*.

Cabe destacar el **Artículo 19**: *“La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.”*, el cual muestra que se establecieron condiciones mínimas requeridas para la operación portuaria, que deberían ser cumplidas por las entidades que quedasen a cargo de la misma, y que se mantuvieron la autoridad policial y control a cargo del estado.

1.2.1 - Proceso de Licitación

El proceso comenzó con la sanción del Decreto 1019/1993, el 17 de mayo de dicho año, mediante el cual el poder ejecutivo nacional faculta al ‘ministerio de economía y obras y servicios públicos’ para llamar a licitación la concesión de terminales portuarias en “el puerto nuevo” (Artículo 1). Seguido del mismo, el 21 de junio de 1993 se emitió la Res. Nº669 aprobando el PCG (Pliego de Condiciones Generales), el Pliego Técnico General y los Pliegos Técnicos Particulares.

La licitación incluía 6 terminales, pero preveía que las terminales 1 y 2 podían adjudicarse por separado o en conjunto, según cual fuera la oferta más conveniente. El mecanismo de selección implicaba que cada postulante ofrecía, no sólo un pago fijo y un plan de inversiones, sino además le garantizaba al estado una cantidad mínima de movimiento de contenedores. (Se debía realizar un pago en función de la cantidad de contenedores movidos, y

esa cantidad mínima garantizaba, consecuentemente, un pago mínimo, incluso aunque se movieran menos contenedores).

Luego de algunos cambios introducidos en los pliegos (por ejemplo, la Res. 878/93), el 16 de noviembre también de 1993 se realizó la recepción de ofertas y apertura del primer sobre.

1.2.2 Resultado de Licitación

Terminales 1 y 2:

- Decreto 1693/94:
 - Por Res 404/94, del 25 de marzo de 1994 se preadjudican las terminales 1 y 2 en forma conjunta al consorcio conformado por “*P&O ARGENTINA S.A. - O. L. FASCE S.A. - MARUBA S.C.A. - PORT INVESTMENT S.A.*”.
 - El 6 de junio de 1994 se emite la Res 709, dejando sin efecto la preadjudicación anterior, y preadjudicando en su lugar al consorcio “*MURCHISON S.A. ESTIBAJES Y CARGAS I. y C. - ROMAN MARITIMA S.A.*”.
 - Finalmente se adjudican las concesiones de ambas terminales a “**Terminales Río de la Plata**”, que en ese momento se encontraba en proceso de formación, compuesta por: “*MURCHISON S.A. ESTIBAJES Y CARGAS I. y C. - ROMAN MARITIMA S.A.*”.
 - La concesión se otorga por un periodo de 24/25 años (hasta 2019).

Terminal 3:

- Decreto 1194/94:
 - Por res 405/94 se preadjudica la Terminal N°3 al consorcio integrado por “*AUTOTRANSPORTES ANTARTIDA – ARPETRO – ROGGE MARINE CONSULTING – MIJACK*”.

- Finalmente asigna la concesión de la Terminal 3 a “**Terminales Portuarias Argentinas**”, integrada por: “*AUTOTRANSPORTES ANTARTIDA – ARPETRO – ROGGE MARINE CONSULTING – MIJACK*”.
- La concesión se otorga por un periodo de 24/25 años (hasta 2019).

Terminal 4:

- Decreto 2123/94:
 - Por Res 406/94 se preadjudica la Terminal N°4 al consorcio formado por: “*GABRIEL Y CIA. S.R.L. – EMPRESA GUILLERMO MARTINEZ S.A. – GRANELES PORTUARIOS S.A. – PLATACHART S.A.*”.
 - Finalmente se adjudica la concesión de la terminal a “**Terminal 4 S.A.**” que en ese momento se encontraba en proceso de formación, compuesta por: “*GABRIEL Y CIA. S.R.L. – EMPRESA GUILLERMO MARTINEZ S.A. – GRANELES PORTUARIOS S.A. – PLATACHART S.A.*”
 - La concesión se otorga por un periodo de 24/25 años (hasta 2019)

Terminal 5:

- Decreto 1195/94:
 - Por Res 407/94 se preadjudica la Terminal N°5 al consorcio: “*BI S. A. – H. BOUZAS CCIA. S. A. -INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL SERVICES INC. (BACTSA)*”, integrado por: “*BI S. A.; H. BOUZAS CCIA. S. A. e INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL SERVICES INC.*”.
 - Finalmente se adjudica el contrato de concesión de la terminal a “**BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S. A. (BACTSSA)**”.
 - La concesión se otorga por un periodo de 18 años (hasta 2012).

Terminal 6:

- Decreto 1196/94: Le otorga la concesión de la terminal N°6 al consorcio “Intefema”, conformado por: “Inversiones Portuarias, Ferrylíneas, Tenanco y Marítima Buenos Aires”.

Para 1995 las terminales estaban asignadas de la siguiente manera:

TERMINAL N.º	CONSORCIO	INTEGRANTES
1	Terminales Rio de la Plata	MURCHISON S.A. ESTIBAJES Y CARGAS I. y C. – ROMAN MARITIMA S.A.
2		
3	Terminales Portuarias Argentinas	AUTOTRANSPORTES ANTARTIDA – ARPETRO – ROGGE MARINE CONSULTING – MIJACK
4	Terminal 4 S.A.	GABRIEL Y CIA. S.R.L. – EMPRESA GUILLERMO MARTINEZ S.A. – GRANELES PORTUARIOS S.A. – PLATACHART S.A.
5	BACTSSA	BI S. A.; H. BOUZAS CCIA. S. A. e INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL SERVICES INC (Ictsi).
6	Intefema	INVERSIONES PORTUARIAS, FERRYLÍNEAS, TENANCO Y MARÍTIMA BUENOS AIRES

Tabla N I.2.1 - Terminales portuarias en 1995.



Imagen N I.2.1 - Puerto Nuevo con sus terminales -1995

1.2.3 - Algunos hechos posteriores:

- En febrero de 1996, “Intefema” presentó la quiebra, y no volvió a concesionarse la terminal N° 6 (que ya no operaba desde diciembre de 1995).
- P&O consiguió quedarse con el control de “Terminales Rio de la Plata”. Para el año 1996 el grupo británico P&O ya se encontraba a cargo de TRP, operando las terminales 1 y 2.
- En el año 2000 la empresa Maersk adquirió el 70% de las acciones de la empresa “Terminal 4” del puerto de Buenos Aires, las cuales pertenecían a la firma “Gabriel”. Con esto, al ser el accionista mayoritario, Maersk quedó a cargo de dicha terminal.
- En el año 2001, el grupo portuario de Hong Kong, Hutchison Port Holdings le compró a la empresa filipina Ictsi el 100% del capital social de BACTSSA, quedando así al control de la terminal N° 5.
- En el año 2006 la empresa emiratí “Dubái Ports World (DPW)” se hizo con el control de la británica P&O, y a través de esta pasó a tener el control de TRP.
- En el año 2008 la terminal N° 4 se unió a, a través de Maersk, a APM Terminals, que es la operadora portuaria del holding.
- En el año 2011, luego de la modificación de pliegos, TRP pudo finalmente acceder a la terminal 3, a través de la fusión con TPA que hasta entonces la controlaba. (TRP estuvo intentando comprar TPA desde mediados del año 2000).
- Antes de que opere el vencimiento de la concesión de Bactssa, en noviembre de 2011, la AGP prorrogó hasta septiembre de 2015 el contrato. Es decir, le agregó 3 años de operaciones al concesionario.

Luego de estos hechos, la conformación de las terminales quedó dispuesta de la siguiente manera:

TERMINAL N.º	CONSORCIO	CONTROLADO POR:
1	Terminales Rio de la Plata	Dubai Ports World.
2		
3		
4	Terminal 4 S.A.	Maersk (a través de APM Terminals)
5	BACTSSA	Hutchison Port Holdings.

Tabla N I.2.2 - Terminales portuarias luego de 2015.

1.3 - Licitación de 2015 para BACTSSA

El 14/10/2015 se abrió la licitación pública “24-2015” que constaba de la concesión de la terminal N° 5 del puerto de Buenos Aires por los siguientes 4 años, previendo que el contrato podría ser prorrogado 1 año adicional sobre “bases fundadas y acuerdo entre partes”.

Durante la licitación se extendió a mayo de 2016 el fin de la concesión anterior para dar inicio a la nueva por 4 años. Esto fue posible dado que en el contrato original de 1996 se preveía un margen denominado “ius variandi”, que permitía extender hasta un 20% el plazo del contrato. De esta forma se completó ese 20% en mayo de 2016.

La nueva licitación, fue ganada por BACTSSA con una oferta económica de 17 millones de dólares, superando la del otro oferente, el Grupo ICTSI, ex integrante de BACTSSA y ahora accionista de la terminal Tecplata, ubicada en la ciudad de La Plata, de la cual se darán detalles más adelante.

La adjudicación a Bactssa de la licitación 24/15 fue realizada en abril de 2016, que arrancaba así su nuevo contrato de 4 años, del 15 de mayo de 2016 al 15 de mayo de 2020.

1.4 - Unificación-Fin de concesiones en 5/2020

En línea con esto, y con el objetivo de abrir una nueva licitación para una nueva etapa del puerto en conjunto (con un proyecto de unificación que se explicará más adelante), en el mes de agosto de 2019 se unificaron los vencimientos tanto de la Terminal Nº 4 como de las terminales de TRP, que finalizaban en octubre de 2019, y se prorrogaron hasta mayo de 2020. (La prórroga debió hacerse por medio del Ministerio de Transporte, del que depende la AGP).

De este modo quedaron unificadas las 3 terminales del Puerto de Buenos Aires a mayo de 2020 y se puso en marcha un nuevo proyecto de licitación.

1.5 - Proyecto 2019

En mayo 2019 se realizó un llamado a licitación para una reestructuración y concesión por 35 años del puerto de Buenos Aires, que incluía varios cambios respecto de las concesiones anteriores.

En primer lugar se hace referencia a modificar la configuración de dársenas y espigones, para avanzar con la construcción de muelles corridos, mucho más acordes a las necesidades actuales de los buques: la configuración previa era necesaria cuando los barcos necesitaban mucho tiempo para descargar poca mercadería, por lo que eran imperativos muchos frentes de atraque y poca superficie terrestre, mientras que actualmente los buques se cargan y descargan con relativa rapidez, pero se requiere de mayor espacio de almacenamiento en tierra dado que se mueven muchos contenedores que estarán algún tiempo en el puerto.

Uno de los objetivos básicos de las reformas era el de consolidar un movimiento hacia el norte de la actividad portuaria de carga, para liberar espacio en el espigón N°1, donde se proponía la adaptación para uso exclusivo de buques de pasajeros y actividades conexas (cruceros principalmente). Se pretendía entonces, liberar la parte Sur del puerto, para luego avanzar con relleno al norte del sexto espigón hacia el este, y conformar una nueva terminal de contenedores (denominada “Exterior”). Esto podrá apreciarse en las imágenes I.5.2 a I.5.7, en las cuales se ven los pliegos de la licitación, cuyos planos muestran claramente la transición hacia la parte norte de puerto a medida que avanzan las obras.

Es útil aclarar, que, al igual que las dársenas se nombraron originalmente de la “A” hasta la “F” en forma ascendente desde el Sur hacia el Norte, los espigones se numeran del “1” al “6”, en ese mismo orden, desde “Dársena Norte”, hacia la “Dársena F”.

Para avanzar sobre el sector Norte se proponían distintas alternativas, las cuales, a su vez, incluyen distintas etapas de obras y progresos para terminar de modernizar la geometría y características del puerto.

Además de eso, quizás el principal cambio, y al mismo tiempo el principal punto de controversia era la idea de establecer un solo operador para todo el puerto. La propuesta consistía en dejar de tener a distintas terminales “compitiendo” entre sí dentro del mismo puerto (actualmente hay 3 operadoras), para pasar a un esquema de operador único, compitiendo con otros puertos de la zona del AMBA, como por ejemplo Zarate, Exolgan, Tecplata, etc.

De esta forma, quien ganara la concesión podría operar en el puerto de Buenos Aires **exclusivamente** (la documentación licitatoria prohibía a operadores de otras terminales de la región resultar adjudicatarios de Buenos Aires, sin previamente haberse desprendido de esas terminales), teniendo la responsabilidad de ejecutar las obras en tiempo y forma según lo pactado, además de ofrecer un pago mínimo, incluyendo a una cantidad mínima de movimiento de contenedores anuales.

Se explicarán a continuación brevemente algunas características del proyecto y la licitación:

-Plazo de la concesión: el plazo originalmente estaba pautado en 35 años, pero establecía para el concedente la opción de prorrogar el contrato hasta un máximo de 15 años (quedando en 50 en total) por única vez, y solo si cumple con condiciones, como, por ejemplo, haberse realizado las obras de la “etapa 3”, solicitar el deseo de prórroga al menos con 5 años de anticipación, presentar un plan de obras con una inversión mínima, etc.

-Tipos de buques a atender: se especificaron parámetros de diseño, considerando como buque de diseño al New Panamax a carga parcial, de 366m de eslora, 51,3m de manga (20 filas de contenedores) y un DWT de 165 908 toneladas.

-Características de muelle: se especificó para cada sitio de atraque una longitud de 400m; las estructuras debían contemplar la posibilidad de una cota de dragado a pie de muelle de -14,00 m; una cota de coronamiento de +4,75 m (ambas referidas al cero del Riachuelo); una separación máxima de 15m entre ejes de defensas; más una serie de detalles de sobrecargas y de características de equipos.

Respecto de la posibilidad de una cota de dragado a pie de muelle de -14.00m, esto hacía referencia a que la evolución de las profundidades en la Vía Navegable Troncal no es un dato conocido, puesto que aún no ha sido definido el futuro de dicha vía. Entonces se requería que las estructuras a construir contemplaran un posible futuro dragado hasta dicha profundidad.

- Obras obligatorias: se establecieron una serie de obras, principalmente asociadas a mantenimiento, que eran de carácter obligatorio, y muchas de ellas periódicas. Una de las obras obligatorias consiste en la demolición de las galerías de embarque de la vieja terminal de embarque de granos en el 4º espigón, de modo tal de poder utilizar la cabecera de este como posta de atraque.

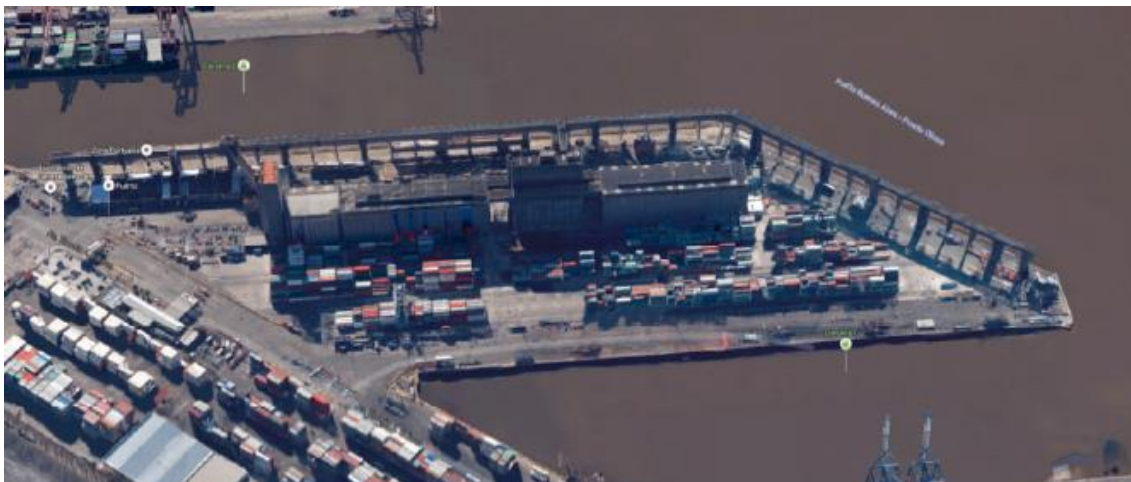
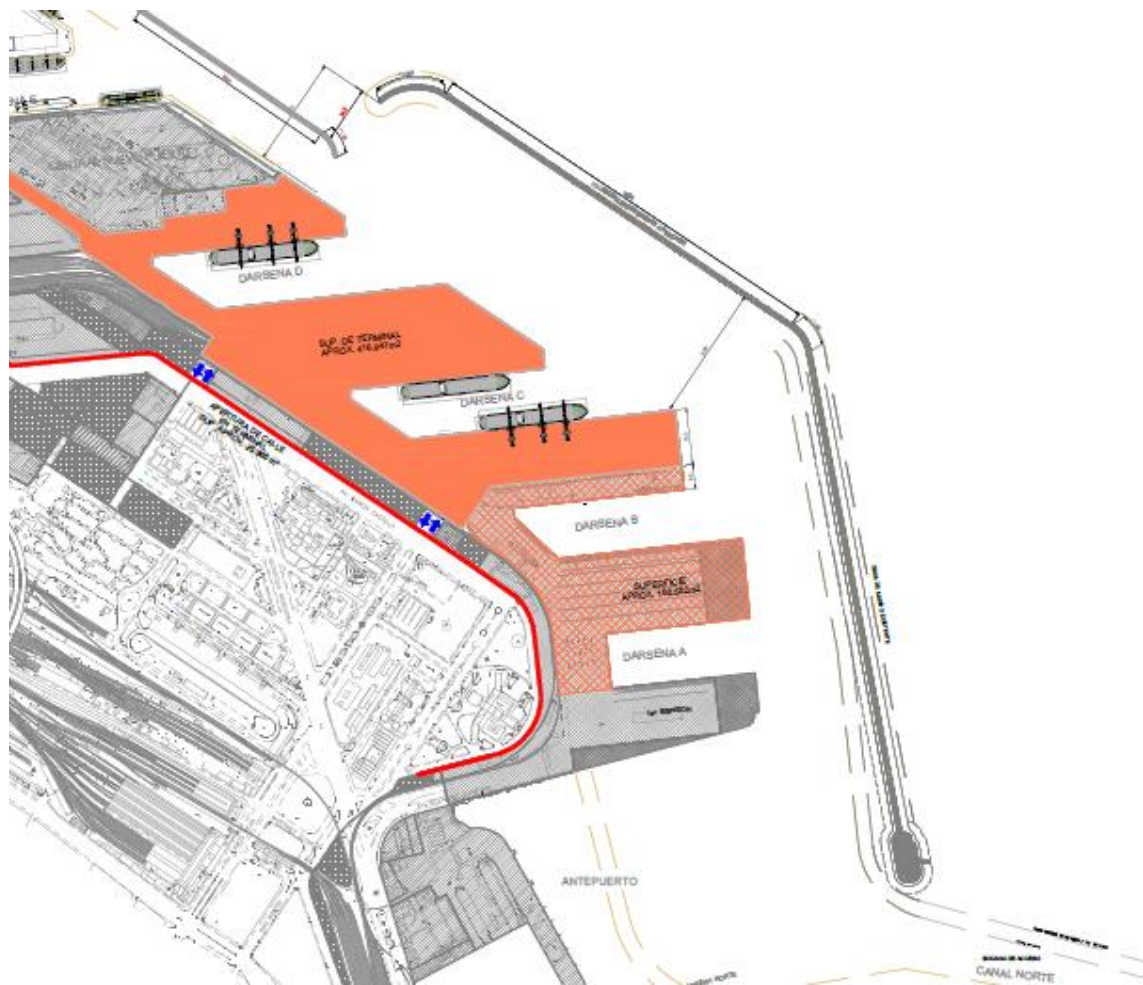


Imagen N I.5.1 - Vista general del área de la ex terminal de granos del 4º espigón.

Otras obras obligatorias, en este caso de ejecución en etapas, tenían el objetivo de materializar la nueva zona operativa, denominada “terminal exterior”, incluyendo las instalaciones para la atención de buques portacontenedores.

-Etapa inicial: consistía en la utilización de toda la superficie operativa mostrada a continuación, a medida que se desarrollaba la etapa I. Una vez que esta etapa estuviera operativa, el área sur (dársenas A y B- sombreadas), finalizaría su concesión.



