



UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO
Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales

LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES

“La importancia del transporte marítimo de carga contenerizada en la logística del comercio internacional. El caso de las principales Terminales Portuarias del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) en el período 2015-2019”

AUTORA:

Laura Fregona Arrien

DIRECTORA:

Dra. Clarisa Giaccaglia

Abril de 2023

Agradecimientos

“Les agradezco muy profundamente a la Facultad y a la Escuela de RRII, por brindarme la posibilidad de formarme profesionalmente. A la directora de tesis, la Dra. Clarisa Giaccaglia por sus consejos, sus correcciones y su dedicación. Y finalmente, a los amigos y la familia por la paciencia que me han tenido... Todos ellos han sido fundamentales para llegar a esta instancia tan anhelada”.

Indice

Introducción.....	5
Aproximación teórico conceptual.....	7
Metodología.....	11
Capítulo 1.....	12
“Un acercamiento técnico conceptual al contexto sistémico internacional del transporte marítimo de carga contenerizada”.	
1.1 Algunas precisiones técnico-conceptuales.....	12
1.1.1 Logística internacional	12
1.1.2 Transporte internacional.....	14
1.1.3 Transporte marítimo.....	16
1.1.4 La carga contenerizada: breve reseña histórica.....	18
1.1.6 Containers y su unidad de medida.....	20
1.1.7 Control aduanero: la documentación involucrada en el transporte marítimo de carga contenerizada: Bill of Lading.....	22
1.2 Contexto sistémico internacional del transporte marítimo de carga contenerizada.....	23
1.2.1 Aspectos normativos: la Organización Marítima Internacional (OMI).....	23
1.2.2 La industria de la carga contenerizada: las 10 mayores compañías navieras del mundo.....	24
1.2.3 Infraestructura: las terminales portuarias y el sistema hub and spoke.....	26
1.2.4 Las principales rutas marítimas internacionales.....	28
1.2.5 Tendencias actuales de la industria naviera de carga contenerizada.....	30
1.2.5.1 Crecimiento de la carga contenerizada versus graneles.....	30
1.2.5.2 Implicancias ambientales: entre el “slow-steaming” y la búsqueda de una economía neutral de emisiones.....	31
1.2.5.3 Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL.....	34
1.2.5.4 Ruta marítima del Ártico.....	35
1.2.5.5 El impacto de la Pandemia del COVID 19 en el tráfico marítimo internacional.....	37
1.3 El container: una revolución del comercio global que llegó para quedarse.....	37

Capítulo 2.....	39
“El transporte marítimo de carga contenerizada en Argentina tomando en consideración las principales regiones productivas de Argentina, su oferta exportadora y su situación logística respecto de las principales terminales portuarias”.....	39
2.1 Argentina y sus terminales portuarias.....	39
2.2 Argentina: sus distintos complejos productivos.....	41
2.3 Situación logística de las principales regiones productivas de Argentina y su oferta exportable.....	44
2.3.1 Región del Noroeste Argentino (NOA).....	44
2.3.2 Región del Noreste Argentino (NEA).....	49
2.3.3 Región de Cuyo.....	53
2.3.4 Región Patagónica.....	55
2.3.5 Región Pampeana.....	60
2.3.6 Complejo oleaginoso emplazado en la provincia de Santa Fe.....	65
2.3.7 Complejos productivos de Argentina: una logística “a medida”.....	68
Capítulo 3.....	70
“Las principales Terminales Portuarias del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)”.....	70
3.1 Aspecto Legales Nacionales.....	70
3.2 Terminal Zárate.....	72
3.3 Puerto de Buenos Aires.....	74
3.4 Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires (2018).....	79
3.5 Exolgan.....	84
3.6 Tecplata.....	87
3.7 Las terminales del AMBA: el inevitable núcleo de la carga contenerizada de Argentina.....	88
4. Conclusión.....	89
5. Referencias bibliográficas.....	93
5.1 Literatura especializada.....	93
5.2 Documentos Oficiales.....	94
5.3 Artículos periodísticos.....	95
5.3 Sitios webs.....	96
5.4 Entrevistas.....	98