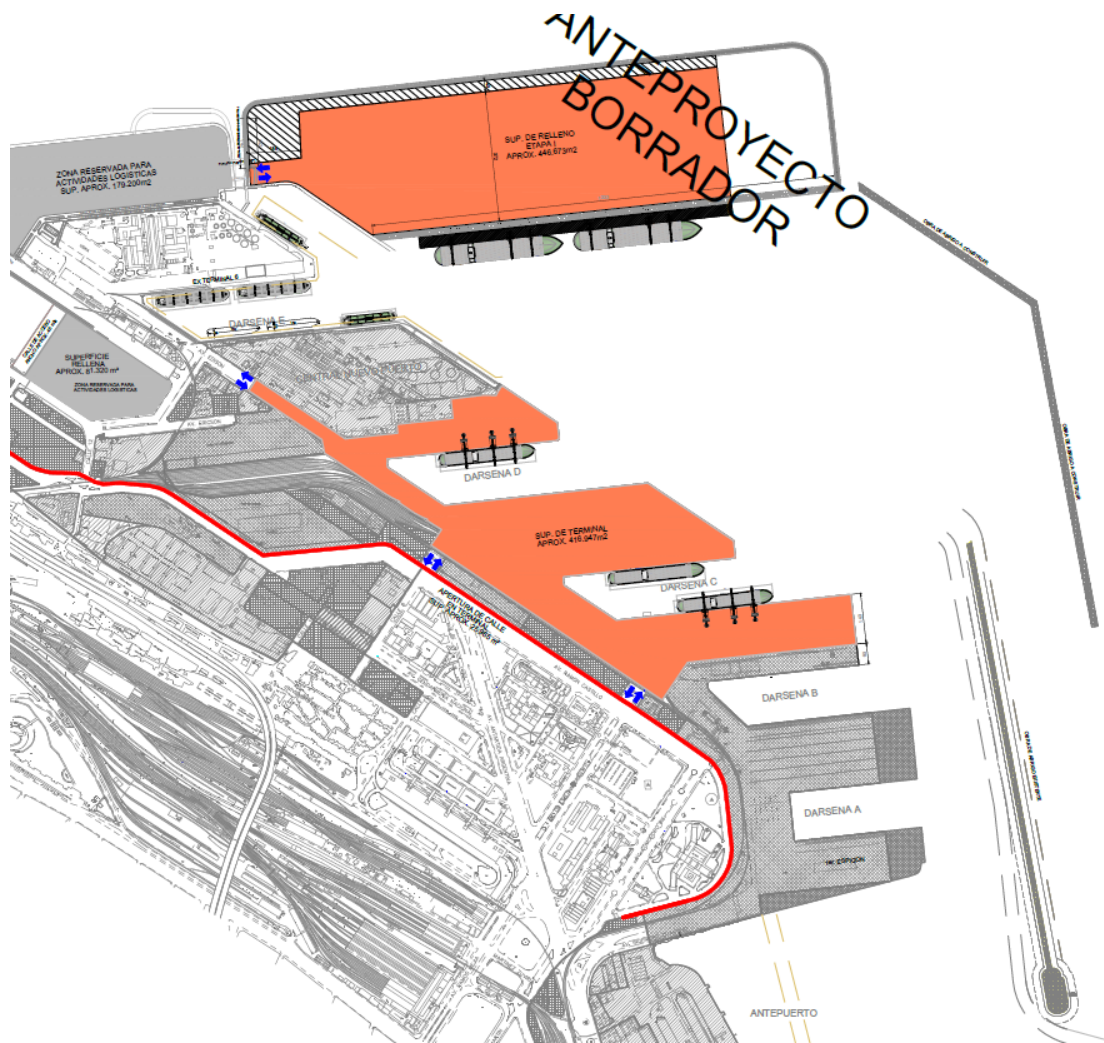
REFERENCIAS:

-  SUPERFICIE CONCESIONADA
-  SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA I EN OPERACION
-  INGRESO - EGRESO A TERMINALES
-  LIMITE DE JURISDICCION PORTUARIA

Imagen N I.5.2 - Etapa Inicial

-Etapa I: constaba de todas las obras destinadas a la puesta en operación de un muelle corrido de 900 m de longitud en la terminal exterior (se estimaban 72 meses para la ejecución de dicha etapa). Se observa que, una vez habilitado dicho muelle y finalizada la etapa I, la zona sur del puerto ya estaría fuera de la concesión.

Cabe aclarar que, con dichas obras aparecía la necesidad de realizar, por un lado, una remoción parcial de la escollera actual, y por el otro la construcción de una nueva, además de ejecutar el dragado de profundización de la nueva zona de maniobras. Si bien las obras de dragado no aparecen en esta serie de imágenes, se entiende que son obras inherentes a la ejecución del puerto. Por otro lado, las modificaciones de las escolleras podrán apreciarse a lo largo del apartado.

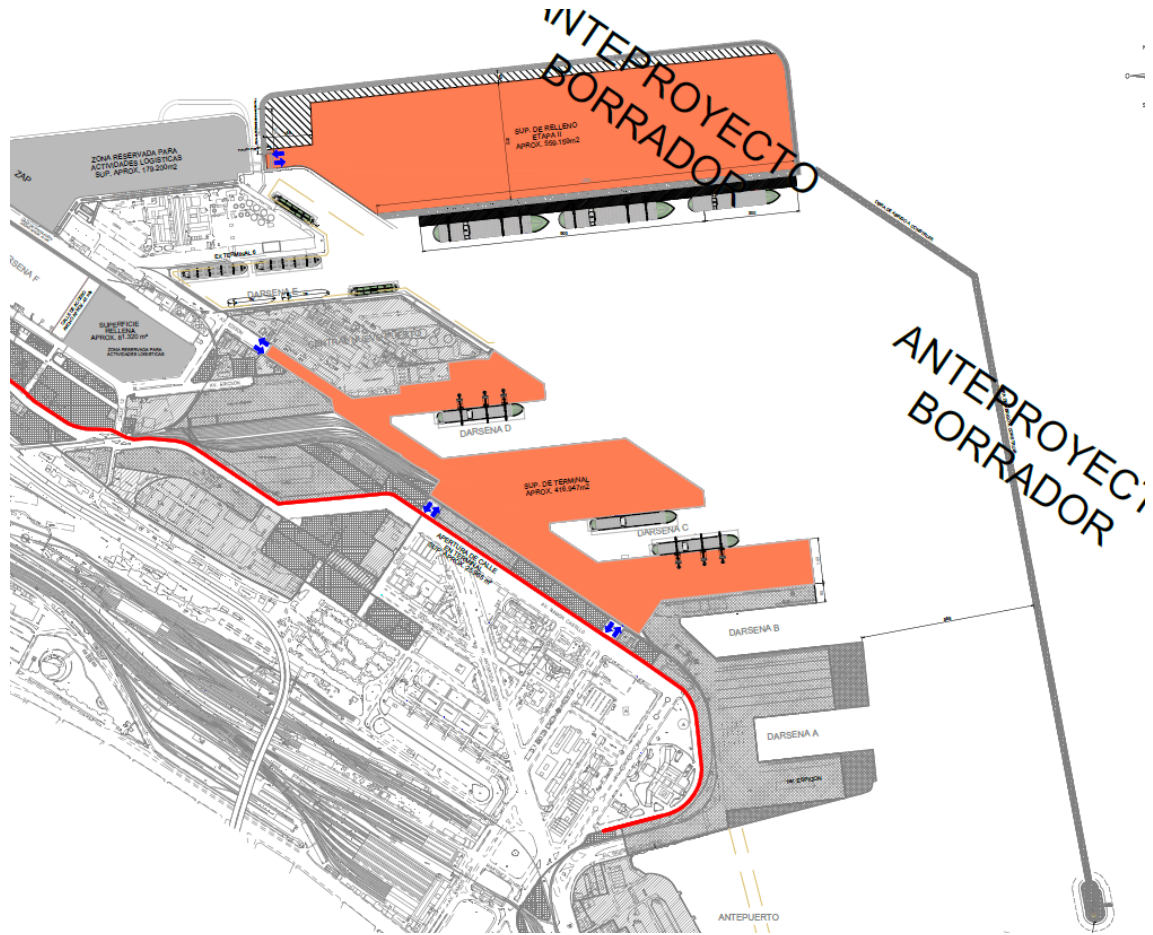


REFERENCIAS:

- SUPERFICIE CONCESIONADA
- SUPERFICIE FUERA DE CONCESION
- INGRESO - EGRESO A TERMINALES
- LIMITE DE JURISDICCION PORTUARIA

Imagen N I.5.3 - Etapa I

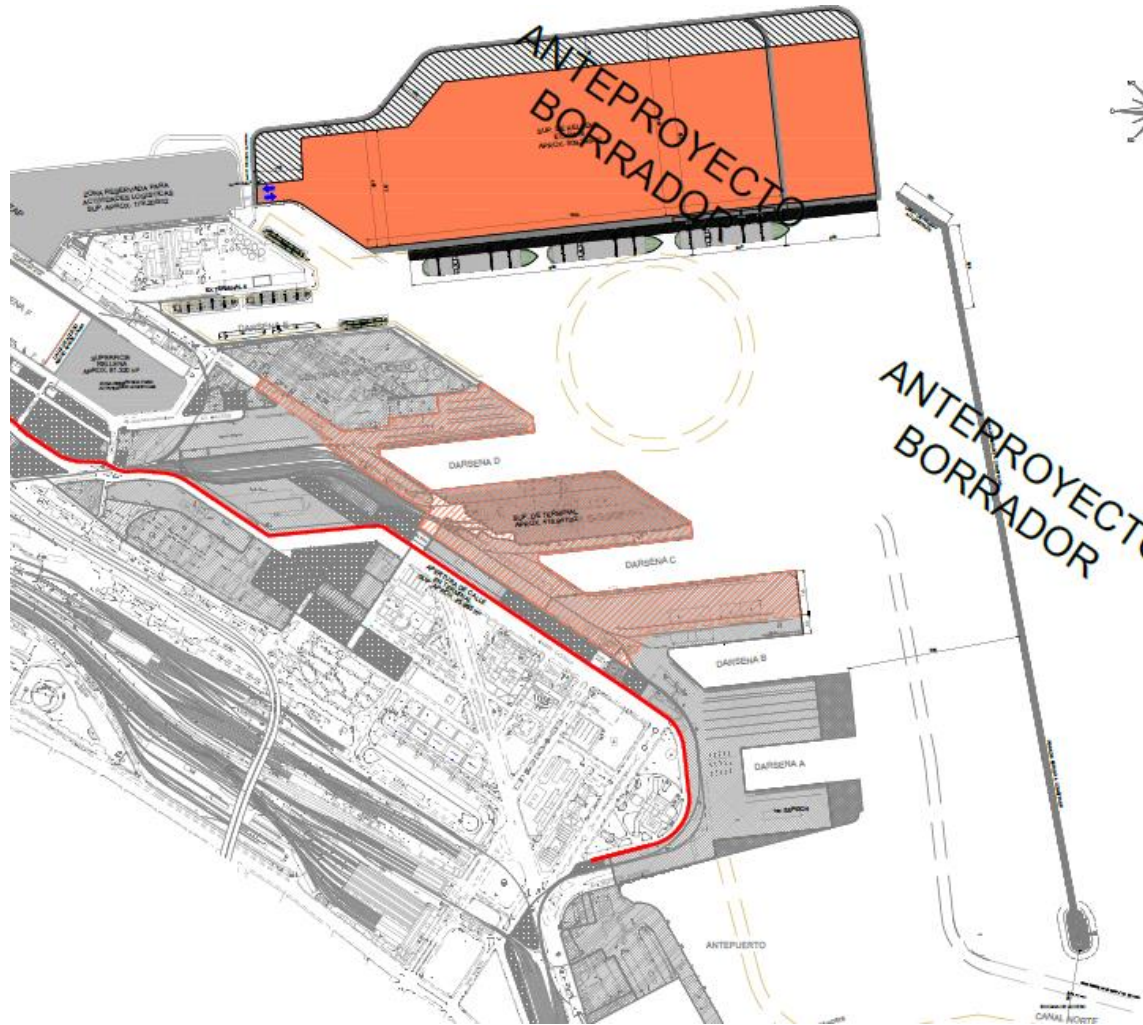
-Etapa II: consistía en la extensión de 300m de la terminal exterior, finalizando con un total de 1200m de muelle corrido.



- REFERENCIAS:**
-  SUPERFICIE CONCESIONADA
 -  SUPERFICIE FUERA DE CONCESION
 -  INGRESO - EGRESO A TERMINALES
 -  LIMITE DE JURISDICCION PORTUARIA

Imagen N I.5.4 - Etapa II

-Etapa III: finalizaba con otros 300m adicionales, obteniendo en total 1500m de muelle corrido. Se preveía un plazo de 60 meses.



- REFERENCIAS:**
-  SUPERFICIE CONCESIONADA
 -  SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA III EN OPERACION
 -  SUPERFICIE FUERA DE CONCESION
 -  INGRESO - EGRESO A TERMINALES
 -  LIMITE DE JURISDICCION PORTUARIA

Imagen N I.5.5 - Etapa III

Todas estas obras incluían, como se mencionó anteriormente: Extensión del relleno; Pavimentación del relleno; Extensión del muelle; Prolongación del tendido de servicios; Dragado de apertura a pie de muelle y área de maniobras; y la instalación de un equipamiento mínimo.

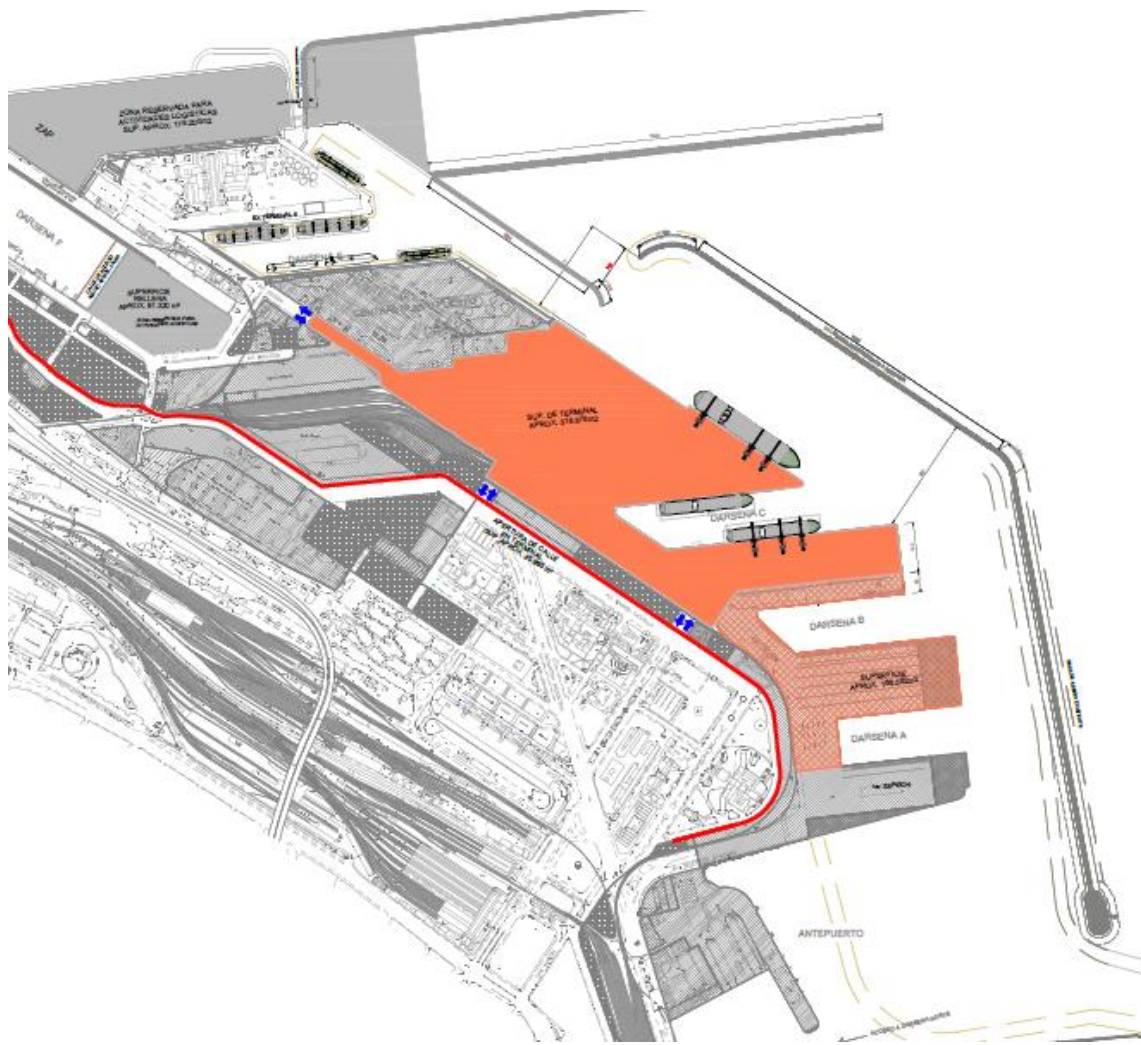
Se observa como avanza la zona operativa hacia el Norte a medida que se completa la etapa I de obras obligatorias, para desafectar a la zona Sur, y destinarla a la atención de cruceros. (Una vez completada la etapa I, y las obras obligatorias correspondientes estuvieran operativas).

El plazo para la ejecución de la etapa II tiene dos variables: por un lado, se establecía un límite de tiempo, y por el otro una cantidad de movimiento de TEUs (se preveía que sería obligatoria al pasar un determinado nivel de movimiento, y se podía extender si se habían completado obras voluntarias).

- Obras voluntarias: incluían una serie de obras sugeridas que el concesionario podía optar por realizar en el sector de la “terminal interior”.

-Etapa I-A: conllevaba la ejecución de todas las obras consecuentes para la puesta en operación de un muelle de 400m en la cabecera del 4º espigón, y el relleno de la “Dársena D”, como espacio de almacenamiento de contenedores en tierra.

Incluía la construcción del muelle en sí mismo (la AGPSE permitía evaluar o proponer modificaciones en el proyecto, por ejemplo, construirse sobre la cabecera del Quinto Espigón); la demolición de los silos actuales; la construcción de una nueva pantalla de cierre para contención de suelos; el relleno; la pavimentación, y el equipamiento mínimo.

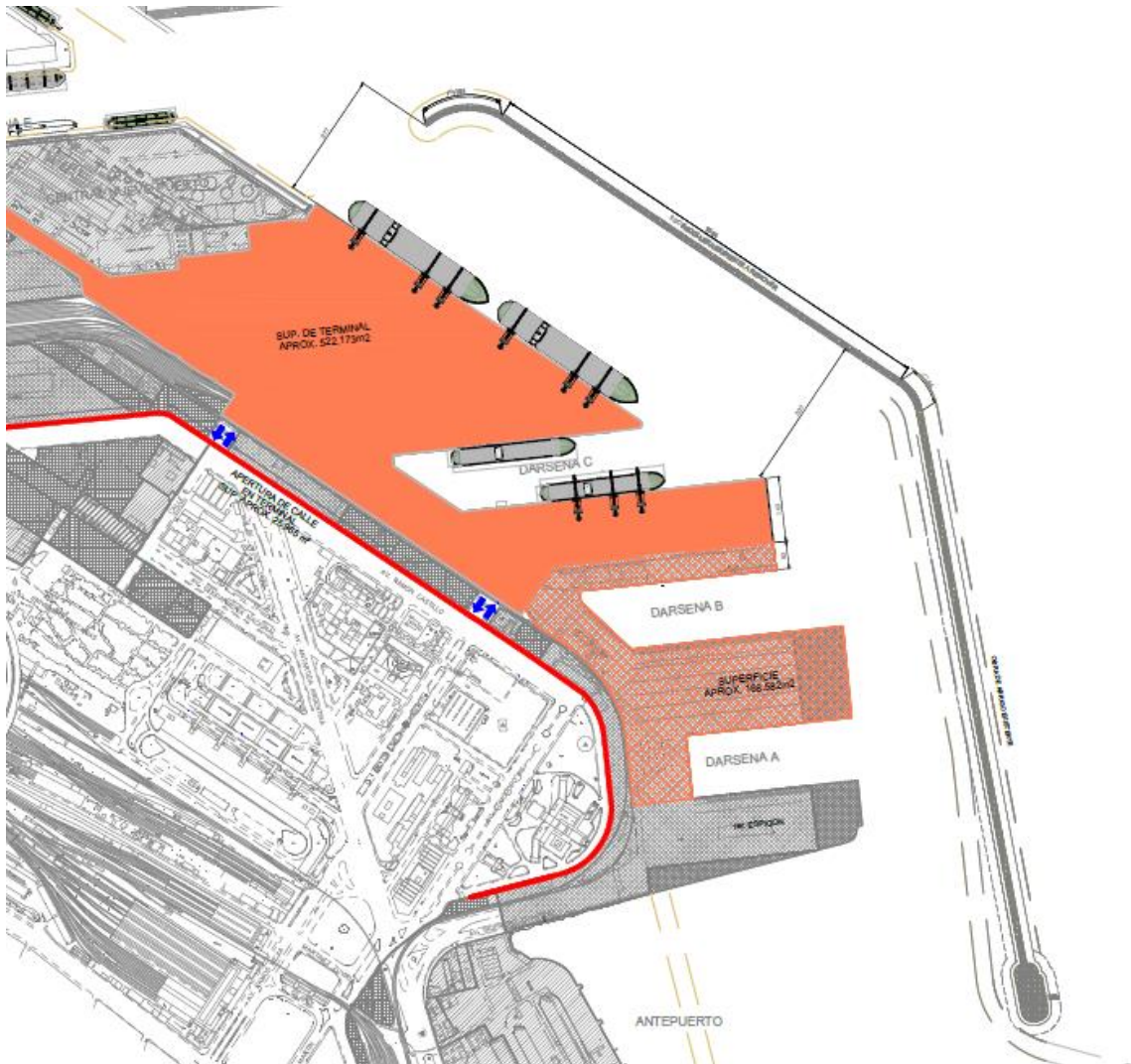


REFERENCIAS:

- SUPERFICIE CONCESIONADA
- SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA I EN OPERACION
- INGRESO - EGRESO A TERMINALES
- LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

Imagen N I.5.6 - Etapa I-A

- Etapa I-B: conllevaba la ejecución de todas las obras orientadas a la puesta en operación de un muelle de 800m ubicado entre las cabeceras del 4º y 5º espigones, incluyendo todas las instalaciones y equipamiento. En la siguiente imagen se observa que ha cambiado la escollera exterior, dado que ya estaría en operación el nuevo muelle continuo de 800m.