Introducción

Tras la Segunda Guerra Mundial, los estados encontraron sus economías devastadas y fue necesaria la recomposición de las mismas. Es así como se dio inicio a una tibia internacionalización económica, que luego comenzó a acelerarse. Si bien la economía de posguerra se desarrolló en el marco de un modelo claramente capitalista, estuvo basada en políticas keynesianas, y su unidad era el Estado-nación. Pero, a finales de los años setenta, es cuando la globalización tomó un mayor impulso producto de cambios tecnológicos y del modelo productivo. En términos de Sanahuja, se inicia una “segunda globalización” (2017: 47), caracterizada por una amplia desregulación, liberalización, y en un plano ideológico, atravesado por la visión neoliberal. Esta fase continuó hasta el año 2008, cuando estalla una crisis financiera global, dando paso a una recesión económica que aún sigue abierta.

En cuanto a la evolución del comercio internacional, se advierte que su crecimiento ha sido a la par de la denominada “segunda globalización”, y fundamentalmente, ha acompañado al proceso de división de los procesos de producción y al surgimiento de las “cadenas globales de valor” (Gereffi, 2001). Asimismo, a partir de la década del noventa, momento en el que el gigante asiático comienza a tener mayor protagonismo, se registra un marcado aumento del flujo de comercio mundial. En términos cuantitativos, desde los años noventa al año 2001, el comercio internacional creció a un ritmo de un 10% anual. Desde el año 2002, tomó un mayor impulso, registrando un crecimiento de un 38,4% anual, para luego derrumbarse en 8 puntos debido a la crisis del 2008. A partir de entonces, no se ha recuperado completamente, y el porcentaje promedio de crecimiento anual fue del 3,75%.

A su vez, es importante destacar que las cadenas globales de valor de este sistema internacional de producción integrada, comienzan a segmentarse en diversas etapas y diversos mercados, para luego ser unidas a través de complejos sistemas logísticos los cuales permitirán alcanzar los mercados del mundo. Es aquí donde el comercio internacional adquiere un marcado protagonismo, “hoy es ampliamente reconocido que (el comercio internacional) es uno de los motores del desarrollo económico. Para dicho

desarrollo, es necesario alcanzar un elevado impulso exportador que posibilite la integración a las cadenas globales de valor” (Marinucci, 2020:46). La logística, la cual se considera un pilar clave del desarrollo exportador y el comercio internacional, es el elemento que otorga previsibilidad y confiabilidad al recorrido de las exportaciones.

El transporte marítimo es la espina dorsal de la globalización y es un componente fundamental de la logística. Brinda soporte a las cadenas de suministro y hace posible el intercambio de productos en el escenario mundial. Desde finales de los años setenta hasta la actualidad se advierte que la evolución del tráfico marítimo mundial, ha ido acompañando el crecimiento sostenido del comercio internacional de mercancías, y del PBI mundial. A modo de ejemplo, desde el año 1990 al 2015, el PBI mundial registró un alza del 190%, el tráfico marítimo mundial un 250% y el comercio mundial de mercancías un 325% (UNCTAD, 2016:2). Si plasmamos estos porcentajes en un gráfico, se advierte el crecimiento exponencial de las tres variables y se visualiza que se han ido acompañando unas a otras.

En cuanto a Argentina, se considera pertinente analizar su comercio exterior, considerando sus complejos productivos y su oferta exportable. Es relevante tener en cuenta su emplazamiento geográfico respecto del resto mundo, debido a la distancia que la separa de los mercados de consumo de sus exportaciones y de los centros de producción de las importaciones, lo que implica que el comercio internacional se realice mayoritariamente por agua. En función de lo mencionado, resulta interesante preguntarse: ¿Cuáles han sido las características del transporte marítimo de carga contenerizada en la logística del comercio internacional? En este contexto, ¿qué papel desempeñaron las principales Terminales Portuarias del Área Metropolitana de Buenos AIRES (AMBA) en el período 2015-2019?

En este sentido, nuestro objetivo general consiste en analizar la importancia del transporte marítimo de carga contenerizada en la logística del comercio internacional tomando en consideración las principales Terminales Portuarias del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) en el período 2015-2019. Para ello, y de modo específico, creemos pertinente en primer lugar, describir el contexto internacional en el cual se desarrolla dicho transporte marítimo, considerando aspectos técnicos conceptuales y el

contexto sistémico internacional de la actividad. En segundo lugar, analizar el transporte marítimo de carga contenerizada en Argentina, tomando en consideración la situación logística de las distintas regiones productivas, su oferta exportadora y su emplazamiento respecto de las principales terminales portuarias y la industria naviera. Finalmente, identificar ventajas y limitantes del transporte marítimo de carga contenerizada, considerando las terminales portuarias del AMBA y las políticas gubernamentales desarrolladas durante el período señalado.