REFERENCIAS:

-  SUPERFICIE CONCESIONADA
-  SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA I EN OPERACIÓN
-  INGRESO - EGRESO A TERMINALES
-  LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

Imagen N I.5.7 - Etapa I-B

Cabe destacar que, en general en distintas etapas, al realizar obras voluntarias permitía diferir e incluso cancelar algunas de las obligatorias, lo cual ofrecía muchas posibilidades de alternativas para las reformas del puerto, que deberían ser analizadas en el proceso de licitación y selección.

Situación posterior

La licitación, que había sido muy cuestionada por distintos sectores, preveía una fecha específica para la apertura de ofertas. La misma fue pospuesta en dos oportunidades (primero para diciembre de 2019 y luego para marzo de 2020), hasta que la licitación finalmente fue cancelada.

Algunas de las críticas o cuestionamientos que se le hicieron a la misma, fueron:

- Las obras previstas requerían de una inversión del orden de los 800 millones de dólares, y además garantizar una cantidad mínima de movimiento de contenedores (es decir, un pago mínimo, aunque las operaciones realizadas en el puerto fueran menores), y, según muchos, las expectativas del puerto, sumadas a la incertidumbre a futuro, no justificaban un desembolso de tal magnitud.
- Muchos criticaron que, al contar con una sola operadora, (en lugar de múltiples como es actualmente), se generaría una “monopolización” del puerto, y se perderían las ventajas de la competencia entre terminales.
- El proyecto especificaba obras previendo una posible profundidad de hasta 14m, pero no hay hasta la fecha definiciones acerca de que se hará con el canal de acceso (actualmente de 10,5m, cuya concesión aún no venció, y que afecta no solo al puerto de Buenos Aires, sino además a Zarate, Exolgan, Tecplata, etc.).
- Se temía en algunos sectores que, al contar con una sola operadora y al producirse una centralización, se perdieran puestos de trabajo dentro del puerto.

Finalmente, la Resolución 65/2020 emitida en marzo de dicho año suspendió definitivamente la apertura de ofertas y anuló los pliegos de la convocatoria.

1.6 - Prorroga de 2 años a TRP y Terminal 4

Luego de cancelada la licitación del año 2019, el gobierno propuso extender por un plazo de 2 años las concesiones de TRP y Terminal 4, para, luego de ese período, poder abrir una nueva licitación, o definir el futuro del puerto de Buenos Aires, que, hasta el día de hoy, es incierto.

De esta forma, ambos contratos seguirán vigentes hasta mayo de 2022. A su vez, el contrato de la terminal N° 5 (BACTSSA), preveía una extensión de un año adicional. En agosto de 2019 se activó dicha facultad de prorrogar por 1 año adicional el contrato, haciendo que esté vigente hasta el 15 de mayo de 2021.

1.7 - Situación BACTSSA

Dado que el contrato de BACTSSA ya había sido extendido el año que preveía el contrato original, la operadora no fue beneficiada con la extensión hasta 2022, como si lo fueron TRP y Terminal 4.

BACTSSA solicitó una prórroga adicional, pero la solicitud fue rechazada (el pedido fue desestimado por la AGP), e informó a su contratante que procederá en sede judicial con los planteos.

Actualmente no se sabe que va a suceder con respecto a la continuidad de la operadora, y existe preocupación en el sector, tanto por la empresa como por los puestos de trabajo que de esta dependen. Por el momento, se prevé que la terminal no podrá seguir operando.

Entre TRP, Terminal N°4, y BACTSSA se ha llegado a un acuerdo según el cual, las dos primeras empresas absorberán al personal de BACTSSA, una vez que esta los haya despedido e indemnizado, pero dicho acuerdo sería solamente para cubrir el año de diferencia entre el fin de la concesión de BACTSSA y las de las demás terminales.

Al mismo tiempo, durante ese año en el que la terminal 5 quedará inoperativa, no se sabe, por un lado, qué sucederá con la superficie que ocupa (no sería lógico que esté un año entero desocupada), ni tampoco se sabe quién tomará los servicios que actualmente operan allí.

En lo que respecta a la expansión del puerto hacia el Norte, una parte del proceso ya ha iniciado con el comienzo de construcción de una escollera exterior y de rellenos. Esto ratifica la intención de la AGP de desarrollar el puerto en ese sentido, independientemente de cómo sea el proceso licitatorio próximo y los detalles del desarrollo.

En las licitaciones y planes futuros entonces, la situación será algo distinta a la actual, puesto que ya se contarán con algunas de las obras necesarias para este traspaso del puerto hacia el sector Norte, y deberán ser tenidas en cuenta.

En resumen, en la actualidad se encuentran las 3 terminales operando en el puerto de Buenos Aires, con los contratos de TRP y Terminal 4 vigentes hasta mayo de 2022, y el de BACTSSA vigente hasta mayo de 2021 y con incertidumbre respecto al futuro, no solo respecto de la superficie que actualmente ocupa, sino también con los servicios y los trabajadores que operan en la actualidad.

Esto sumado a las incertidumbres, como se plantearán más adelante, tanto respecto al futuro de las concesiones y las licitaciones, como al lugar que puede llegar a ocupar el Puerto de Buenos Aires a nivel mundial en un mediano plazo.

1.8 - Nodo AMBA (Otras terminales en el Área Metropolitana de Buenos Aires)

1.8.1 - Terminal Zarate

La Terminal Zarate se encuentra en el kilómetro 111 del Rio Paraná de las Palmas, a continuación, se adjunta una imagen de su ubicación.

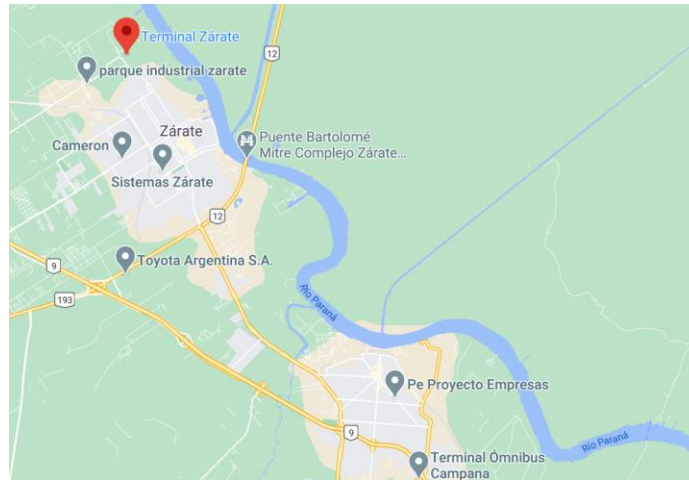


Imagen N 1.8.1 - Ubicación de la Terminal Zárate

La terminal se constituye como el primer puerto privado construido en el marco de la Ley de Puertos Nº24.093 de la República Argentina.

El complejo portuario tiene por socios a Murchison y Cotia Trading.

Vale aclarar que la terminal de Zarate esta principalmente destinada a la carga y descarga de vehículos, y si bien la superficie es grande y posee conexiones con múltiples partes del mundo, la porción de contenedores es más reducida.

TERMINAL ZARATE	
Infraestructura de atraque	385 m con dos sitios de atraque
Equipos de muelle	Grúa Pórtico IMPSA panamax (1), Grúa móvil Liebherr 550 post panamax (1). Grúa móvil Liebherr 500 post panamax (1)
Equipos de playa	RTG (3), Reachstackers (10), Containeras para contenedores vacíos (5), Autoelevadores (25), Tugmaster (1), Yard comands (5)
Áreas de almacenamiento (% reefer)	Contenedores (166000m2), Contenedores Vacíos (95000m2), 362 enchufes para Contenedores reefer (6mil m2 aprox.)
Accesos terrestres	4 carriles para camiones a zona primaria, 4 carriles para camiones a zona de vacíos, 4000m de vía férrea con una trocha de 1.67m (2000 para carga y descarga de contenedores, 2000m de vía para maniobras)
Accesos náuticos	10.5m de calado

Tabla N I.8.1 - Detalles generales de la terminal



Imagen N I.8.1 - Terminal Zárate.



Imagen N I.8.2 - Terminal Zárate.

Fuente: www.termianlzarate.com.ar

1.8.2 - Terminal Exolgan

La Terminal Exolgan se encuentra en el Puerto Dock Sud, a continuación, se adjunta una imagen de su ubicación.

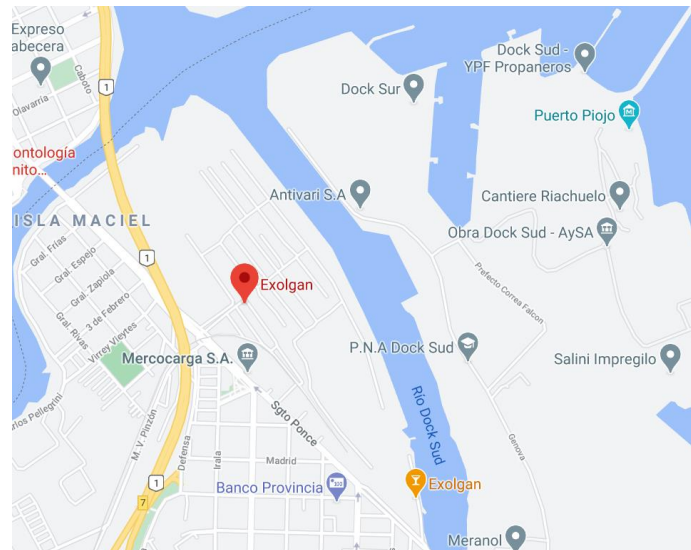


Imagen N 1.8.3 - Ubicación de la Terminal Exolgan

La terminal forma parte de International Trade Logistics (ITL), sociedad holding argentina que desarrolla, coordina e integra empresas especializadas en gestionar procesos logísticos y portuarios.

La Provincia de Buenos Aires otorgó a Exolgan en 1995 una concesión por un plazo de 30 años. Es difícil suponer que Exolgan no logre renovar la concesión teniendo en cuenta su condición de propietaria del terreno de la terminal. La Provincia de Buenos Aires sólo podría adjudicar a terceros el frente de atraque, que es de su propiedad, sin el terreno de apoyo para la operación portuaria.

ITL es un conjunto de compañías que interviene en todos los modos de transporte y opera distintos flujos industriales y comerciales, tanto a nivel local como regional. Actualmente el Holding ITL posee compañías en Argentina y en Brasil.

ITL cuenta con el respaldo internacional de sus accionistas:

PSA International (Port of Singapore Authority):

PSA International es uno de los operadores portuarios líderes del mundo, participando en proyectos en Asia, Europa y América. Sus principales operaciones son Terminales PSA Singapur y PSA Amberes.

Terminal Investment Limited SA:

Terminal Investment Limited SA ("TIL") invierte, desarrolla y administra terminales de contenedores en todo el mundo. Fundada en el año 2000, garantiza amarre y capacidad de las terminales en los principales puertos utilizados por Mediterranean Shipping Company (MSC), a quien pertenece. Desde entonces, TIL ha crecido hasta convertirse en uno de los operadores de terminales de contenedores más grandes y con mayor diversificación geográfica a nivel mundial. Las Terminales de TIL han sido reconocidas por sus importantes y estratégicas ubicaciones en todo el mundo, incluyendo los principales nodos comerciales de origen, destino y transbordos en Europa, Asia, América del Norte, América del Sur y África Occidental.

EXOLGAN	
Infraestructura de atraque	1200 m de muelle
Equipos de muelle	10 Portainers
Equipos de playa	Reachstacker, Grúas Pórtico
Áreas de almacenamiento (% reefer)	1400 m2 de area disponible para reefer
Accesos terrestres	Acceso vehicular y ferroviario
Accesos náuticos	10.05 m de profundidad

Tabla N I.8.2 - Detalles generales de la terminal



Imagen N I.8.4 - Terminal Exolgan



Imagen N I.8.5 - Terminal Exolgan

Fuente: <http://www.exolgan.com>

1.8.3 - Terminal Tecplata

La terminal se encuentra en el Puerto La Plata. Dicho puerto es accesible a través de un canal de navegación que cuenta con una extensión de 17 km a partir del canal principal del Río de la Plata. A continuación, se adjunta una imagen de su ubicación.

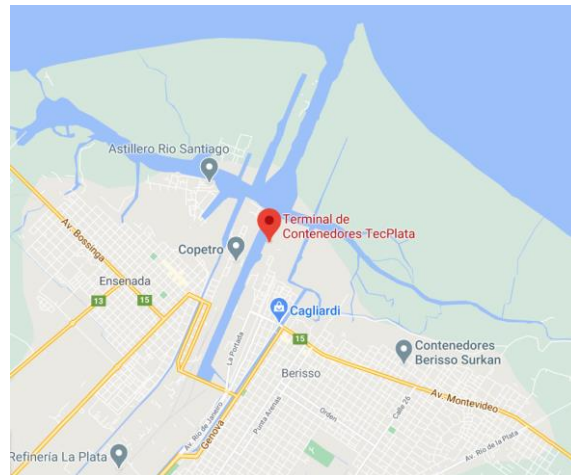


Imagen N I 8.6 - Ubicación de Terminal TecPlata

TecPlata S.A. es una sociedad conformada por la argentina Loginter S.A. y la filipina ICTS Inc.

La concesión fue otorgada por el Consorcio de Gestión del puerto de La Plata en el año 2008 y se extiende por 30 años, con posibilidad de prolongación por otros 30.

TECPLATA	
Infraestructura de atraque	600 m y dos duques de alba que extienden a 660m el frente de atraque
Equipos de muelle	Grúas pórtico para Post-Panamax (4)
Equipos de playa	RTG (9), Reachstacker (2), Side Lifter (3), Tractores y chasis para movimientos internos.
Áreas de almacenamiento (% reefer)	capacidad para 1020 contenedores refrigerados (15 mil m2 aprox.)
Accesos terrestres	6 carriles de acceso vehicular y acceso ferroviario (trocha ancha)
Accesos náuticos	11m de profundidad

Tabla N I.8.3 - Detalles generales de la terminal



Imagen N I.8.7 - Terminal Tecplata

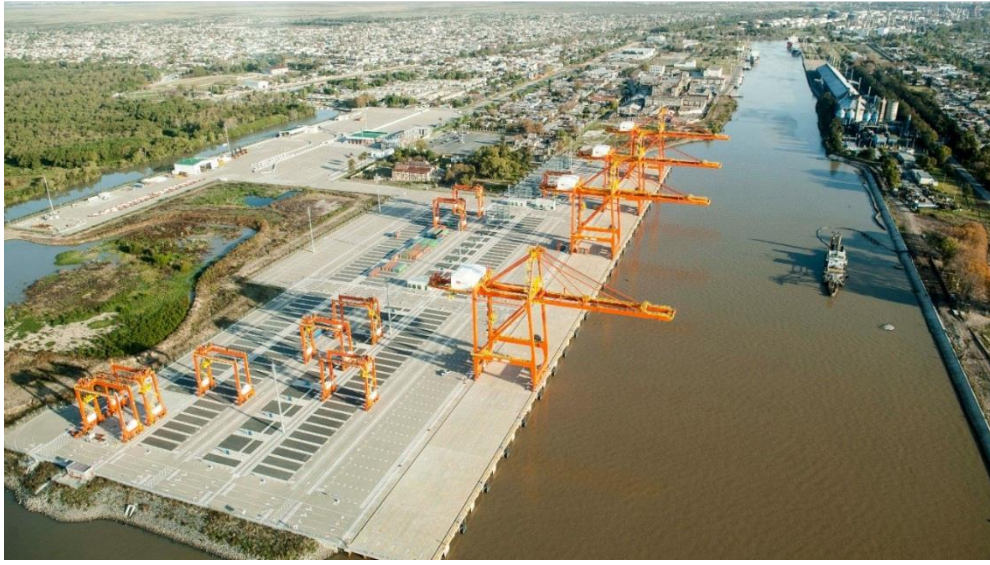


Imagen N I.8.8 - Terminal Tecplata

En la imagen superior se puede observar la terminal Tecplata. Mas allá de su evidente potencial, actualmente se considera una terminal “fantasma”, debido a la falta de operación de contenedores en la misma.

Fuente: <https://tecplata.com/es>

Es importante destacar que los puertos de Buenos Aires cuentan con la participación de varios de los operadores de terminales más importantes a nivel mundial. En la siguiente tabla, se ve el nivel de actividad agregada a escala mundial de cada uno de ellos para el año 2019.

	Operadores de Terminales	Teu's 2019 [Millones]	Participacion 2019
1	PSA	60.3	8%
2	Hutchison Port Holdings	46.7	6%
3	Cosco Shipping Ports	46.1	6%
4	DP World	44.2	6%
5	APM TERMINAL	42.8	5%
6	China Merchants Ports	35.1	4%
7	Terminal Investment Limited	26.5	3%
8	ICTSI	8.9	1%
9	Evergreen	8.5	1%
10	SSA Marine	8.1	1%

Tabla N I.8.4 – Participación de los operadores de terminales 2019

La intervención de cada operador de terminal fue determinada basándose en la cantidad de TEU'S transportados mundialmente a lo largo del 2019. La misma fue de 800 millones de TEU'S.

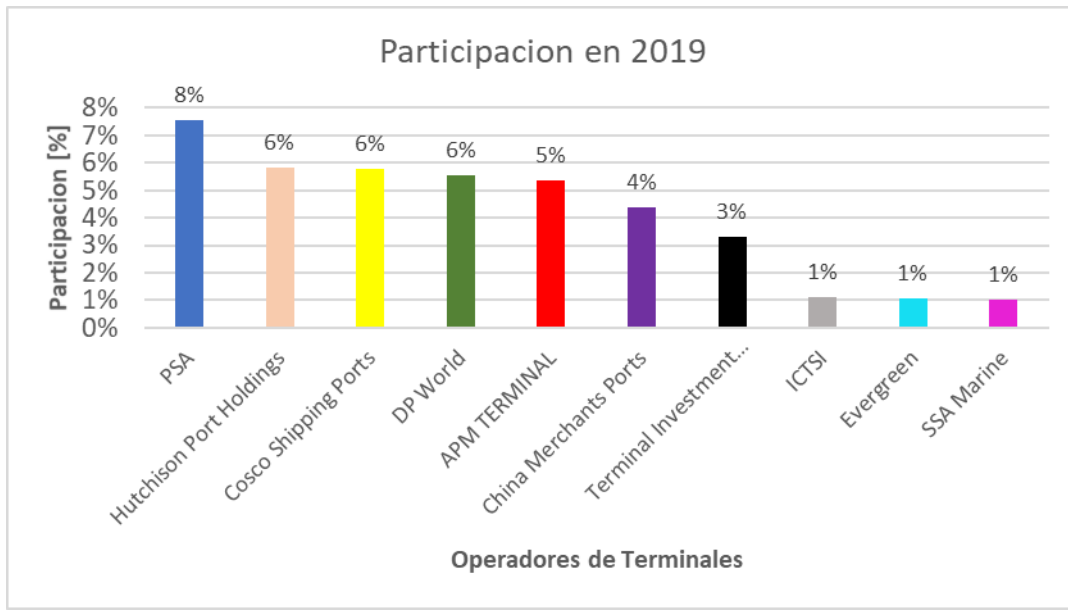


Gráfico N I.8.1 – Participación de los operadores de terminales 2019

Actualmente, también existe una tendencia a la integración vertical de dichas empresas, esto mismo será explicado en la sección II “La inserción de Buenos Aires en el mercado mundial” – ítem 2.3 – “Servicios en Operación”.

1.9 - Movimiento de contenedores en puertos argentinos

Se analizará, para empezar, el tráfico de contenedores de Argentina y del mundo en los últimos años.

Se observarán primero los datos del tráfico de contenedores a nivel mundial.

Se muestra a continuación la cantidad de movimientos portuarios efectuados en el mundo (considerar que se trata de movimientos portuarios y no cantidad de contenedores. La cantidad de contenedores transportados es, como máximo, la mitad, ya que cada contenedor tiene como mínimo dos movimientos portuarios por cada viaje).