En cuanto al marco teórico conceptual adoptado en esta investigación, se parte de los estudios realizados en torno a la evolución de los sistemas productivos y de la organización del trabajo. Algunos autores que abordan este tema son Gereffi, 2005; Kosacoff, 2008; Sanahuja, 2017, entre otros. En palabras de Sanahuja (2017:48), se observa que mientras el ciclo de expansión económica posterior a la Segunda Guerra Mundial se basó en el fuerte aumento de la producción impulsado por el fordismo, el ciclo expansivo que se inicia con la globalización se explica por la aparición, desde finales de los años setenta, de un nuevo modelo posfordista transnacional basado en la segmentación, externalización y deslocalización del proceso productivo. Ese modelo comporta nuevas formas de integración horizontal de la producción en las nombradas cadenas globales de suministro (global supply chains) protagonizadas por empresas multinacionales, que se tradujo en un crecimiento muy intenso del comercio internacional. A ello, se sumó la caída de los costos del transporte y las comunicaciones, así como el auge de una organización just-in-time de la logística (o “toyotismo”) que renovó el interés por los estudios vinculados a la logística internacional.

De igual manera, la emergencia económica de Asia, especialmente de China (Oviedo, 2005) dejó en evidencia una creciente actividad logística en materia comercial Este – Oeste. Desde inicios de la “segunda globalización”, se advierte una marcada evolución y crecimiento del transporte marítimo de carga contenerizada. Si analizamos los millones de toneladas transportadas desde 1980 hasta el 2015, se concluye que, en 35 años, se incrementó en 1653%, a un ritmo de promedio de 47% por año transcurrido. Sin embargo, a partir del año 2015, en un contexto reducción de precios del petróleo, de las materias primas, de debilidad de la demanda, y de desaceleración en China, el

comercio marítimo mundial de mercancías se debilitó, y comenzó a crecer a un ritmo mucho más débil: entre un 1,4% y un 2,3% anual (UNCTAD, 2019).

A partir de esta situación, se considera la necesidad de conocer y reflexionar acerca de los desplazamientos comerciales internacionales, sus recorridos geográficos más significativos, su regulación, los principales actores involucrados y sus implicancias para temáticas de gran actualidad e importancia como el desarrollo sostenible o la aparición en la escena internacional de la “Ruta del Ártico”. A su vez, se indaga sobre la situación de carga contenerizada de Argentina, y, puntualmente en la actividad de los puertos del AMBA, para ver la inserción del país en la dinámica mundial.

En este contexto, para el desarrollo de este trabajo, se toman en consideración una serie de conceptos considerados claves, esto es: comercio internacional, logística, transporte internacional, transporte marítimo internacional y carga contenerizada o contenerización.

El comercio internacional es “el conjunto de movimientos comerciales y financieros de bienes y servicios entre estados y/o mercados” (Osorio Arcilla, 1995: 48).

La logística es “el proceso de planeación, implementación y control de los procedimientos para la eficiencia y efectividad del transporte y almacenaje de mercaderías, incluyendo servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de destino de consumo, con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente” (Council of Supply Chain Management Professionals, 2013, citado por Marinucci, 2016:47).

En el marco de la logística internacional, el transporte internacional, se define como el medio elegido para llevar la mercancía de un país a otro. El transporte marítimo internacional, en particular, puede ser conceptualizado como el traslado de carga o pasajeros a través de los mares u océanos, de un país a otro, utilizando barcos, buques u otra clase de embarcaciones (Osorio Arcilla, 1995: 51).

La carga contenerizada o contenerización refiere al traslado de mercancías mediante la utilización de contenedores o containers, es decir, recipientes de carga que permiten su almacenamiento para posterior transporte en camiones, trenes y barcos, posibilitando así el transporte intermodal (Sitio ALADI, 2019).