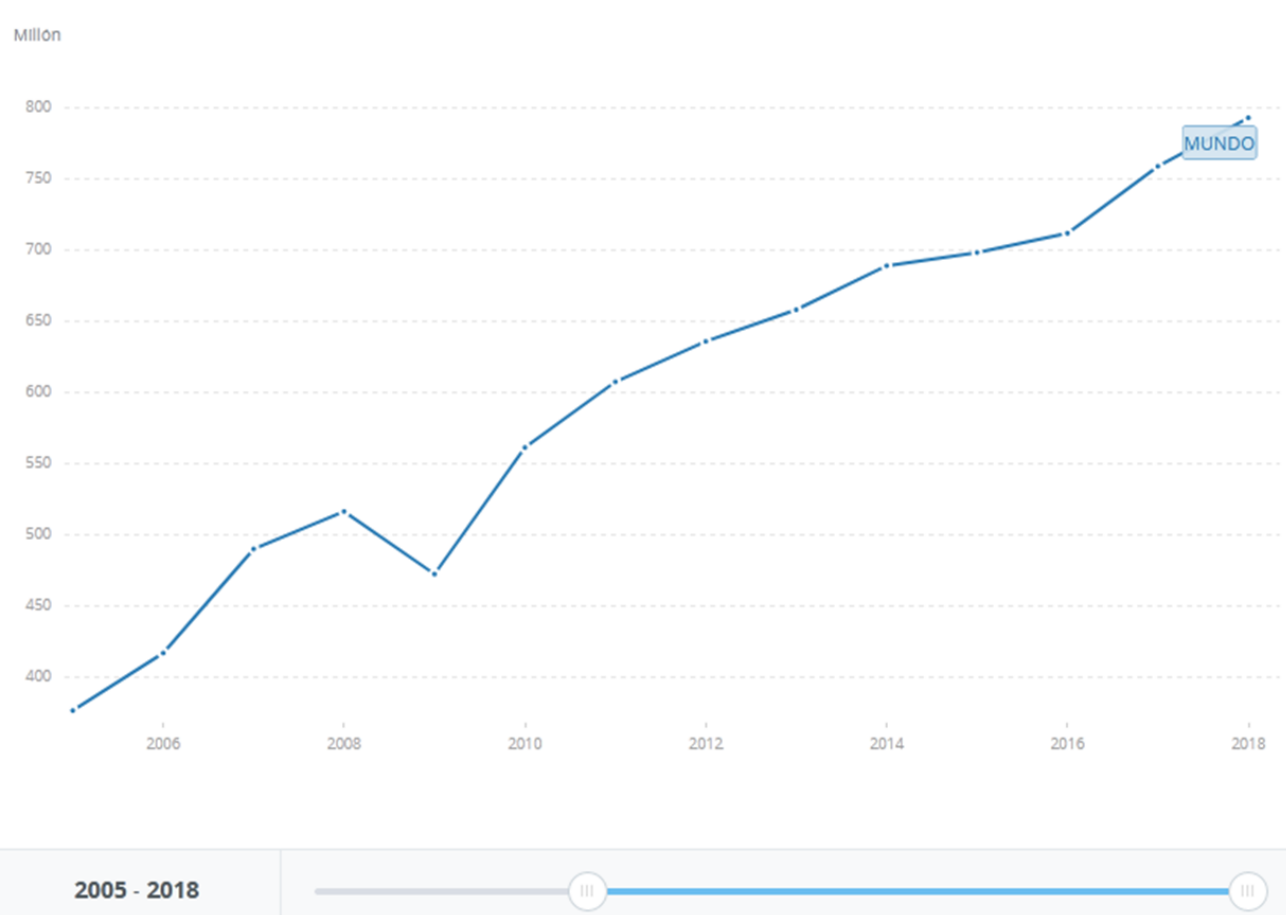


Gráfico N I.9.1 - Cantidad de movimientos portuarios mundiales por año (Fuente: Banco Mundial).

En el gráfico se puede notar el gran crecimiento que ha tenido en los últimos años, siendo duplicado entre el 2005 y el 2018, pasando por la crisis del 2008-2009. (El eje de ordenadas está expresado en millones de TEUs).

La idea del grafico es notar la tendencia mundial en aumento, y a continuación se comparará con la gráfica de Argentina, realizada con la información disponible.

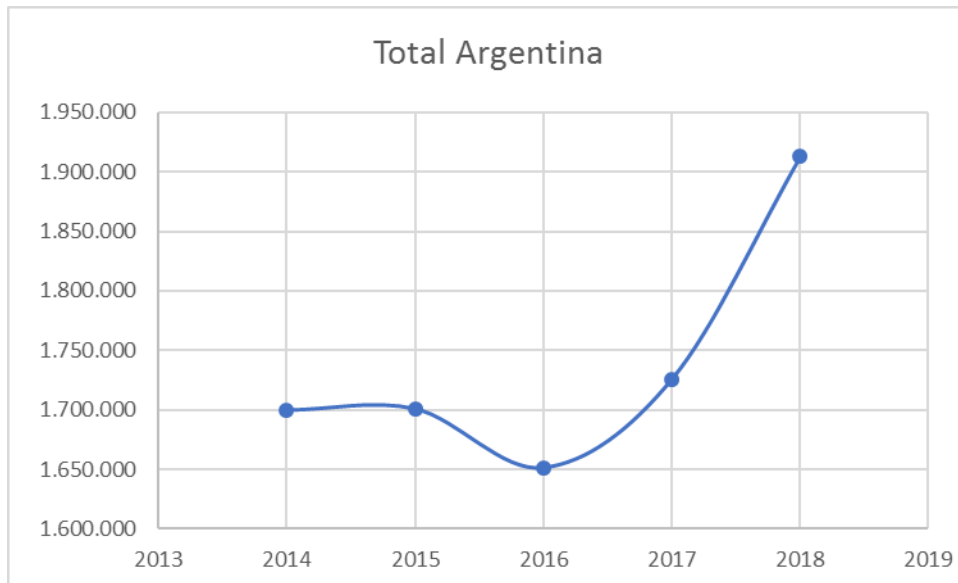


Gráfico N I.9.2 - Cantidad de movimientos portuarios en Argentina por año (Fuente: Banco Mundial)

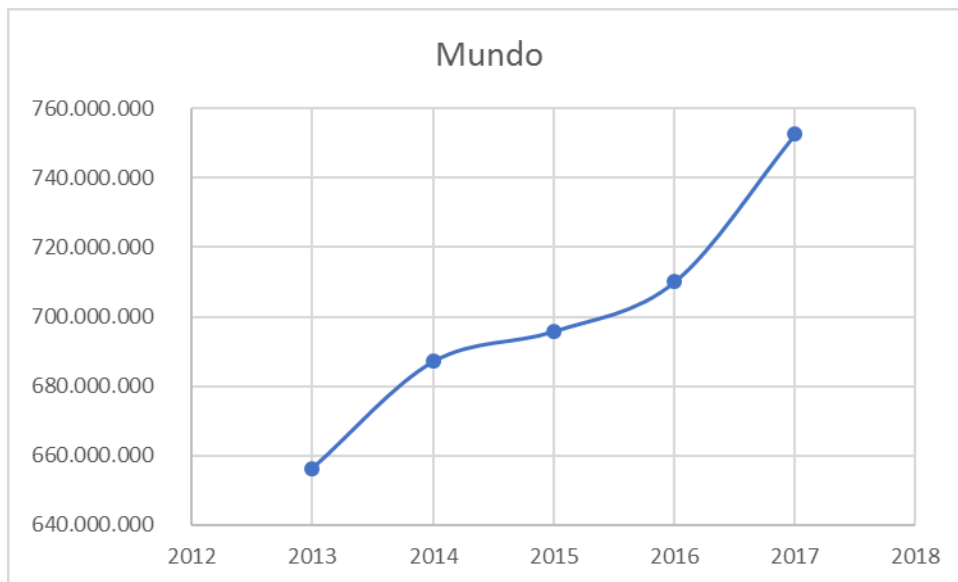


Gráfico N I.9.3 - Cantidad de movimientos portuarios en el mundo por año (Fuente: Banco Mundial)

Por una cuestión de escalas se deben observar los números para tomar magnitud de las diferencias de movimientos, pero lo más importante a tener en cuenta son las variaciones. En el siguiente grafico se ve de manera más clara el punto a desarrollar. Se observan las variaciones % interanuales, tanto en Argentina como en el resto del mundo.

Se pone a modo de ejemplo los años 2015 a 2017:

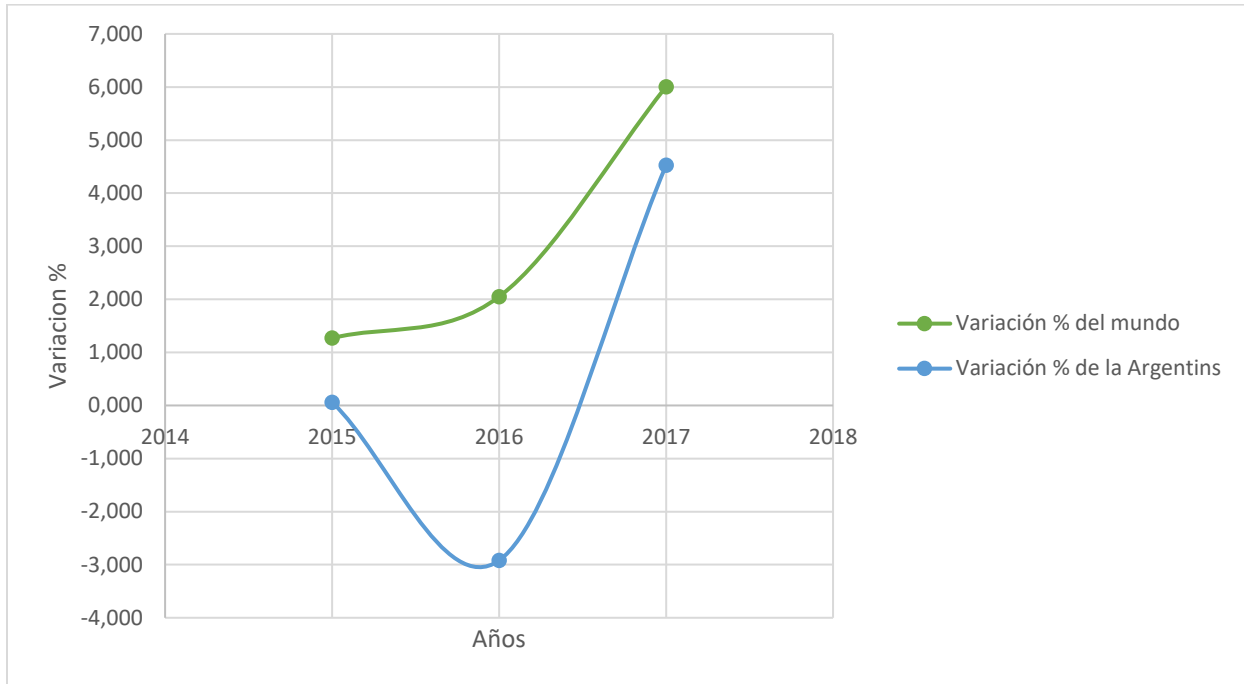


Gráfico N I.9.4 - Variaciones interanuales de movimientos portuarios (Argentina vs. Mundo). (Fuente: Banco Mundial)

Se puede ver en Argentina no solo una crisis que implica una diferencia mayor comparada con la tendencia mundial, sino que vemos que hay una suerte de “estancamiento” respecto al crecimiento en el mundo.

Se mostrarán a continuación tablas con cantidad de TEUS movidos en Argentina y en el mundo:

Argentina:		
Año	Valores Totales	Variación %
2019	1.497.977	-21,703
2018	1.913.210	10,871
2017	1.725.621	4,524
2016	1.650.927	-2,920
2015	1.700.583	0,062
2014	1.699.525	-

Tabla N I.9.1 - Movimientos portuarios en Argentina

A Nivel Mundial		
Año	Valor Total	Variación %
2018	-	-
2017	752.704.434	6,006
2016	710.058.000	2,049
2015	695.802.397	1,269
2014	687.084.145	4,686
2013	656.328.734	-

Tabla N I.9.2 - Movimientos portuarios en el mundo.

Se puede notar, por ejemplo, que cuando el mundo desacelera el crecimiento, en Argentina hubo disminución, y en los periodos de crecimiento, el tráfico argentino creció menos que el total mundial.

Se pasará ahora al análisis interno dentro de los puertos de Argentina, así como al análisis particular del puerto de Buenos Aires, para lo cual será necesario explicar algo sobre el funcionamiento del tráfico de contenedores con líneas regulares.

Existen, por un lado, líneas regulares principales de tráfico de contenedores, que consisten en recorridos preestablecidos de buques que pasan periódicamente por cada puerto de su ruta (líneas troncales). Al mismo tiempo, existen líneas alimentadoras, que llevan contenedores desde puertos más pequeños hasta los puertos principales y viceversa.

Dentro del mundo, también existen rutas más y menos importantes, que requieren de distintos tamaños de buques y distintas frecuencias.

En lo que es la costa este de Sudamérica (ECSA), las líneas que nos vinculan con el resto del mundo suelen realizar una de dos cosas: algunas llegan hasta Buenos Aires (principalmente en el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud), y otras llegan sólo hasta el centro-este de Brasil, lo cual les permite, en general, utilizar al menos un buque menos en toda la ruta ya que el recorrido se hace más corto. La diferencia entre estas dos cosas radica en que las primeras pasan por Brasil y luego llegan hasta al Río de la Plata, mientras que las segundas solamente llegan hasta Brasil y retornan, lo cual les ahorra varios días.

Se incluyen a continuación, y a modo de ejemplo, una tabla mostrando las rutas de la empresa Hamburg Sud, y una con las rutas de Maersk, en donde se pueden ver las distintas rutas o “servicios regulares”.

Hamburg Sud									
North Europe - South America East Coast									
From/To [Days]	Tangier	Rotterdam	London	Bremerhave	Hamburg	Antwerp	Le Havre	Sines	
Buenos Aires	25	29	31	33	34	37	38	42	
South America East Coast - Asia									
From/To [Days]	Port Elizabet	Port Kelang	Singapore	Hong Kong	Busan	Shangai	Ningbo	Shekou	Yantian
Buenos Aires	19	34	35	40	44	46	48	51	53
South America East Coast - North America East Coast									
From/To [Days]	New York	Philadelphia	Norfolk	Charleston	Jacksonville	Port Everglades			
Buenos Aires	23	24	26	28	29	31			
SOUTH AMERICA EAST COAST – MIDDLE EAST / INDIA / PAKISTAN									
From/To [Days]	Port Said	Jebel Ali	Dammam	Port Qasim	Pipavav	Nhava Sheva	King Abdulla	Jeddah	
Buenos Aires	31	38	48	46	49	51	51	40	
BRAZIL CABOTAGE SERVICE									
From/To [Days]	Rosario	Santos	Itapoa						
Zarate	1	6	8						

Tabla N I.9.3 – Servicios regulares de Hamburg Sud

MAERSK											
IPANEMA - X4E		IPANEMA Westbound		IPANEMA Eastbound		NEO Zamba		NEO Asas - X4A		Neo Asas Eastbound	
Busan	-	Busan	-	Montevideo	-	Rotterdam	-	Busan	-	Itapoa	-
Shanghai	3 days	Shanghai	2 days	Buenos Aires	3 days	London Gatewa	2 days	Shanghai	3 days	Buenos Aires	4 days
Ningbo	5 days	Ningbo	3 days	Rio Grande	6 days	Hamburg	5 days	Ningbo	5 days	Montevideo	5 days
Shekou	8 days	Shekou	7 days	Paranagua	9 days	Antwerp	7 days	Hong Kong	9 days	Itajai	7 days
Yantian	9 days	Yantian	8 days	Navegantes	11 days	Le Havre	9 days	Shekou	10 days	Paranagua	8 days
Hong Kong	10 days	Hong Kong	9 days	Santos	12 days	Algeciras	13 days	Singapore	14 days	Santos	10 days
Singapore	16 days	Singapore	13 days	Port Elizabet	21 days	Santos	25 days	Itaguaí Sepet	39 days	Singapore	36 days
Santos	38 days	Santos	36 days	Port Klang	37 days	Paranagua	27 days	Santos	41 days	Hong Kong	40 days
Paranagua	40 days	Paranagua	38 days	Singapore	38 days	Montevideo	30 days	Itapoa	43 days	Busan	43 days
Navegantes	42 days	Navegantes	40 days	Hong Kong	43 days	Buenos Aires	32 days	Itajai	44 days	Shanghai	46 days
Montevideo	45 days	Montevideo	43 days	Busan	46 days	Itapoa	35 days	Buenos Aires	49 days	Ningbo	48 days
Buenos Aires	47 days	Buenos Aires	45 days	Shanghai	48 days	Paranagua	37 days	Montevideo	50 days	Shekou	53 days
Rio Grande	50 days	Rio Grande	48 days	Ningbo	50 days	Santos	40 days	Itajai	53 days		
Paranagua	53 days			Shekou	52 days	Algeciras	52 days	Paranagua	54 days		
Navegantes	54 days			Yantian	54 days			Santos	57 days		
Santos	57 days							Singapore	83 days		
Port Elizabeth	68 days							Hong Kong	87 days		
Port Klang	82 days										
Singapore	84 days										
Hong Kong	88 days										
Neo Asas Westbound		Riverplate Middleast		U4F		USEC to ECSA SOUTHBOUND		Zarate Feeder Southbound			
Busan	-	Buenos Aires	-	Zarate	-	Savannah	-	Rio Grande	-		
Shanghai	2 days	Montevideo	1 day	Rio Grande	5 days	Norfolk	2 days	Itapoa	2 days		
Ningbo	4 days	Algeciras	17 days	Itapoa	7 days	Newark	4 days	Santos	3 days		
Hong Kong	8 days	Jeddah	36 days	Santos	8 days	Miami	5 days	Buenos Aires	7 days		
Shekou	9 days	Salalah	42 days	Buenos Aires	12 days	Santos	27 days	Zarate	9 days		
Singapore	13 days	Aqaba	46 days			Pecem	28 days				
Itaguaí Sepetiba	38 days					Paranagua	30 days				
Santos	39 days					Salvador	31 days				
Itapoa	41 days					Buenos Aires	33 days				
Itajai	43 days					Montevideo	35 days				
Buenos Aires	46 days					Itapoa	37 days				
Montevideo	49 days					Rio Grande	37 days				
						Itajai	40 days				
						Navegantes	41 days				

Tabla N I.9.4 – Servicios regulares de Maersk

Desde otras zonas de Argentina, como el Sur o el litoral, desde Paraguay, y algunos otros puertos brasileños, los contenedores viajan en líneas denominadas “feeders” o alimentadores, y transbordan en los puertos por donde pasan las líneas troncales.

Entonces, en resumen, tanto Buenos Aires como Dock Sud, son los principales puertos argentinos en cuanto a tráfico de contenedores de líneas internacionales, y a estos puertos también suelen llegar todas las líneas alimentadoras. Lo mismo sucede con Montevideo en Uruguay, y, en menor medida, con algunos puertos brasileños.