En cuanto a la metodología, la investigación se basó en una estrategia metodológica cualitativa, centrada en el estudio de caso. La elección de las Terminales Portuarias del AMBA como caso respondió a la necesidad de describir la situación de Argentina respecto del transporte marítimo de carga contenerizada y su posicionamiento en la escena global. Se considera que focalizar el estudio en las Terminales del AMBA, es representativo en la medida en que concentran más del 80% de la carga contenerizada del país (Sitio Argentina.gob.ar, 2019). Consecuentemente, la investigación posee tanto un alto contenido descriptivo como analítico.

Con respecto a la técnica de producción de datos se recurrió al análisis de contenido, incluyendo la revisión de fuentes primarias como Informes de la CEPAL, de la UNCTAD, de ALADI, del Gobierno Argentino, y autores especializados en la materia. También se estudiaron fuentes secundarias como artículos periodísticos, investigaciones de consultoras y sitios webs especializados en el tema abordado. Asimismo se realizaron tres entrevistas, la primera a Javier Ramirez, un alto ejecutivo del sector. Ramirez ha desarrollado su carrera profesional en la Industria de Navieras y Terminales Portuarias. Actualmente se desempeña como Chief Executive Officer de Tecon Suape S.A., en Pernambuco Brasil. Pero, formó parte del grupo AP Moller Maersk durante 15 años, llegando a ser Managing Director de Terminal 4, desde de diciembre de 2004 a diciembre de 2008. La segunda entrevista es a Francisco Carballeda, quien se desempeña como ejecutivo comercial de la agencia de cargas internacional Ruca Logistics. Carballeda se encuentra en contacto permanente con las navieras y los exportadores. Y por último, la tercera entrevista es a Ignacio Maienza, un empresario especialista en logística, titular de Transportes Zaro, el cual se especializa en el traslado de containers desde las terminales portuarias, hasta el lugar de consolidación de las cargas.

En relación al recorte temporal de la investigación, la misma se focaliza en el período 2015-2019, ya que se toman en cuenta dos variables. La primera se relaciona a la cuestión sistémica-global, en donde se visualiza una ralentización del comercio marítimo internacional en el mencionado período. Y la segunda variable, se vincula a los cuatro años correspondientes al gobierno de Mauricio Macri, profundizando el análisis en las políticas implementadas en las Terminales Portuarias de AMBA.

La tesis se estructura en tres capítulos. En el Capítulo 1, en primer lugar, se detallan algunas precisiones técnico -conceptuales. Se describen conceptos que consideramos esenciales en la temática abordada: logística internacional, transporte internacional y transporte marítimo. Luego se narra una breve reseña histórica de la carga contenerizada, para posteriormente puntualizar sobre cuestiones específicas como ser la unidad de medida y el control documental de la carga contenerizada. En segundo lugar, se indaga sobre el contexto sistémico internacional del transporte marítimo de carga contenerizada, teniendo en cuenta los aspectos normativos, los principales actores, la infraestructura y las principales rutas marítimas internacionales. Asimismo, se presentan las principales tendencias actuales de la actividad, teniendo en cuenta el incipiente desplazamiento de la carga a granel (en pos de la carga contenerizada) y las cuestiones ambientales relacionadas a dicha industria. Por último, se detalla la ruta marítima del Ártico, y su debate en torno a ella.

En el capítulo 2, se analiza el transporte marítimo de carga contenerizada en Argentina tomando en consideración las características del territorio argentino y su economía. Se desarrollan las principales regiones productivas del país, su oferta exportadora y su situación logística respecto de las principales terminales portuarias. Se intenta destacar principalmente los productos que conforman la oferta exportadora y su llegada a los puertos argentinos, para su posterior conexión internacional.

En el capítulo 3, se desarrollan las terminales portuarias del AMBA, que operan cargas contenerizadas. Se considera el emplazamiento de las mismas, el equipamiento e inversión, a fin de comprender el rol de cada una de ellas y su importancia en la logística del comercio internacional argentino de carga contenerizada. Se destacan las decisiones empresariales del sector, las políticas gubernamentales implementadas y por

ende su influencia en la eficiencia de la industria de la carga contenerizada, entendiéndose ésta última como el medio a través del cual se logra posicionar la oferta exportadora argentina en los centros de consumos internacionales.

Capítulo 1

“Un acercamiento técnico conceptual al contexto sistémico internacional del transporte marítimo de carga contenerizada”.

En este primer capítulo, se describe el contexto internacional en el cual se desarrolla el transporte marítimo, considerando aspectos técnicos conceptuales. En línea con esta idea, se contemplan los conceptos centrales que se utilizan a lo largo de la tesis, como ser, logística internacional, transporte internacional, transporte marítimo y carga contenerizada. A su vez, también se considera el contexto sistémico y la normativa internacional del transporte marítimo de carga contenerizada, a fin de contextualizar la actividad.

1.1 Algunas precisiones técnico-conceptuales

Para comprender la importancia del tráfico marítimo de carga contenerizada, es preciso comenzar desarrollando una serie de conceptos claves para la comprensión de esta actividad y su relevancia para la logística del actual comercio internacional.

1.1.1 Logística internacional

En un mundo globalizado, donde los productos que se elaboran en un país luego se entregan en el mercado mundial, la logística internacional es una actividad de destacada importancia. En este escenario comienzan a tener un marcado protagonismo las cadenas globales de valor, “In recent years there has been a growing body of work analysing globalisation processes from the perspective of ‘value chains’. Various researchers have taken up the idea that international trade in goods and services should not be seen solely, or even mainly, as a multitude of arm’s-length market-based transactions. An important part of global trade is conducted within multinational enterprises or through systems of governance that link firms together in a variety of sourcing and contracting arrangements.” (Gereffi et al, 2001: 2).

En las transacciones comerciales entre países, siempre refiriéndonos a mercaderías tangibles “la gestión **logística internacional** abarca el movimiento físico de los

productos, pudiendo ser materias primas desde su punto de origen, hasta la recepción por parte de los consumidores finales como así también productos terminados” (Sitio de Comercio Exterior Latinoamérica, 2019).

Dentro de la logística internacional, se deben tener en cuenta tres elementos fundamentales que forman parte de ella: el embalaje, el transporte internacional y el control aduanero.

En primer lugar, el **embalaje**: “Es el acondicionamiento de la mercadería para proteger las características y la calidad de los productos que contiene, durante su manipuleo y transporte internacional. El envase es la unidad primaria de protección de la mercadería, la cual es dispuesta luego dentro del embalaje. El embalaje trata de proteger el producto o conjunto de productos que se exporten, durante todas las operaciones de traslado, transporte y manejo; de manera que dichos productos lleguen a manos del consignatario sin que se hayan deteriorado o hayan sufrido merma desde que salieron de las instalaciones en que se realizó la producción” (Sitio de ALADI, 2019). En cuanto al embalaje, se debe tener presente la naturaleza y valor de la carga. En relación a la naturaleza, se considera si se trata de productos perecederos, cargas frágiles o cargas peligrosas. Respecto al valor de la carga, cuanto mayor es éste, más elaborado será el embalaje. Resta destacar que, el embalaje tiene relación directa con la distancia que precisa recorrer la mercadería y con el tipo de transporte elegido: “Los envíos por mar y tierra requieren de un embalaje robusto, mientras que el transporte aéreo requiere un embalaje más ligero” (Sitio ALADI, 2019).

El segundo elemento importante de la logística internacional es el **transporte internacional**, el cual es el medio elegido para llevar la mercancía de un país a otro. Es importante destacar que, el medio de transporte elegido atraviesa fronteras internacionales, y por lo tanto se encuentra sometido al control aduanero en los países involucrados. Una vez cerrada una transacción comercial internacional, los actores involucrados analizan la mejor forma de trasladar la mercadería de un lugar a otro. La selección del modo de transporte está condicionada por factores claves, tales como el país de destino y de procedencia, la naturaleza, el valor y volumen de los bienes y especialmente el tiempo de entrega que se tiene planificado, factores importantes que

intervienen en la logística internacional. Es indispensable considerar el tipo de producto a transportar, el peso del producto, el volumen de la carga, el valor del producto y del flete, el punto de origen y destino, el tipo de envase y de embalaje, los requisitos del comprador y necesidad de cadena de frío, entre otros (Sitio web de ALADI, 2019).

El embalaje y el transporte internacional de las mercancías son dos factores de importancia en la logística internacional puesto que el costo de ambos incide de forma directa en el precio final de las mercaderías y en la entrega de las mismas en tiempo y forma.