Movimiento de contenedores de Argentina (Expresados en TEUs):

(Cabe aclarar que una parte de los contenedores incluidos en las tablas pueden estar dos veces, por ejemplo, los que hayan transbordado en Buenos Aires o Dock Sud-Exolgan)

Año 2014:

Buenos Aires	Dock Sud	Zárate	Ushuaia	Rosario	Bahía Blanca	Madryn	Otros
997.723	381.988	129.313	63.178	27.077	29.667	31.320	39.259

Total
1.699.525

Tabla N I.9.5 - Movimientos de contenedores por puertos año 2014 (Fuente: Gobierno Argentino)

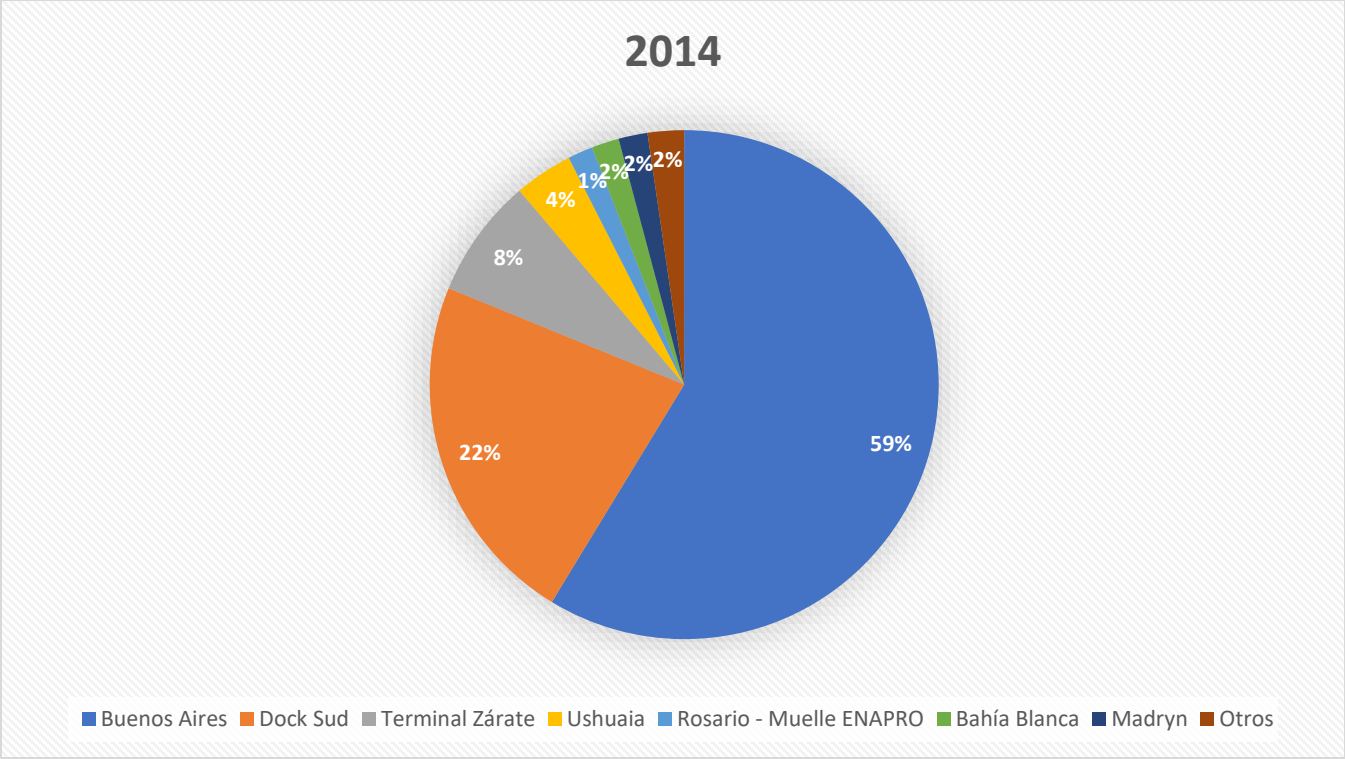


Imagen N I.9.1 - Participación de puertos en movimientos de contenedores en año 2014

Año 2015:

Buenos Aires	Dock Sud	Zárate	Ushuaia	Rosario	Bahía Blanca	Madryn	Otros
965.203	418.572	125.399	66.039	31.634	23.380	25.535	44.821

Total
1.700.583

Tabla N I.9.6 - Movimientos de contenedores por puertos año 2015 (Fuente: Gobierno Argentino)

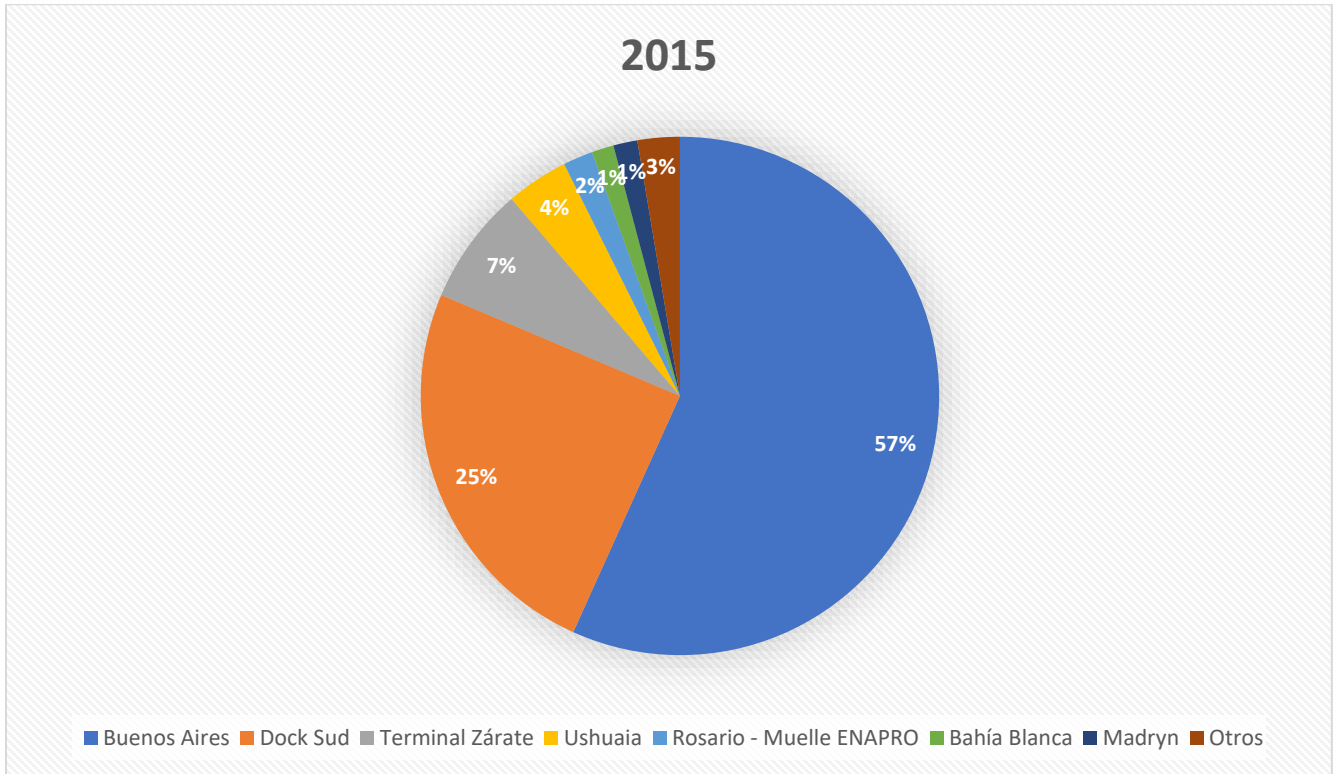


Imagen N I.9.2 - Participación de puertos en movimientos de contenedores en año 2015

Año 2016:

Buenos Aires	Dock Sud	Zárate	Ushuaia	Rosario	Bahía Blanca	Madryn	Otros
862.060	443.506	122.896	61.147	57.878	34.018	27.762	41.660

Total
1.650.927

Tabla N I.9.7 - Movimientos de contenedores por puertos año 2016 (Fuente: Gobierno Argentino)

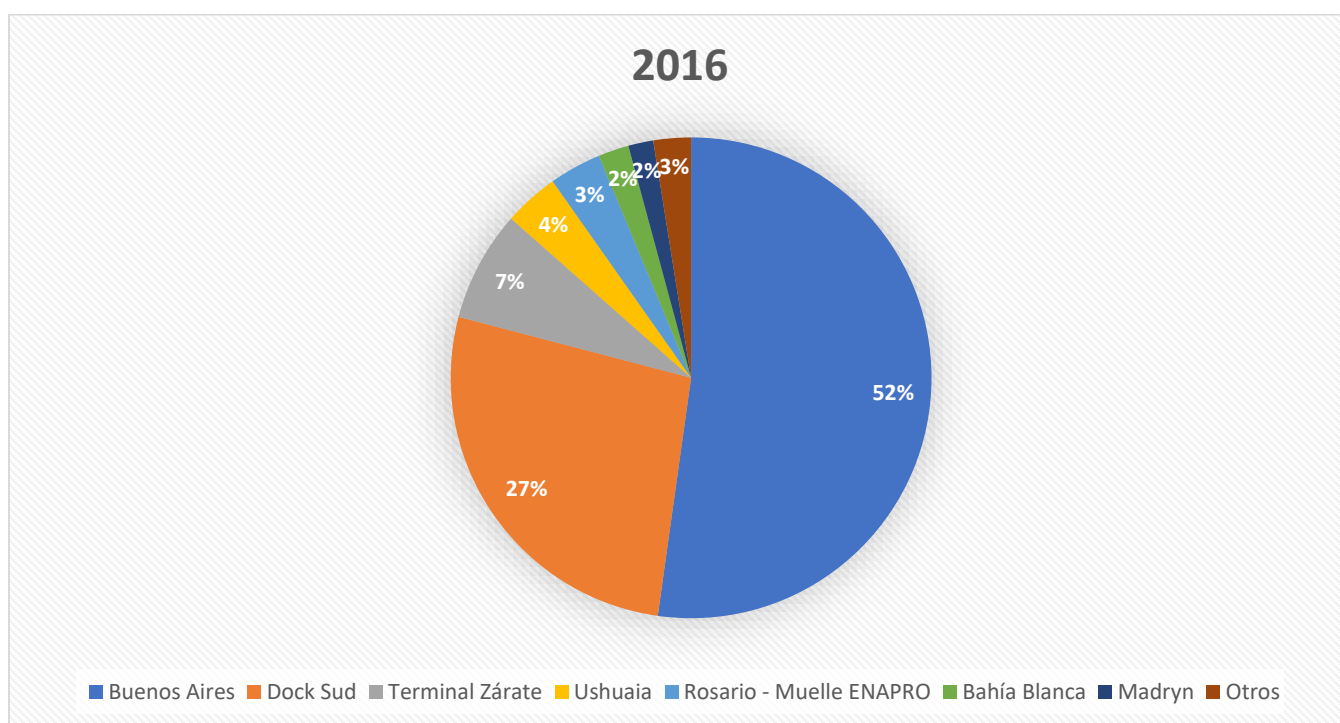


Imagen N I.9.3 - Participación de puertos en movimientos de contenedores en año 2016

Año 2017:

Buenos Aires	Dock Sud	Zárate	Ushuaia	Rosario	Bahía Blanca	Madryn	Otros
844.885	526.255	117.755	53.256	66.481	28.384	30.638	57.967

Total
1.725.621

Tabla N I.9.8 - Movimientos de contenedores por puertos año 2017 (Fuente: Gobierno Argentino)

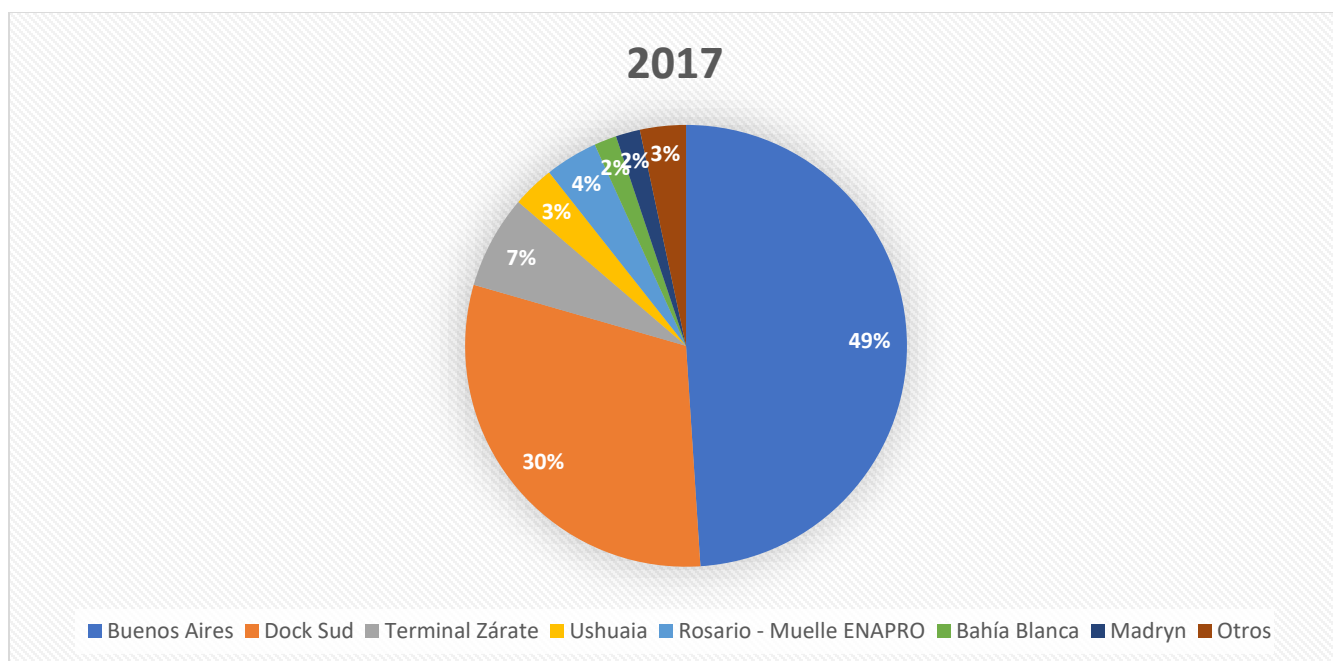


Imagen N I.9.4 - Participación de puertos en movimientos de contenedores en año 2017

Año 2018:

Buenos Aires	Exolgan	Zárate	Ushuaia	Rosario	Bahía Blanca	Madryn	Otros
967.929	570.246	129.246	58.327	71.469	32.442	22.372	61.179

Total
1.913.210

Tabla N I.9.9 - Movimientos de contenedores por puertos año 2018 (Fuente: Gobierno Argentino)

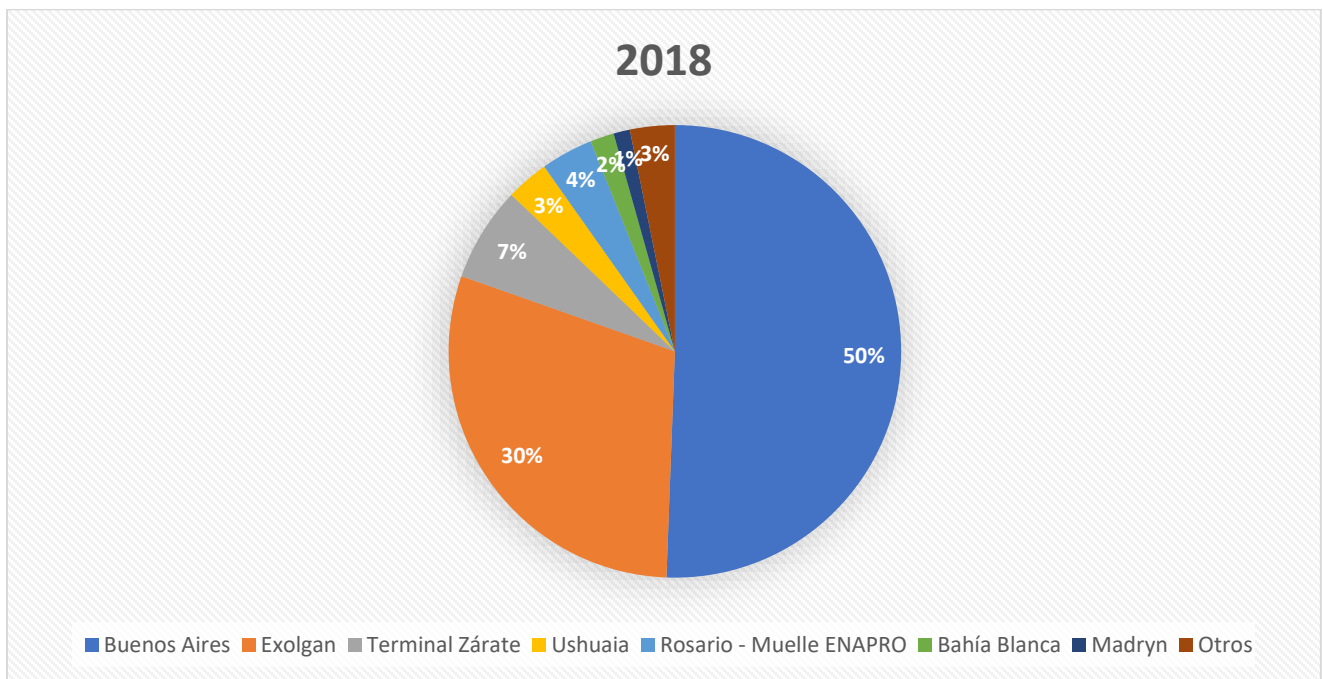


Imagen N I.9.5 - Participación de puertos en movimientos de contenedores en año 2018

Año 2019:

Buenos Aires	Exolgan	Zárate	Ushuaia	Rosario	Bahía Blanca	Madryn	Otros
851.474	452.822	128.015	3.876	42.517	25.571	16.237	53.243

Total
1.497.977

Tabla N I.9.10 - Movimientos de contenedores por puertos año 2019 (Fuente: Gobierno Argentino)

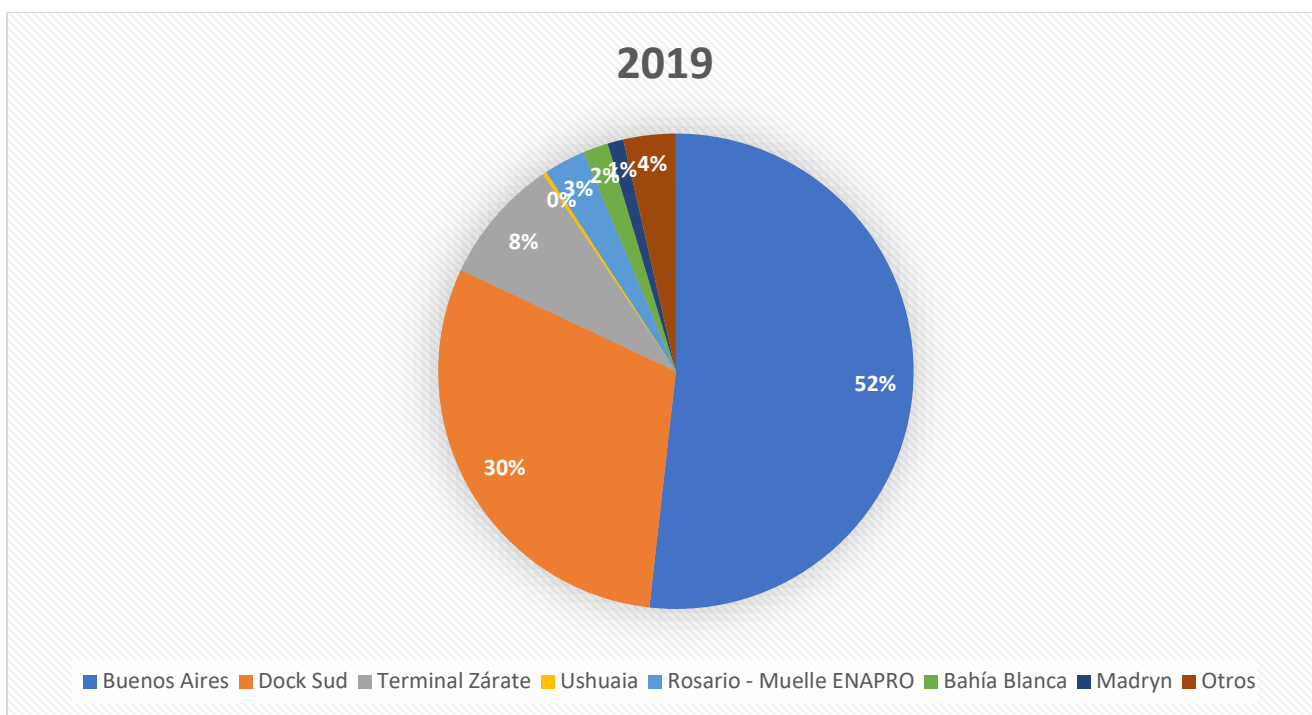


Imagen N I.9.6 - Participación de puertos en movimientos de contenedores en año 2019

Lo primero que se nota al ver las estadísticas es que desde el año 2016 ha aumentado desde el 22% hasta el 30% la participación de “Dock Sud” en el tráfico de contenedores, mientras que el “Puerto de Buenos Aires” comenzó el periodo de análisis con una fuerte caída para recuperar algo de participación en los últimos años. (59% en 2014 a 52% e 2019). También cabe destacar que entre ambos puertos suman más del 80% del tráfico de contenedores en el país.

Se puede ver entonces una clara competencia creciente, que representa “Exolgan” para el “Puerto de Buenos Aires”.

Por su parte, “Terminal Zarate” continúa teniendo un porcentaje en torno al 7% y supone solo una fracción de la competencia de “Exolgan” y cuenta con una superficie de menos de la mitad que las terminales “TRP” (si bien la superficie total de la Terminal Zarate es superior, la mayor parte de la misma se encuentra destinada al tráfico de vehículos, y una fracción de la misma se utiliza para contenedores, como se explicó anteriormente).

En cuanto a “Tecplata”, si bien cuenta con equipamiento de gran capacidad, aún no ha comenzado a operar de manera considerable y es posible que esto nunca suceda, lo cual aparentemente no lo transforma en una competencia razonable para los dos principales puertos.

Ahora bien, si se analiza específicamente el movimiento de contenedores del puerto de Buenos Aires, que es el objeto principal del presente estudio, obtenemos lo siguiente:

Año	Miles deTEUs totales
2011	1.152
2012	1.091
2013	1.138
2014	998
2015	965
2016	862
2017	888
2018	969
2019	852

Tabla N I.9.11 - Cantidades de TEUs movidas por el Puerto de Buenos Aires (Fuente: Gobierno Argentino)

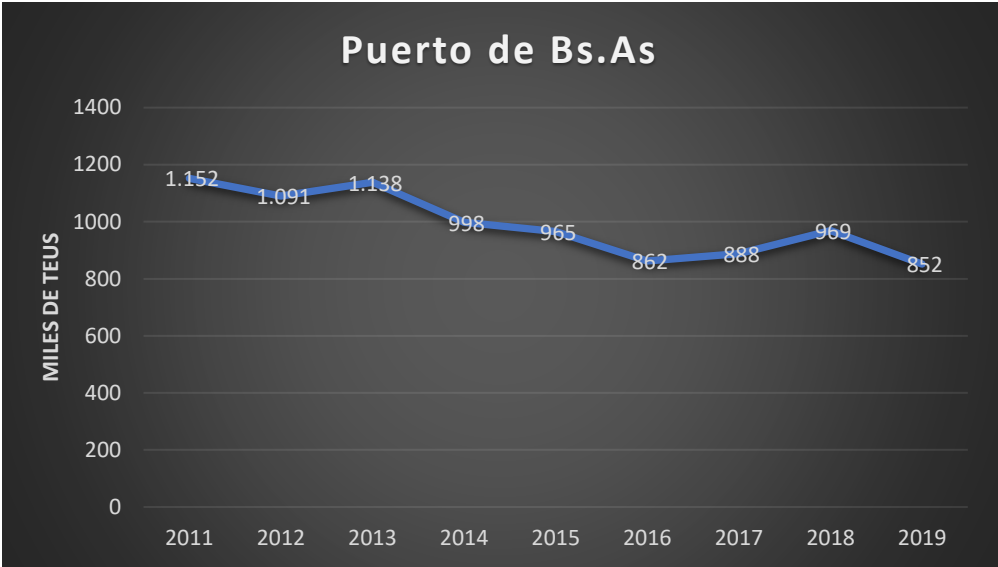


Gráfico N I.9.5 - Cantidades de TEUs movidas por el Puerto de Buenos Aires (Fuente: Gobierno Argentino)

1.9.1 - Comparación con puerto de Montevideo:

Puerto de Montevideo

La unidad iniciará evaluando algunas estadísticas del Puerto de Montevideo entre los años 2007 y 2019:

Año	TEUs totales Montevideo
2007	596487
2008	675273
2009	588410
2010	671952
2011	861164
2012	753889
2013	826962
2014	775997
2015	811297
2016	888119
2017	939427
2018	797880
2019	749562

Tabla N I.9.12 - Cantidad de TEUs movidas por el puerto de Montevideo (Fuente: Gobierno Uruguayo)

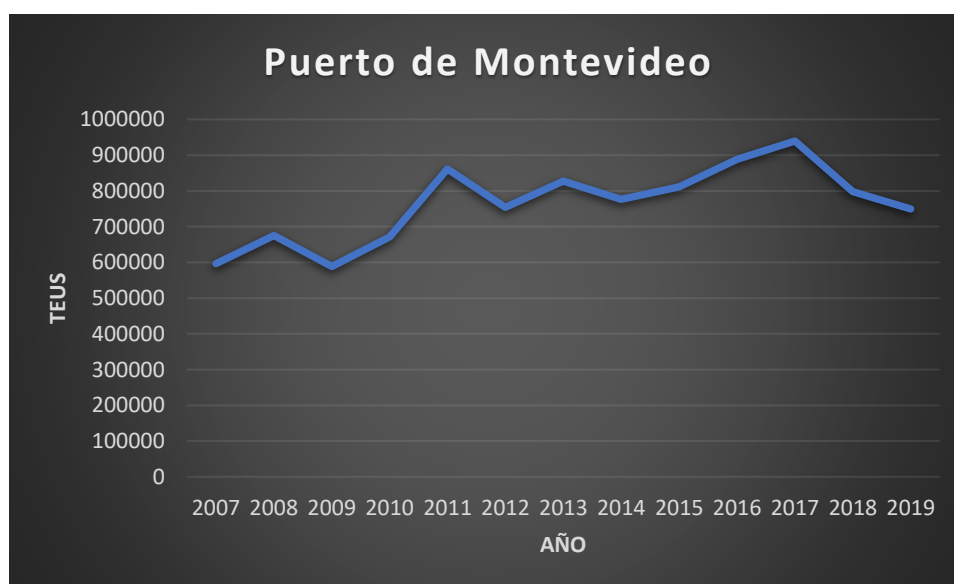


Gráfico N I.9.6 - Cantidad de TEUs movidas por el puerto de Montevideo (Fuente: Gobierno Uruguayo)

Observamos que las fluctuaciones del tráfico son muy similares a aquellas correspondientes al tráfico de contenedores a nivel mundial, por lo que vemos una participación relativamente uniforme en dicha área.

Comparando con las estadísticas del Puerto de Buenos Aires, lo primero que se hace evidente es que es fácil acceder a mayor cantidad de información en Montevideo, ya que en el puerto de Buenos Aires no se consiguió información confiable anterior al año 2011.

Año	TEUs totales Bs.As
2011	1151900
2012	1090500
2013	1137800
2014	997723
2015	965203
2016	862060
2017	888000
2018	968700
2019	851500

Tabla N I.9.13 - Cantidades de TEUs movidas por el Puerto de Buenos Aires (Fuente: Gobierno Argentino)

Año	TEUs BsAs+Exolgan
2014	1739711
2015	1383775
2016	1305566
2017	1371140
2018	1538175
2019	1228518

Tabla N I.9.14 - Cantidades de TEUs movidas por el Puerto de Buenos Aires + Exolgan (Fuente: Gobierno Argentino)

Luego, analizando los datos disponibles:

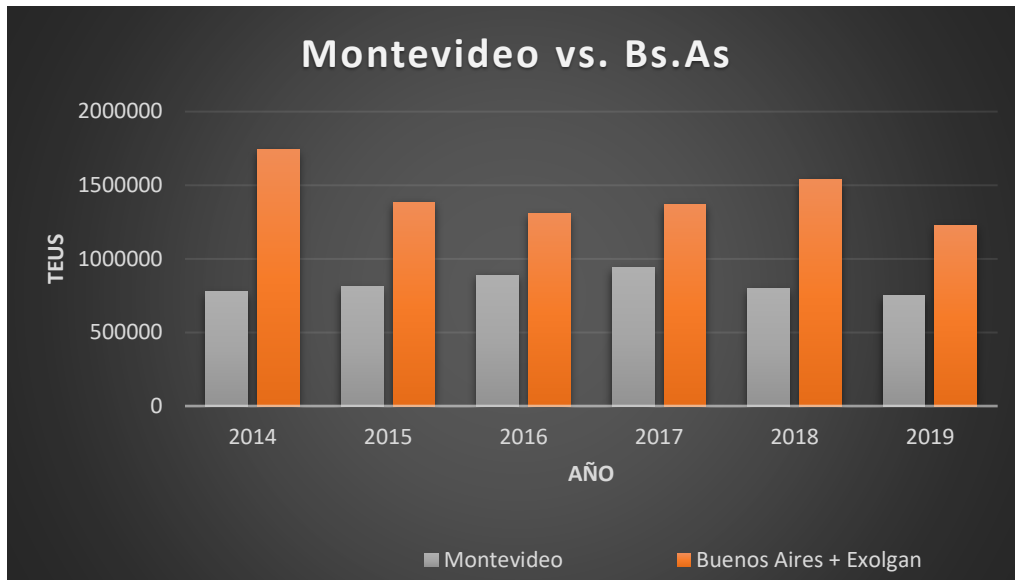


Gráfico N I.9.7 - TEUs movidos por Montevideo vs. Buenos Aires + Exolgan

Se observa que inicialmente Buenos Aires + Exolgan movían muchos más TEUs que Montevideo, pero, sin embargo, en los últimos tiempos ha disminuido la brecha, y Montevideo continúa aumentando el tráfico, mientras Buenos Aires + Exolgan se mantiene constante o disminuye, de una forma similar al tráfico general de Argentina.

Se incluye a continuación un gráfico en el cual se ven las participaciones por año de Argentina, Brasil y Uruguay, en los movimientos de ECSA:

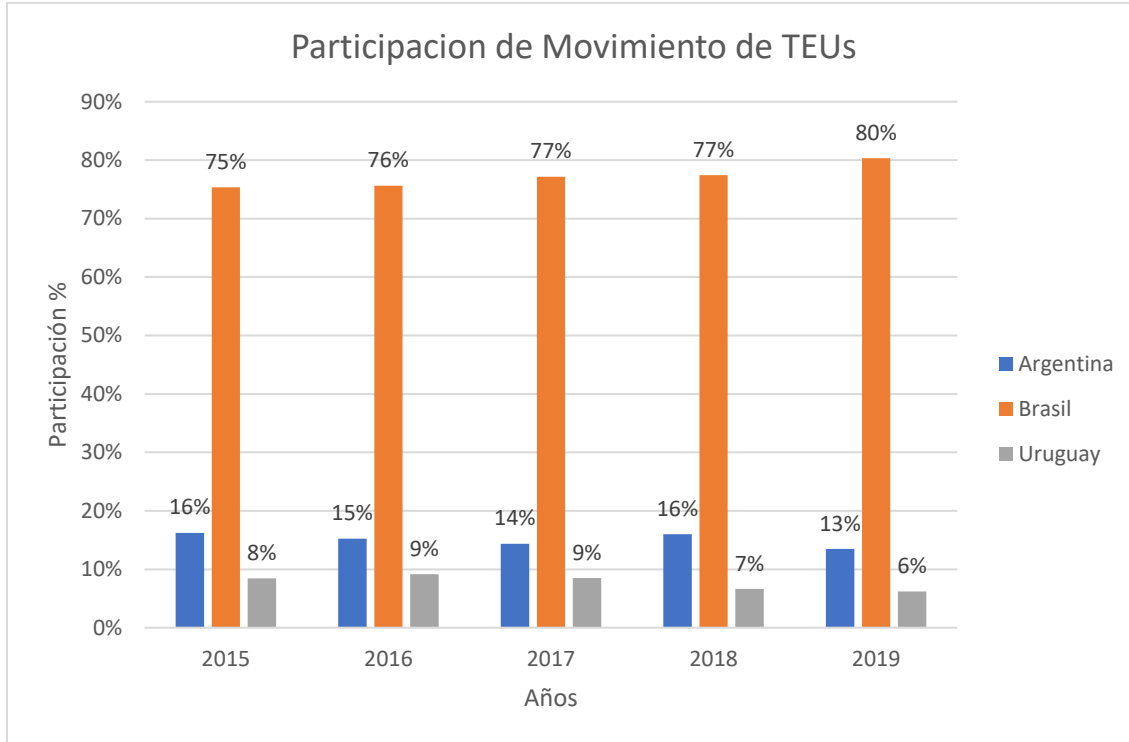


Gráfico N I.9.8 - Participación porcentual en movimientos de TEUs de cada país de ECSA

Se muestra en el gráfico la importancia porcentual de cada país para el total de los movimientos de la Costa Este de Sudamérica.

1.9.2 - Puertos Alimentadores

En cuanto a las rutas regionales de líneas regulares de contenedores, existen las denominadas líneas alimentadoras o “feeders”, que atienden a los puertos del litoral atlántico argentino, así como también, a los ríos Paraná y Uruguay, y los vinculan con los puertos por donde pasan los buques de las “líneas troncales”.

Estos puertos de las “líneas troncales”, son: en Argentina Buenos Aires / Exolgan (Dock Sud); en Uruguay Montevideo, y en Brasil se incluyen a varios de los principales puertos, como por ejemplo Santos, Rio Grande, Salvador, Itajaí /Navegantes, Itaguaí, etc.

Específicamente en referencia al puerto de Buenos Aires, existen numerosas rutas desde otros puertos, que lo alimentan, desde Ushuaia hasta toda la costa atlántica, así como también de los ríos Paraná y Uruguay, que traen contenedores, no sólo provenientes de Argentina, sino de otros países, como Paraguay, por ejemplo.

Existen también una gran cantidad de puertos de Argentina que operan dentro de rutas de Sudamérica, en las que intercambian contenedores con diversos destinos, y varias de esas rutas incluyen puertos argentinos y uruguayos, como Montevideo.

Se ve entonces que no sería difícil que se establezcan rutas “feeders” entre Buenos Aires, Montevideo y Brasil, desde donde podrían partir rutas al resto del mundo. De hecho, actualmente existen rutas que van desde Zarate hasta Brasil, por lo que no es difícil pensar en la posibilidad de que lo mismo se aplique en Buenos Aires.

Por otro lado, ya existen muchas rutas, como fue explicado anteriormente, que vienen a ECSA, pero no llegan hasta la Argentina, sino que terminan en puertos de Brasil.

II

La inserción de Buenos Aires en el mercado mundial

2.1 - Principales rutas ECSA

En la siguiente tabla se enumeran las principales rutas que involucran a ECSA.

ECSA	
Norte de Europa	ECSA
Mediterráneo	ECSA
Asia	ECSA
Costa Este de Norteamérica	ECSA
Costa Oeste de Norteamérica	ECSA (no llega a Buenos Aires)
Golfo de USA	ECSA
África	ECSA (no llega a Buenos Aires)
Medio Oriente	ECSA

Tabla N II.1.1 - Rutas ECSA

2.2 - La región ECSA – Puertos principales

A continuación, se puede observar el nivel de actividad en los principales puertos de Brasil, Uruguay y Argentina.

PUERTOS DE ECSA		MOVIMIENTOS (MILES DE TEU/AÑO)				
PAIS	PUERTOS	2015	2016	2017	2018	2019
Uruguay	MONTEVIDEO	811297	888119	939427	797874	747100
Brasil	SANTOS	3645448	3393593	3578192	3836487	3904566
Brasil	ITAJAI/NAVEGANTES	323565	208768	999277	1045813	1233262
Brasil	PARANAGUA	782346	725036	752250	765785	865110
Brasil	RIO GRANDE	726785	705154	743717	777761	782338
Brasil	SAO FRANCISCO DO SUL/ITAPOA	66802	554907	592304	634197	735139
Brasil	SUAPE	398166	390508	460769	454721	476353
Brasil	SALVADOR	283500	302354	301129	375884	323645
Brasil	RIO DE JANEIRO	297991	273269	281473	366206	372907
Brasil	PECEM	180335	170965	209204	344887	406132
Brasil	ITAGUAI	228173	205041	282682	327186	253987
Brasil	VILA DO CONDE	95231	206712	124323	154908	130082
Brasil	VITORIA	208792	187631	195243	250424	226596
Argentina	BUENOS AIRES/DOCK SUD	1433053	1352068	1468960	1797955	1485328
Argentina	ZARATE	125396	124086	118329	129246	142419