El tercer y último elemento, es el **control aduanero** de los países involucrados. En efecto, “los bienes exportados e importados deben de ser procesados por servicios gubernamentales de aduana y de protección de fronteras y también deben ser tomados en cuenta en la gestión logística a utilizar, ya que afecta los costos y tiempo de transportación” (Sitio web de ALADI, 2019.). Cabe destacar que los trámites aduaneros generalmente son en su mayoría técnicos, y se deben seguir y controlar adecuadamente. Caso contrario, se puede incurrir en largas demoras y altos extra-costos.

En suma, la coordinación de todas las actividades anteriormente nombradas es lo que denominamos **logística internacional**. Un buen desempeño de la actividad es fundamental para que la mercadería transportada sea recibida en tiempo y forma. A su vez, el costo de los tres factores anteriormente mencionados incide de forma directa en el precio final de las mercaderías.

1.1.2 Transporte internacional

Actualmente, el comercio internacional se desarrolla por medio de la utilización de cuatro medios de transporte: el terrestre, el aéreo, el férreo y el marítimo (Sitio Web Diario del Exportador, 2018).

El **Transporte Terrestre** es el transporte en camiones. Se utiliza fundamentalmente en el comercio internacional de países fronterizos. Los diferentes tipos de vehículos se adaptan a los requerimientos de la mercancía (furgón, sider, tractor y semi remolque

con baranda volcable, entre otros) y permiten una entrega puerta a puerta. La entrega de la mercadería puede realizarse en un plazo relativamente corto. Claro que debemos considerar la influencia de la distancia, el clima (por ejemplo nevadas y lluvias) y el tráfico (embotellamientos en las Aduanas de Frontera, por ejemplo).

En cuanto al **transporte aéreo**, es el transporte más rápido que se puede utilizar. Sin embargo, suele ser el más costoso. Es por esto que es elegido para mercancías que no tengan un gran peso y un gran tamaño, pero que sí tengan un alto valor agregado. Por ejemplo, suelen transportarse vía aérea los insumos y/o productos de la industria farmacéutica, bienes de capital de un tamaño no excesivo, productos e insumos electrónicos, entre otros. Se debe destacar que otro factor que impacta en la elección del transporte aéreo, es la urgencia o la importancia del producto o elemento que debe ser enviado. Por ejemplo, se envían por aire los documentos comerciales de las cargas que se despachan en containers, debido a la importancia de las mismas, y porque a su vez, la documentación no puede viajar en el container por la misma vía que la mercadería. También se utiliza el transporte aéreo para el envío de repuestos de máquinas y equipamientos de la industria: la urgencia de llegada de los mismos está relacionada con poder continuar con un proceso productivo. Es preciso mencionar que, no hay grandes envíos de cargas por aire debido a su alto costo. Claramente no es el transporte más utilizado.

En relación al **transporte férreo**, en general depende de la infraestructura del servicio, en los países de origen y destino. Este tipo de transporte suele utilizarse para transporte de contenedores, desde terminales portuarias a destino final y para transportes a granel de minerales, cereales y granos, y sus derivados. Dentro de las ventajas del transporte ferroviario, podemos mencionar que están especialmente adaptados para largos recorridos, es un medio de transporte muy seguro, moviliza grandes volúmenes de carga, y las mercancías se transportan con tarifas reducidas (Sitio Web Diario del Exportador, 2018).

En cuanto a las desventajas de este transporte, podemos mencionar que “el ferrocarril no puede competir con el transporte de carga por carretera, debido a que los usuarios dueños de las mercancías prefieren un servicio directo de puerta a puerta como el que

suministra el camión, pese a que en estos casos se aplican altas tarifas” (Sitio de Diario del Exportador, 2018). A su vez, el transporte férreo, depende de la inversión que disponga cada país en dicho sector, para que el transporte funcione.

Por último, y en función de los objetivos propuestos en la presente investigación, se desarrolla de manera ampliada, las principales características del transporte marítimo.

1.1.3 Transporte marítimo

De todos los medios de transporte, el marítimo es el que genera mayor movimiento de mercancías en el comercio internacional aglutinando más del 80 % del comercio mundial (Sitio de El Orden Mundial, 2018). Es prácticamente el único medio económico para transportar grandes volúmenes de productos entre lugares geográficamente distantes y, a bajo costo.