Tabla N II.2.1 – Datos relevados según CEPAL

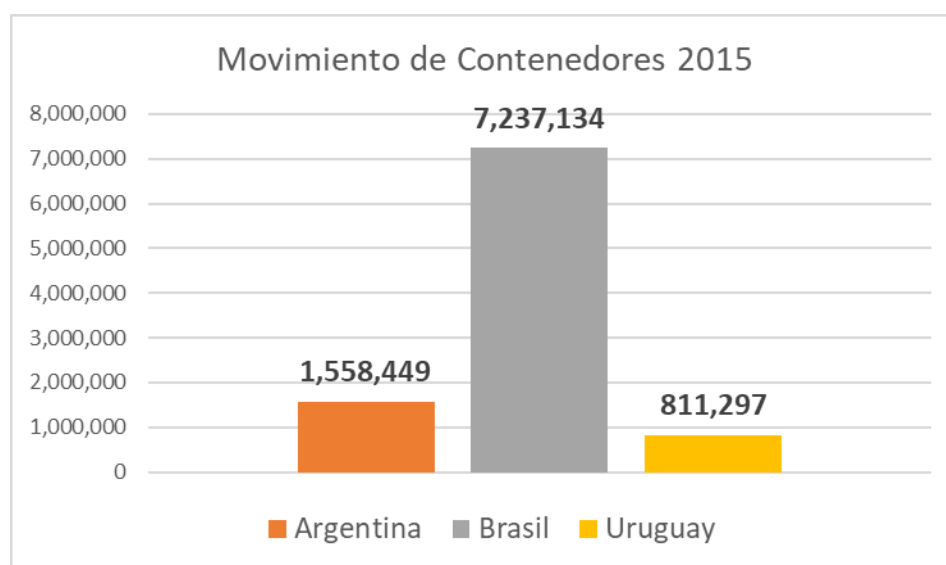


Grafico N II.2.1 - Variaciones Puertos ECSA

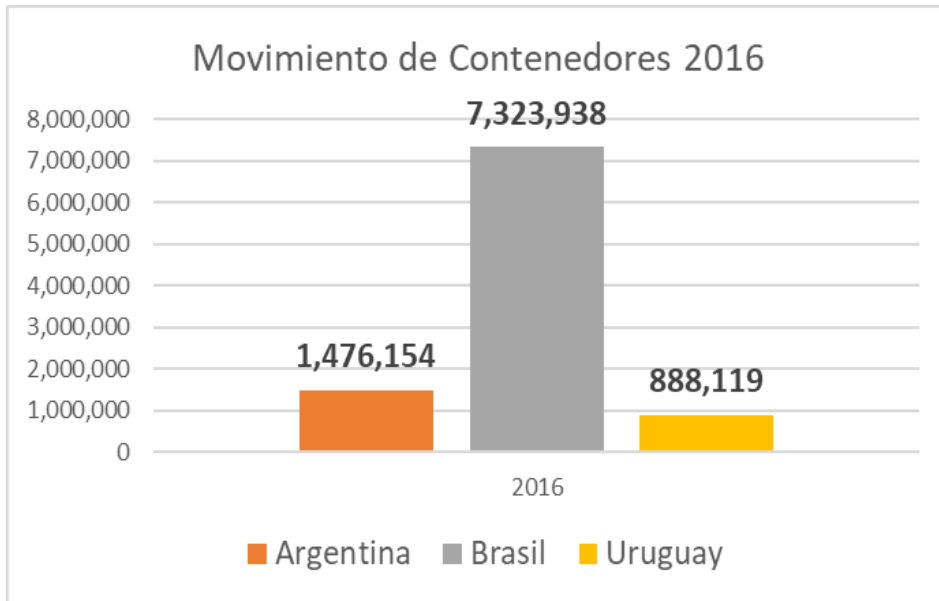


Grafico N II.2.2 - Variaciones Puertos ECSA

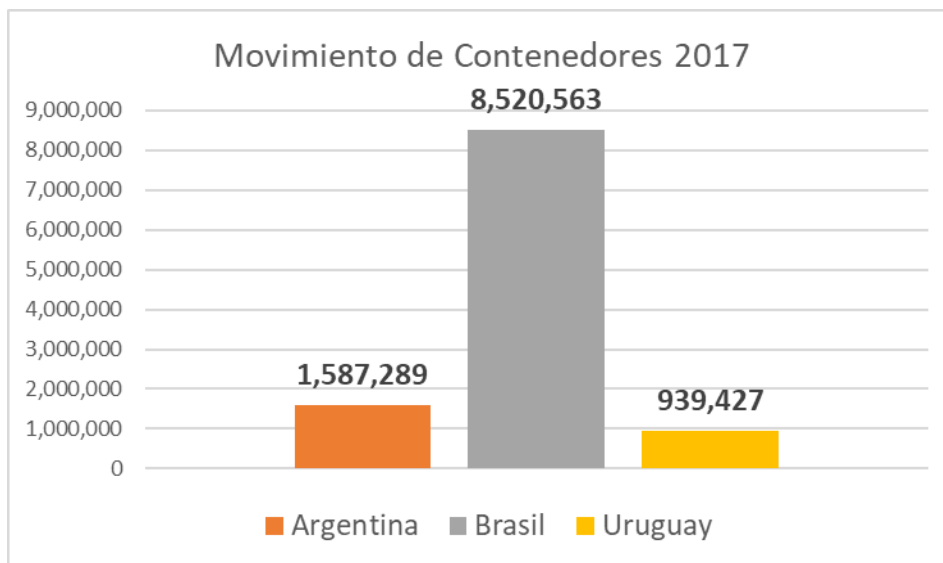


Grafico N II.2.3 - Variaciones Puertos ECSA

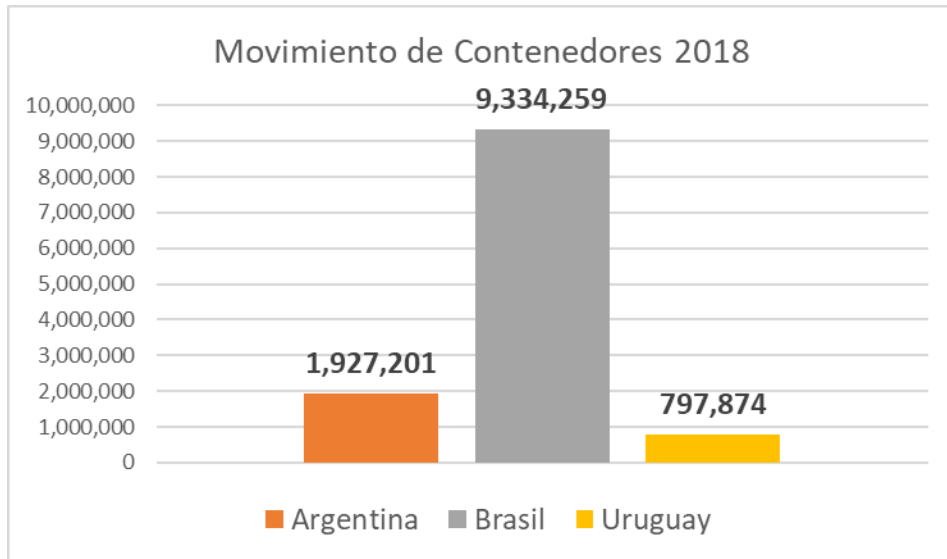


Grafico N II.2.4 - Variaciones Puertos ECSA

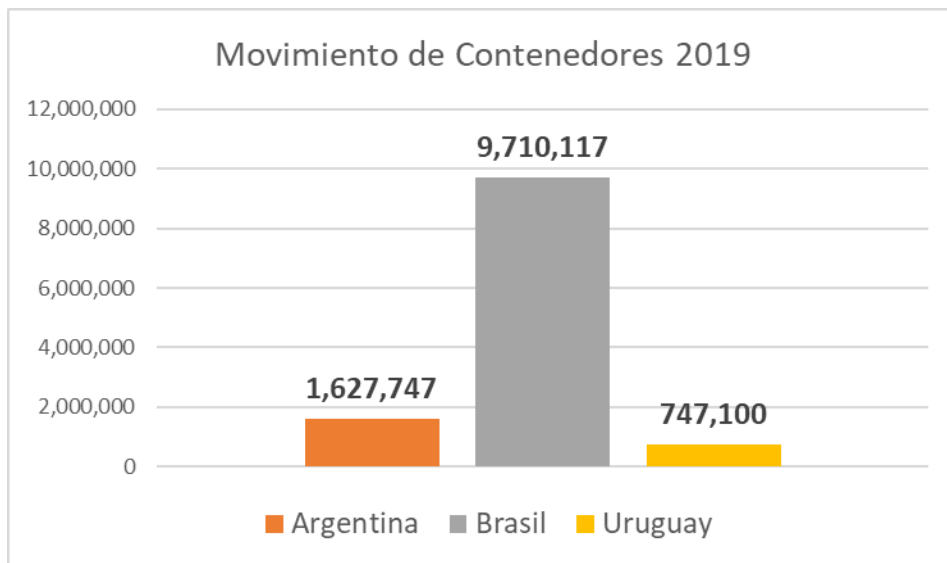


Grafico N II.2.5 - Variaciones Puertos ECSA

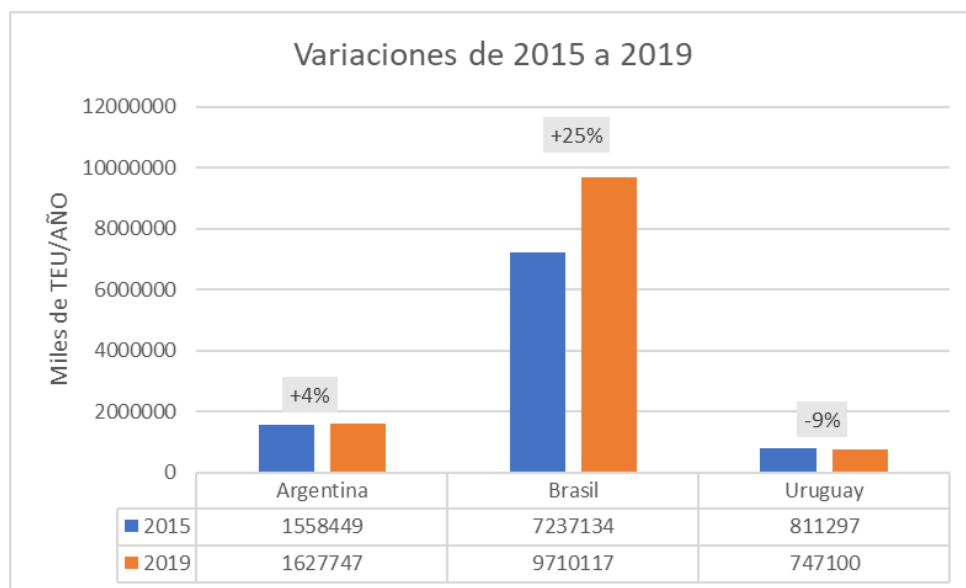


Grafico N II.2.6 - Variaciones Puertos ECSA

En el grafico superior se puede observar cómo fue variando el movimiento de TEU'S en cada país. Nuevamente Brasil se muestra como el mayor candidato a seguir creciendo en la región.

A partir de la Tabla N 2.1, se obtuvo la participación de Argentina en el mercado regional, comparándolo, a su vez, con Brasil y Uruguay.

PAIS	2015	2016	2017	2018	2019
Argentina	16%	15%	14%	16%	13%
Brasil	75%	76%	77%	77%	80%
Uruguay	8%	9%	9%	7%	6%

Tabla N II.2.2 – Participaciones de Argentina en ECSA

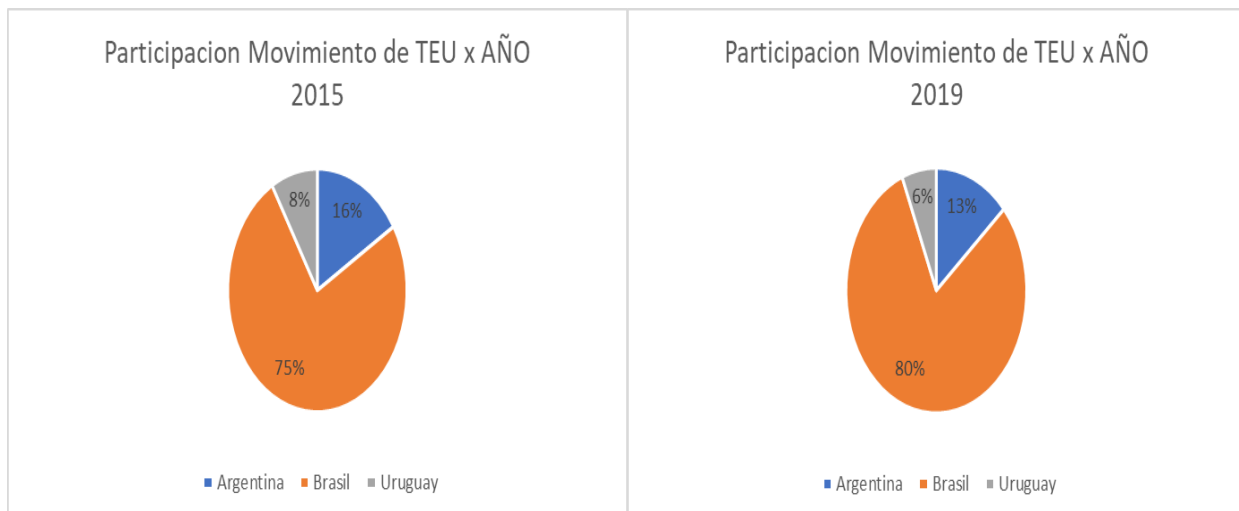


Grafico N II.2.7 – Participacion de Argentina en ECSA

Los gráficos N II.2.7 reflejan como Brasil continúa imponiéndose en la región con respecto a Uruguay y Argentina. A su vez, dicha tendencia pareciera acentuarse en el tiempo debido a la desventaja infraestructural en la que se encuentran los puertos de nuestro país con respecto a los de otros países como Brasil.

Actualmente Argentina recibe buques con capacidad para alrededor de 10.000 contenedores. Sin embargo, se estima que en los próximos años los buques extenderán su capacidad a casi 14.000 contenedores (tipo New Panamax). Teniendo en cuenta esto, una reforma a corto plazo, tanto del puerto como en la hidrovía principal, sería necesaria para evitar que los puertos de Buenos Aires se convirtieran en un feeder.

2.3 - Servicios en operación

Previamente a presentar los principales armadores, vale hacer la siguiente aclaración. A lo largo de estos últimos años algunos operadores formaron alianzas entre ellos con el fin de así lograr optimizar la integración vertical de los mismos. Teniendo en cuenta que los primeros diez armadores representan más del 80% de la capacidad total de bodega, desde el punto de vista global del mercado, este movimiento genera un gran aumento en su concentración.

Años atrás no existía tal concentración, sino que para superar el 80% de la capacidad de bodega, teníamos al menos que presentar los primeros treinta armadores.

A continuación, haremos una descripción de las tres alianzas más importantes:

1. 2M: Esta formada por Maersk (Dinamarca) y MSC (Italia/Suiza). La alianza se firmó en 2015 por un período de diez años.
2. Ocean Alliance: Formada por Cosco Shipping (China), CMA CGM (Francia) y Evergreen (Taiwan). Esta se firmó en 2017 por un período de diez años.
3. The Alliance: Formada por Hapag Lloyd (Alemania), Yang Ming (Taiwan), NYK, MOL y Kline (las tres japonesas). La alianza se firmó en 2017 también por un período de diez años. Cabe destacar que tanto NYK como MOL y K Line forman parte del consorcio "ONE".

Esta situación pone a los puertos en gran desventaja con respecto a los armadores, ya que, si a estos últimos no les fuera rentable hacer una parada en algún puerto y decidieran interrumpir el servicio al mismo, ese puerto se vería gravemente afectado perdiendo importante participación en el mercado. Este es un riesgo que podrían correr a futuro los puertos de Buenos Aires si no existe una mejora en su infraestructura marítima y portuaria.

En la tabla a continuación, se puede observar el top 10 de los principales armadores. Como se dijo previamente, entre ellos suman más del 80% de la capacidad de bodega.

#	Operador	TEU	Participación en la capacidad global	Flota Total
1	APM-Maersk	3.963.399	16,70%	654
2	Mediterranean Shipping Co	3.675.400	15,50%	550
3	COSCO Group	2.870.792	12,10%	469
4	CMA CGM Group	2.679.888	11,30%	488
5	Hapag-Lloyd	1.716.951	7,20%	236
6	ONE (Ocean Network Express)	1.554.780	6,50%	211
7	Evergreen Line	1.227.385	5,20%	190
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	603.320	2,50%	92
9	HMM Co Ltd	551.732	2,30%	67
10	PIL (Pacific Int. Line)	350.390	1,50%	111

Tabla N II.3.1 - Top 10 Armadores

La siguiente tabla permite visualizar los servicios concurrentes en el mes de septiembre de 2020 a los puertos del Río de la Plata, incluyendo información en cuanto a la capacidad de bodega ofrecida, las rutas a las que atienden y las terminales donde son atendidos en Buenos Aires y en Montevideo.

REGIÓN	SERVICIO	OPERADOR PRINCIPAL	CAPACIDAD (TEU/sem)	BUQUE MÁS GRANDE			ESCALAS		
				TEU	ESLORA (m)	CALADO (m)	MONTEVIDEO	BUENOS AIRES	TERMINAL
LEJANO ORIENTE	ASIA 1	MAERSK	8853	9030	300.0	14.5	SI	SI	T4
LEJANO ORIENTE	IPANEMA	MSC	10581	11923	330.0	16.0	SI	SI	EXOLGAN
LEJANO ORIENTE	SEAS 1	CMA CGM	9200	10926	300.0	15.2	SI	SI	T5
NORTE DE EUROPA	NWC/SAEC	MSC	10056	12217	330.0	16.0	SI	SI	EXOLGAN
NORTE DE EUROPA	SAMBA	MAERSK	10589	10589	333.2	14.0	SI	SI	TRP
MEDITERRANEO	MED/SAEC	MSC	9337	12217	330.0	16.0	SI		
USA - COSTA ESTE	US-CARIBBEAN-ECSA	MSC	6070	6966	304.0	14.5	SI	SI	EXOLGAN
USA - COSTA ESTE	TANGO	MAERSK	7448	8004	299.9	14.0		SI	T4
USA - GOLFO	GS-1	HAPAG LLOYD	7448	8004	299.9	14.0	SI	SI	EXOLGAN
REGIONAL ECSA	ATLANTICO SUL	LOG-IN	2711	2808	218.5	12.5	SI	SI	TRP
REGIONAL PATAGONIA	APAT	MAERSK	1762	1762	172.0	9.5	SI		
REGIONAL MALVINAS	FALKLAND ISLANDS	SAAS	91	292	92.9	4.9	SI		

Tabla N II.3.2 – Capacidad de bodega Buenos Aires, Montevideo

A efectos comparativos, se exhiben las líneas que llegaban a ECSA y las terminales en las cuales atendidas en 2011.

Servicios ECSA – Lejano Oriente:

SERVICIO	ARMADOR	ESCALAS EN LA REGIÓN										BUQUES		OTRAS ESCALAS
		SANT	PARA	ITAP	SFSU	NAVE	ITAJ	RIOG	MONT	BAIR	ZARA	Nº	TIPO / PROVEEDOR	
CSW	MOL	T37								TCP	T5	13	10 de 5600 TEU	Xingang/Dalian/Qingdao/Busan/Shanghai/Hong Kong/Singapur/Rio de Janeiro/Ciudad del Cabo/Ngauru
NGX / ASAS (slig 1)	HSUD / MAERSK	SB								TCP	T4	12	6 de 7100 TEU (clase Santa/HSUD) y 6 de 7500 TEU (clase Sarcosax/MAERSK)	Busan/Shanghai/Ningbo/Yantian/Hong Kong/Taipei/Pelepas/Singapur
NGX / ASAS (slig 2)	HSUD / MAERSK	T37										11	4200 a 4600 TEU	Shanghai/Nansha/Hong Kong/Singapur/Tanjung Pelepas/Durban/Suape/Sepetiba/Port Elizabeth
SEAS (slig 1)	CMA / CSAV / CSCL	T37								TCP	EXO	11	6500 TEU (6 de CSAV, 3 de CSCL, 2 de CMA)	Busan/Qingdao/Shanghai/Ningbo/Chiwan/Hong Kong/Kelang/Singapur/Durban/Xingang
SEAS (slig 2)	CMA / CSAV	T37										10	4000 TEU (4 de CSAV, 4 de CMA, 2 de CSCL)	Shanghai/Ningbo/Xiamen/Kaohsiung/Hong Kong/Shenzhen/Kelang/Rio de Janeiro/Singapur
ASE	CCNI / HANJIN / HAPAG / WHAI / ZIM	TECO								TCP	T5	11	4250 TEU (3 de HANJIN, 3 de ZIM, 2 de CCNI, 2 de WHAI, 1 de HAPAG)	Busan/Shanghai/Ningbo/Shenzhen/Hong Kong/Singapur/Rio de Janeiro
AESA / NHX (slig 1)	HYUNDAI / KLINE / NYK / PIL	TECO								MCON	TRP	11	4250 TEU	Busan/Shanghai/Ningbo/Hong Kong/Shenzhen/Singapur/Rio de Janeiro
AESA / NHX2 (slig 2)	HYUNDAI / K LINE / NYK / PIL	TECO										10	3000 TEU	Ningbo/Shanghai/Shenzhen/Singapur/Kelang/Rio de Janeiro/Vitoria
ESA	COSCO / EVER	SB								MCON	T5	10	3400 a 3800 TEU (6 de EVER, 4 de COSCO)	Shanghai/Ningbo/Yantian/Hong Kong/Singapur

Todos los servicios tienen frecuencia semanal, con excepción del denominado AESA (slig 2) cuya frecuencia es quincenal

Terminales / Operadores en BUENOS AIRES

EXO (Exlgan) / TRP (Terminales Río de la Plata) / T4 (Terminal 4) / T5 (Bactssa)

Terminales / Operadores en MONTEVIDEO

MCON (Montecoco) / TCP (Terminal Cuenca del Plata)

Terminales / Operadores en SANTOS

RODR (Rodriopa) / SB (Santos Brasil) / TECO (Term. Cont. Margen Dierita) / T37 (Libra Terminal)

En los restantes puertos existe una sola terminal: Paranaguá (Terminal de Contenedores de Paranaguá - TCP) - Itapoa (Itapoa Terminal Portuarios) - Sao Francisco do Sul (Terminal Santa Catarina - TESC)

Navegantes (Portonave) - Itajaí (Tecnovi) - Río Grande (Teco, Río Grande) - Zárate (Terminal Zárate)

Tabla N II.3.3 – Servicios ECSA – Lejano Oriente

Servicios ECSA – Europa:

LÍNEA: NORTE DE EUROPA

SERVICIO	ARMADOR	ESCALAS EN LA REGIÓN										BUQUES		OTRAS ESCALAS
		SANT	PARA	ITAP	SFSU	NAVE	ITAJ	RIOG	MONT	BAIR	ZARA	Nº	TIPO / PROVEEDOR	
EUROPE-ECSA	GRIM	SB									TRP	8	800 TEU	Eryden / Hamburgo / Tilbury / Amberes / Le Havre / Dakar / Vitoria / Rio de Janeiro
RIVER PLATE XPRESS	HSUD	SB							TCP	EXO		7	5500 a 5900 TEU (clases Monte y Río)	Rotterdam / Tilbury / Hamburgo / Amberes / Le Havre / Tanger
SAMBA	MAERSK	T37							TCP	T4		7	3100 TEU	Tilbury / Rotterdam / Bremerhaven / Algeciras / Cesco
SAEC 1	MSC	T37							MCON	TRP		7	5500 TEU	Hamburgo / Tilbury / Amberes / Rotterdam / Bremerhaven / Rio de Janeiro / Itaguaí
SAEC 2	CSAV / MSC	SB										6	3500 TEU (3 de CSAV, 3 de MSC)	Bremerhaven / Rotterdam / Amberes / Lisboa / Las Palmas / Salvador / Vitoria
SAFRAN Brasil (slig)	CMA / HAPAG	T37										7	2500 a 4400 TEU (5 de CMA, 2 de HAPAG)	Hamburgo / Rotterdam / Amberes / Le Havre
ESE SAM 1	CCNI / COSCO / HANJIN	s/d										s/d	s/d	Hamburgo / Rotterdam / Amberes / Algeciras

sólo en algunos viajes

LÍNEA: MEDITERRANEO

SERVICIO	ARMADOR	ESCALAS EN LA REGIÓN										BUQUES		OTRAS ESCALAS
		SANT	PARA	ITAP	SFSU	NAVE	ITAJ	RIOG	MONT	BAIR	ZARA	Nº	TIPO / PROVEEDOR	
L CLASS (*)	MAERSK	T37								TCP		6	4250 TEU	Algeciras / Tanger
MED-ECSA	MSC	SB									TRP	8	5400 TEU	Algeciras / Valencia / Barcelona / Genova / Livorno / Goia Tauro
ESPAÑA-CANARIAS-ECSA	MSC	SB										4	4600 TEU	Valencia
MED-ECSA / SIRIUS	CMA / CSAV / HSUD / MARUBA / ZIM	T37								MCON	EXO	7	4000 a 4400 TEU (4 de HSUD, 1 de CMA, 1 de CSAV, 1 de ZIM)	Livorno / Genova / Vado Ligure / Barcelona / Tarragona / Valencia / Tanger / Rio de Janeiro

(*) Este servicio ofrece conexión a puertos del Índico y Golfo Pérsico en Algeciras

Todos los servicios tienen frecuencia semanal, con excepción del denominado EUROPE-ECSA de Grimaldi cuya frecuencia es aproximadamente de un servicio cada 8 días

Terminales / Operadores en BUENOS AIRES

EXO (Exlgan) / TRP (Terminales Río de la Plata) / T4 (Terminal 4) / T5 (Bactssa)

Terminales / Operadores en MONTEVIDEO

MCON (Montecoco) / TCP (Terminal Cuenca del Plata)

Terminales / Operadores en SANTOS

RODR (Rodriopa) / SB (Santos Brasil) / TECO (Term. Cont. Margen Dierita) / T37 (Libra Terminal)

En los restantes puertos existe una sola terminal: Paranaguá (Terminal de Contenedores de Paranaguá - TCP) - Itapoa (Itapoa Terminal Portuarios) - Sao Francisco do Sul (Terminal Santa Catarina - TESC)

Navegantes (Portonave) - Itajaí (Tecnovi) - Río Grande (Teco, Río Grande) - Zárate (Terminal Zárate)

Tabla N II.3.4 – Servicios ECSA – Europa

Servicios ECSA – America del Norte:

SERVICIO	ARMADOR	ESCALAS EN LA REGIÓN										BUQUES		OTRAS ESCALAS
		SANT	PARA	ITAP	SFSU	NAVE	ITAJ	RIOG	MONT	BAIR	ZARA	N°	TIPO / PROVEEDOR	
EAST COAST AMERICAS	CSAV / HSUD	SB								EXO		7	3100 a 4600 TEU (5 de HSUD, 2 de CSAV)	Nueva York / Filadelfia / Norfolk / Charleston / Jacksonville / Port Everglades / Suape / Rio de Janeiro / Pecem / Salvador
MSC USEC	CSAV / MSC	SB							MCON	TRP		7	4000 a 4500 TEU (5 de MSC, 2 de CSAV)	Itaguai / Suape / Savannah / Charleston / Norfolk / Baltimore / Nueva York / Freeport / Caucedo
INTRA AMERICA 2	MSC	s/d										s/d	s/d	Houston / Nueva Orleans
ANS	HANJIN / HYUNDAI / NYK / YMING	s/d										s/d	s/d	Nueva York / Norfolk / Savannah / Miami
US GULF-ECSA	CSAV / HAPAG	TECO							MCON	EXO		7	4100 TEU	Veracruz / Altamira / Houston / Nueva Orleans / Caucedo / Suape / Rio de Janeiro
US GULF-ECSA	HSUD	SB										6	3700 TEU	Houston
BRAZEX	CMA / MAERSK	T37							TCP	T4		6	2800 TEU (3 de CMA, 3 de MAERSK)	Cartagena / Manzanillo / Kingston / Puerto España
SAX	ZIM	RODR										7	s/d	Houston / Mobile / Tampa / Kingston / Puerto Cabello / La Guaira / Pecem / Vitoria / Rio de Janeiro / Itaguai

Escalas canceladas (julio 2011)

Todos los servicios tienen frecuencia semanal

Terminales / Operadores en BUENOS AIRES

EXO (Exogan) / TRP (Terminales Río de la Plata) / T4 (Terminal 4) / T5 (Bactsa)

Terminales / Operadores en MONTEVIDEO

MCON (Montecón) / TCP (Terminal Cuenca del Plata)

Terminales / Operadores en SANTOS

RODR (Rodrima) / SB (Santos Brasil) / TECO (Term. Cont. Margen Direita) / T37 (Libra Terminalis)

En los restantes puertos existe una sola terminal: Paranaguá (Terminal de Contenedores de Paranaguá - TCP) - Itapoa (Itapoa Terminalis Portuarios) - Sao Francisco do Sul (Terminal Santa Catarina - TESC)

Navegantes (Portovue) - Itajaí (Tecuovi) - Rio Grande (Tecuovi, Rio Grande) - Zárate (Terminal Zárate)

Tabla N II.3.5 – Servicios ECSA – Europa

Una aclaración válida, tomada de una conferencia digital donde participaba Roberto Negro (CEO – International Trade Logistics), es que Buenos Aires en el año 2010 atendía semanalmente 14.300 contenedores (26 servicios con una operación media de 550 contenedores) y, hoy en día, atiende 16.200 contenedores (9 servicios con una operación media de 1800 contenedores).

Con lo cual, es importante destacar que,

1. Actualmente las terminales se encuentran trabajando con un grado de ocupación de 40%, es decir, tienen capacidad de absorción de carga.
2. Con estos números podemos notar un bajo crecimiento de movimiento de contenedores.
3. Existe una gran concentración de servicios (9 servicios semanales en lugar de 26).
4. Aumentó la operación media (contenedores/buque) asociado con el crecimiento del tamaño de las embarcaciones.

2.4 - Efecto “Cascada”

A lo largo de los años, se ha podido observar un notable crecimiento en los tamaños de los buques de contenedores.

En general, las rutas que afectan a Buenos Aires tienen lo que denominamos “efecto cascada”. En términos sencillos, esto implica que a las rutas principales a nivel mundial (entre Asia, América del Norte y Europa) se les asignan buques cada vez más grandes, y de mayor calado, mientras que las rutas que le siguen en importancia, como las que incluyen a ECSA, reciben los buques que anteriormente se usaban para las primeras.

De esta forma, más allá de que los buques más grandes a nivel mundial no lleguen a la Argentina, igualmente podemos notar un incremento en el tamaño de los mismos, con una especie de “rezago”.

En el siguiente gráfico se puede apreciar la forma en la que, a lo largo de los años, el buque porta contenedores de mayor tamaño fue incrementando su cantidad de TEUs a nivel mundial:

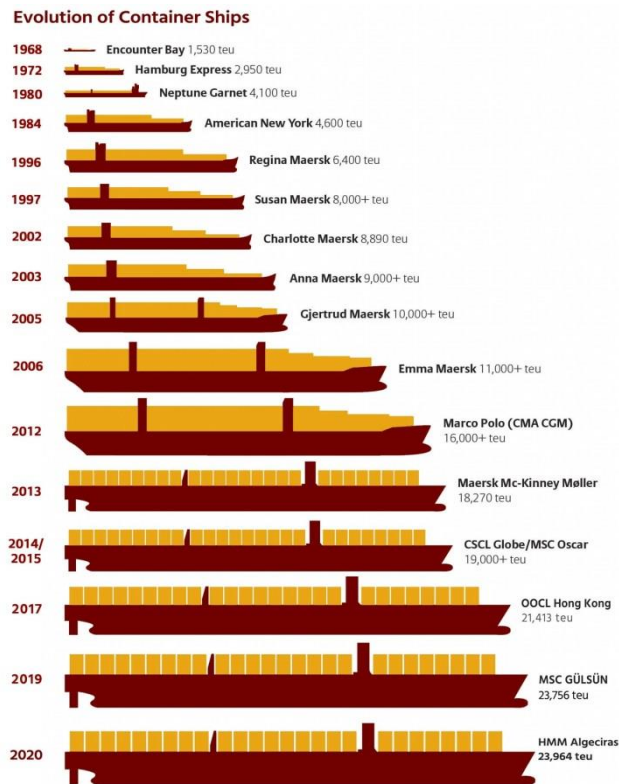


Imagen N II.4.1 – Crecimiento de buques

Actualmente, el buque portacontenedores de mayor tamaño es el HMM Algeciras, con una capacidad de 23964 TEUs, 400m de eslora, 61 de manga, y un calado en torno a los 16,5m.

2.5 - Infraestructura actual y proyectada para los puertos de la región

Es de vital importancia presentar las diferencias, no sólo en la cantidad de contenedores que mueven por año, sino también en la infraestructura de los principales puertos de la región.

PUERTOS DE ECSA		Calado	Superficie
PAIS	PUERTOS		
Uruguay	MONTEVIDEO	12m	110 Ha
Brasil	SANTOS	15 m	780 Ha
Brasil	ITAJAI/NAVEGANTES	14m	15 Ha
Brasil	PARANAGUA	13.5 m	17 Ha
Brasil	RIO GRANDE	12.8 m	74 Ha
Brasil	SAO FRANCISCO DO SUL/ITAPOA	16m	26 Ha
Brasil	SUAPE	14.5 m	79 Ha
Brasil	SALVADOR	15m	8 Ha
Brasil	RIO DE JANEIRO	13.5 m	18 Ha
Brasil	PECEM	14m	38 Ha
Brasil	ITAGUAI	15m	72 Ha
Brasil	VILA DO CONDE	12m	9 Ha
Brasil	VITORIA	12.5m	6 ha
Argentina	TRP	10.5m	43 Ha
Argentina	TECPLATA	10.5m	41 Ha
Argentina	EXOLGAN	10.5m	50 Ha
Argentina	APM	10.5m	22 Ha
Argentina	BACTSSA	10.5m	25 Ha
Argentina	ZARATE	10.5 m	200 Ha

Tabla N II.5.1 – Infraestructura Puertos ECSA

Vale aclarar que la terminal de Zarate esta principalmente destinada a la carga y descarga de vehículos, y si bien la superficie es grande y posee conexiones con múltiples partes del mundo, la porción de contenedores es más reducida.

Actualmente el puerto de Montevideo ha planteado el desarrollo de un plan maestro de obra con la intención de llevar el calado admisible a los 14m. Este proyecto se encuentra constituido por dos etapas, una actual donde se extiende el calado a 13m y otra a futuro para alcanzar los 14m. Si bien es posible que la segunda etapa no se llegue a ejecutar, de todas

formas, es interesante nombrarlo teniendo en consideración que el puerto de Buenos Aires ni plan maestro tiene.

Finalmente, tras el análisis de los datos dispuestos en la tabla N II.5.1, se puede advertir como, desde un punto de vista infraestructural, el puerto Buenos Aires está quedando fuera del mercado.

2.6 - Proyecciones a futuro: PBI vs TEU'S

Tras analizar el siguiente gráfico, se puede establecer una relación entre la cantidad de movimiento de contenedores anual y el PBI (Producto Bruto Interno):

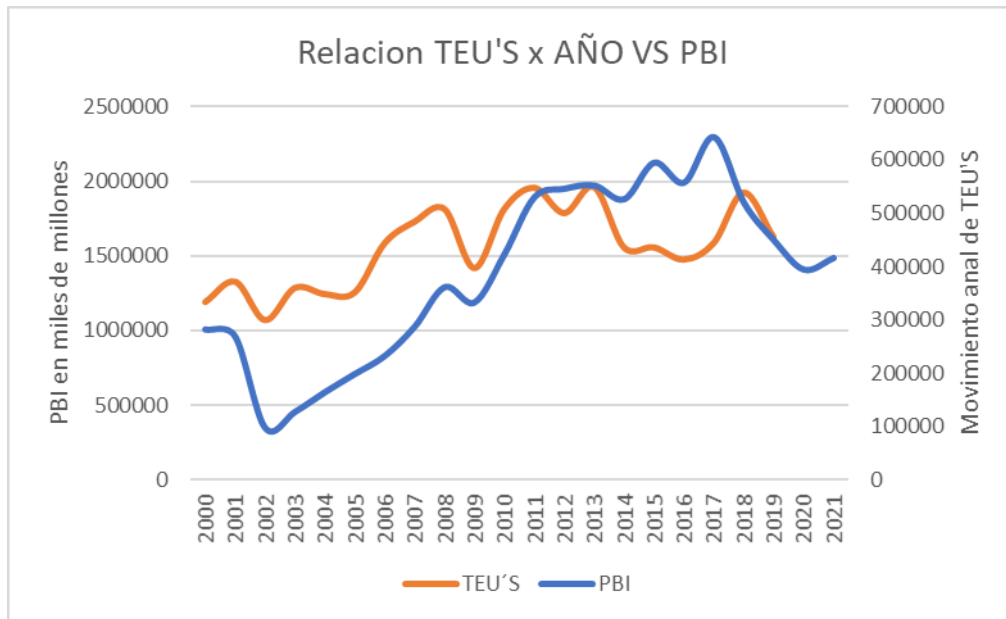


Gráfico N II.6.1 - Datos PBI Banco Mundial vs Mov. TEU'S

En el gráfico N II.6.1 se utilizaron dos escalas diferentes con el fin de reflejar la relación que hay entre estas dos variables que son importantes. El PBI se ve reflejado en la escala de la izquierda y, por lo tanto, los TEU'S (expresado en millones) usa como eje de referencia al de la derecha.

Observando el grafico se puede deducir que, por lo general, siempre que el PBI aumentó también lo hizo el movimiento de contenedores. Según las proyecciones de PBI de Argentina se estima una caída del 12.5% para 2020 con una leve mejoría del 5.5% para 2021. Según esta relación, podríamos pensar que el movimiento de contenedores también podría sufrir una caída.

Si bien esta estimado según el FMI (Fondo Monetario Internacional) que Brasil va a tener una caída de su PBI en 2020 del 5.3%, esta misma sigue siendo mucho menor que la de Argentina (12.5 %). En 2021 Brasil estima tener una recuperación del 2.9% y Argentina del 5.5%.

A lo largo de la pandemia el sector no se vio tan afectado como se lo esperaba, para lo que pueden identificarse cuatro argumentos. Primero, la recesión se sintió en la industria de los servicios (restaurantes, cines, viajes, etc), no tanto en bienes. Segundo, las empresas aumentaron sus inventarios para fortalecer su resiliencia y no exponerse a las fluctuaciones del mercado y los riesgos de la entrega justo a tiempo. Tercero, el resto de los transportes sufrieron mucho: sin pasajeros que mover, se redujo la capacidad de bodega aérea, y los camiones tuvieron múltiples inconvenientes en las fronteras. El transporte marítimo siguió operando, con el grave inconveniente que sufrieron las tripulaciones, muchas de las cuales permanecieron a bordo por hasta 20 meses sin poder bajar. Por último, el comercio electrónico despuntó porque la gente compró más al no poder salir, y eso implicó más bienes moviéndose.

Fuente: Jan Hoffmann, jefe de la división de Logística y Comercio de Unctad, y coordinador del RMT 2020.

III

Conclusiones Finales

Actualmente, dado toda la información expuesta y los análisis realizados, se puede concluir que Buenos Aires maneja esencialmente tres posibles escenarios para la toma de decisiones en cuanto al desarrollo de los servicios:

1. Que Buenos Aires pase a ser un puerto feeder: En este escenario, Buenos Aires quedaría fuera de las rutas regulares, y la carga que mueve se vincularía al resto del mundo a través de rutas alimentadoras, que podrían llegar, por ejemplo, a alguno de los puertos importantes de Brasil. Analizamos el escenario:

Buenos Aires es el “último puerto” de todas las rutas de líneas regulares de portacontenedores que atienden la ECSA (es decir, es el punto donde los buques “finalizan” el recorrido de su viaje en un sentido y “dan la vuelta” para iniciar la navegación en sentido contrario). Como tal, claramente es la escala más susceptible de ser eliminada de sus recorridos por las líneas marítimas, que podrían optar por cortar sus servicios y “dar la vuelta” en alguna escala anterior (claramente, en este caso, en algún puerto del Sudeste de Brasil) si les resultara más conveniente.

Con un recorte como el mencionado, las líneas marítimas podrían por ejemplo desafectar un buque del servicio. Por ejemplo, la ruta “redonda” (ida y vuelta) entre ECSA y Norte de Europa se cubre normalmente en 7 semanas, lo que lleva a destinar a dicha ruta 7 buques para cubrir el servicio con la frecuencia semanal característica. Si el servicio se cortara, por ejemplo, en la zona de Itajaí / Itapoá / Paranaguá el tiempo requerido se reduciría a 6 semanas y la necesidad de buques disminuiría proporcionalmente.

Las líneas marítimas tienen interés por la carga con origen/destino en el “nodo AMBA” (estabilizada desde hace tiempo alrededor de los 2 millones de TEU/año) y procurarían implementar modalidades de servicio que les permitiera atenderla aún en el caso en que sus buques principales no llegaran más al Río de la Plata (básicamente implementando servicios tipo “feeder” que vincularían a las escalas omitidas con algún puerto

“concentrador” en el Sudeste brasileño, en el arco Itajaí/Santos). Pero, como se ha comentado, la participación de la carga “no brasileña” en los tráficos de la ECSA viene decreciendo progresivamente en los que va del siglo XXI, por lo que el interés mencionado podría disminuir progresivamente.

Ahora bien, ¿el comercio exterior argentino se vería afectado? Probablemente sí, con algún incremento del nivel de los fletes y, más probablemente, de los tiempos afectados al servicio de transporte; en particular es dudosa la predisposición y capacidad actual de los puertos brasileños para absorber, como agregado a su demanda natural creciente, el eventual transbordo de las cargas con origen/destino en el Río de la Plata. Cabe señalar, no obstante, que la realización de transbordos no es un aspecto negativo en sí mismo y que, como se ha mencionado, la mayoría de los servicios de transporte de contenedores a nivel mundial incluye actualmente al menos un transbordo, como resultado natural de la organización de los servicios regulares en líneas de distintas clases (en función de sus niveles de tráfico)

Además de ser el “último puerto” de la ECSA, Buenos Aires es el puerto menos profundo de la región. Este aspecto entra en conflicto, como es natural, con el progresivo crecimiento del tamaño de los buques portacontenedores que se ha comentado en la monografía.

Dado todo el análisis realizado, es una alternativa que tiene considerables probabilidades de ocurrir, aunque también sería esperable que exista cierta resistencia “política” a que esto ocurra.

2. La segunda opción, que es a lo que deberíamos apuntar según nuestro criterio, es que se desarrolle un plan maestro de cara a 10-20 años, en el cual se pueda pensar no solo en una modernización de los puertos de la región, y más específicamente en el de Buenos Aires, sino también en la profundización de la vía navegable troncal. Esto afectaría también a otros puertos, como el de Montevideo, que, por su cercanía con Buenos Aires, tiene repercusiones en conjunto, pero la iniciativa debe ser de la Argentina, y se debe elaborar un plan serio y confiable mirando al futuro.

3. Una tercera opción, que se ha manejado repetidamente en el escenario de alternativas de desarrollo del sistema portuario argentino es la construcción de un “puerto profundo”, liberado de las restricciones de profundidades que caracterizan a la región, que reemplazaría en lo que corresponde al tráfico de contenedores al “nodo AMBA”. Una ubicación potencial de ese “puerto profundo” sería en la zona de Punta Indio, con un canal de acceso relativamente corto que lo vincularía directamente con el océano y absolutamente independiente de la utilización de los canales existentes en el Río de la Plata.

Ese “puerto profundo” debería basar su viabilidad casi exclusivamente en la atención de los tráficos de contenedores ya que los tráficos de graneles agrícolas (principal rubro del comercio exterior argentino) se canalizan a través de los puertos localizados en la zona del Gran Rosario y no se prevé que esa situación pudiese cambiar, teniendo en cuenta en particular la opción por “llevar los buques hasta la carga” que Argentina viene manteniendo a través de las mejoras progresivas en las condiciones de navegabilidad de la Vía Navegable Troncal de los ríos Paraná y de la Plata.

No parece probable, en principio, que el tráfico de contenedores fuera suficiente (al menos en el futuro previsible) para sostener la construcción y operación del mencionado “puerto profundo”. La ubicación geográfica de dicho puerto no lo haría potencialmente atractivo como para convertirse en un “hub” regional y debería basar su operación prácticamente en los tráficos del comercio exterior argentino que, como se ha comentado, no presentan una magnitud ni una tendencia de evolución demasiado atractivas.

Dada la actual situación donde hubo un cambio de gobierno con visiones totalmente distintas y la pandemia, es difícil dar un pronóstico del todo certero.

Hay muchas cosas que pueden cambiar en los siguientes meses, que sin dudas van a ser determinantes para el futuro del puerto de Buenos Aires.

El escenario más probable, dadas las condiciones actuales, es que el puerto a corto o mediano plazo pase a ser un feeder, por más que aún tenga capacidad de absorber más carga.

Esto tiene que ver con los factores que se mencionaron previamente. Al momento de licitar las próximas concesiones se debería pensar en una modernización y digitalización del puerto, una profundización de la vía navegable troncal (si se quiere en etapas como actualmente lo hace Montevideo) y que se logre también poner en funcionamiento TECPLATA ya que es un puerto moderno y apto para empezar a mover carga y no quedar en lo que es hoy, un puerto fantasma.

Todo esto debe ser realizado considerando las posibilidades mencionadas previamente, ya que, uno de los riesgos del puerto, sería realizar una inversión considerable y que termine siendo desperdiciada al quedar fuera de las líneas regulares. Consideramos que es importante entonces, no solo realizar un cambio profundo con una modernización del puerto y de la vía navegable, sino también generar condiciones que den previsibilidad y alienten a las empresas más importantes del mundo a invertir y a seguir dejando a Buenos Aires en una posición de importancia dentro del globo.

En definitiva, se estarían planteando tres “escenarios” para el puerto de Buenos Aires:

1. Su desconexión de los servicios regulares intercontinentales que atienden a la ECSA y su conversión en un puerto “feeder” de otro/s puerto/s con potencial de “hub” en el Sudeste brasileño. Esta alternativa aparece fuertemente asociada con las decisiones que pudieran tomar las líneas marítimas en el contexto ya descrito de acortamiento de sus servicios. Un aspecto que puede diferir la mencionada toma de decisiones es el hecho de que las líneas marítimas no actúan en forma unívoca y “solidaria” y compiten entre sí. Por ejemplo, ¿Qué pasaría si una línea optara por manejar al “nodo AMBA” como “feeder” de un “hub” brasileño y las restantes líneas siguieran prestando sus servicios regulares hasta el Río de la Plata? La primera línea perdería toda su participación en los tráficos con origen/destino en AMBA?

2. La permanencia de una situación similar a la actual, para lo que se requieren importantes decisiones en el corto plazo tanto en cuanto a la transformación y subsiguiente operación de las terminales (lo que requiere significativas inversiones privadas) como en cuanto a la mejora de la Vía Navegable Troncal (cuya concesión vence el 30/04/2021 y para la que ni siquiera ha comenzado un proceso de selección de un nuevo concesionario). Las mejoras en la capacidad operativa del puerto y en la navegabilidad de sus accesos sostendrían en el mediano plazo el atractivo del “nodo AMBA” para las líneas marítimas
3. Su progresiva desafectación y reemplazo por un “puerto profundo” en el exterior del Río de la Plata (alternativa que no luce demasiado factible en función de lo comentado).

Como puede verse, la característica claramente dominante es la incertidumbre en cuanto a la evolución del puerto de Buenos Aires en el mediano plazo.