El mayor tráfico marítimo se produce en el hemisferio Norte, debido a la existencia de dos pasos estratégicos como el Canal de Panamá y el Canal de Suez, que evitan a los buques tener que rodear los continentes sudamericano y africano. Cabe recordar que el Canal de Suez, se creó de forma artificial entre 1859 y 1869, y, sirvió para abrir una nueva ruta marítima, mucho más rápida, que conectaba Europa con los nuevos socios comerciales asiáticos, fundamentalmente con el Sudeste Asiático. Por otro lado, el Canal de Panamá, inaugurado en 1914, eliminó la necesidad de atravesar el Estrecho de Magallanes y de rodear todo el continente sudamericano para llegar desde una costa de América a otra, lo cual supuso una importante reducción de la distancia (Sitio de El Orden Mundial, 2018).

Sin embargo, el transporte marítimo es más lento, si lo comparamos fundamentalmente con el transporte aéreo. Debemos pensar por ejemplo que el trayecto desde un puerto de Argentina hacia los principales puertos del Norte de Europa (puertos de Hamburgo, Leavre, Róterdam o Amberes), demora alrededor de 25 a 27 días, si no se presenta ningún inconveniente, como por ejemplo demoras en los trasbordos. Otro ejemplo que podríamos considerar, sería el tiempo de tránsito desde los principales puertos de Oriente (como ser Shangai, Shekou, Hong Kong, Singapur) a Buenos Aires, el cual es

de 35 a 40 días aproximadamente. Por otra parte, existen menores tipos de conexiones en las rutas marítimas, a diferencia del transporte aéreo.

Por otra parte, cabe destacar que de acuerdo al tipo de mercadería que se deba trasladar, se utilizan distintos tipos de buques. Según la clasificación propuesta por la UNCTAD en sus informes anuales sobre el transporte marítimo, es posible diferenciar entre buques graneleros, buques cisterna, buques cargueros y buques portacontenedores.

Los buques graneleros son aquellos que transportan granos y cereales, directamente en las bodegas de los mismos. Los buques cisterna o tanques se utilizan para el traslado de combustibles, químicos y gases líquidos. Estos son los utilizados, por ejemplo, por las distintas petroleras y petroquímicas.

Podemos mencionar además los buques cargueros, que a su vez se subdividen en buques de carga polivalente, de carga general y de carga rodada. El primero y el segundo, trasladan todo tipo de productos, como ser minerales y metales, es decir, cargas de grandes dimensiones que no puede consolidarse en containers. El tercero, los buques de carga rodante, comúnmente denominados RO-RO (acrónimos del término inglés Roll On/Roll Off) son un tipo de ferry, buque o barco que transporta cargamento rodado como por ejemplo automóviles, camiones, trenes, tractores y máquinas agrícolas, entre otros. Estos tipos de barcos son para vehículos rodoviaros que puede ser cargados (roll on) y descargados (roll off) por medio de las ruedas de los mismos. A menudo tienen rampas fijas que permiten la carga y descarga del barco al puerto y viceversa.

Por último, los buques portacontenedores, son barcos que cargan todo tipo de mercadería, la cual se consolida dentro de contenedores. La carga contenerizada facilita la carga y descarga de las mercancías y, además, logra optimizar los espacios dentro de las embarcaciones. (UNCTAD Informe sobre el transporte marítimo, 2018: 11).

1.1.4 La carga contenerizada: breve reseña histórica

Desde la introducción del container en la industria naviera, el comercio internacional se ha revolucionado y ha avanzado sustancialmente. “Paul Krugman, mencionó en una Conferencia de la Universidad de Michigan en 2009, “cuando pensamos en tecnologías que han cambiado el mundo, nos gusta pensar en cosas como Internet... pero si intentamos averiguar qué es lo que ha pasado con el comercio mundial, el contenedor es un candidato muy serio” (Barletti, 2015).

Los primeros indicios que existen con respecto al uso de “contenedores”, en el transporte marítimo, remiten a la Segunda Guerra Mundial durante la cual eran utilizados para el transporte seguro de materiales bélicos. Sin embargo, no hay suficientes registros sobre ello. Por esta razón, el norteamericano Malcom McLean es considerado el inventor de las “cajas metálicas” y por ello que se le conoce como el padre de la contenerización o contenedorización (ambas acepciones son aceptadas). El ahorro de tiempo y dinero fue lo que impulsó a este empresario a diseñar los contenedores. De hecho, la idea surgió cuando McLean esperaba la descarga de su camión en un puerto de Carolina del Norte y se percató de la pérdida de tiempo que suponía cargar el vehículo y descargarlo para, posteriormente, tener que poner la mercancía en la bodega del barco y emprender el viaje. Para resolver este problema, que además incrementaba el coste de las operaciones de estiba y desestiba, McLean planteó un sistema mediante el cual la carga fuera apilada una sola vez dentro de una gran caja y ésta, a su vez, pudiera ser transportada en barcos o en camiones. Así nació el contenedor (BBC, 2021).

En abril de 1956 Malcom McLean realizó el primer transporte con contenedores desde New Jersey a Houston. El gran éxito que tuvo permitió la creación de la naviera Sea Land que en 1965 transportó, por primera vez en la historia, 60 contenedores realizando el mismo trayecto. La industria naviera dio un muy buen recibimiento a estas “cajas metálicas” que revolucionaron el comercio marítimo, teniendo en cuenta que de la noche a la mañana, un barco podía ser cargado y descargado por un precio treinta veces menor que antes. De este modo, podían trasladarse diversos tipos de mercadería, y como si esto fuera poco, al optimizarse y maximizarse el espacio en los buques, el costo proporcional del flete marítimo por producto, disminuía sustancialmente. Todas estas variantes transformaron el comercio marítimo.

La Organización Internacional de Normalización (ISO¹, por sus siglas en inglés) fue la que posteriormente se encargó de la normalización de los equipos y los contenedores, estableciendo requisitos como su identificación y regulación o adaptación a las dimensiones y forma establecidas.

Actualmente, estos contenedores han supuesto una verdadera revolución. Su gran difusión radica en que un buque puede llevar unos 200 mil containers al año. A su vez, pueden transportar la carga de forma segura, ya que son herméticos, impermeables y muy resistentes.

Si citamos a Rose George, experta en comercio marítimo y autora del libro de comercio marítimo "Deep Sea and Foreign Going", podemos extraer dos comentarios que representan muy bien el avance que hubo desde la década del 50 hasta la fecha: "Cuando se quería enviar algo a otra parte del mundo, el costo del traslado representaba el 25% del precio total de la mercancía". Hoy en día, "hay aproximadamente 6.000 buques en los océanos con 20 millones de contenedores dándole la vuelta al mundo a toda hora que nos traen 90% de todo lo que consumimos" (Sitio de la BBC, 2013). De igual modo la autora agrega que "Asia es quien lidera mundialmente el volumen de movimiento de contenedores, con una participación del 72% del mercado. Nueve de los primeros diez puertos de contenedores del mundo son asiáticos². Los puertos europeos, por su parte, cuentan con una cuota de un 13,2%, América con un 9,6% y Oriente Medio con un 5,25%.

1.1.6 Containers y su unidad de medida

¹ La Organización Internacional de Normalización (originalmente en inglés: International Organization for Standardization, conocida por la abreviación ISO) es una organización para la creación de estándares internacionales compuesta por diversas organizaciones nacionales de estandarización. Fundada el 23 de febrero de 1947, la organización promueve el uso de estándares propietarios, industriales y comerciales a nivel mundial. Su sede está en Ginebra (Suiza) y hasta 2015 trabajaba en 196 países. Fue una de las primeras organizaciones a las que se le concedió estatus consultivo general en el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.

² Los 10 puertos con más movimiento de TEUs en el mundo son: Shangai, Singapur, Hong Kong, Shenzhen, Busan, Ningbó- Zhoushan, Guangzhou, Qingdao, Jebel Alí y Rotterdam.

Los contenedores o containers, como se mencionó en la introducción de este trabajo, son recipientes de carga que permiten almacenar la mercancía para transportarla tanto en camiones, trenes y barcos, posibilitando así el transporte intermodal. Están hechos generalmente de acero, aunque también podemos encontrar contenedores de aluminio. El piso suele estar revestido en madera.

Debemos mencionar que los containers poseen, en cada una de sus cuatro esquinas, en la parte externa, unas “muescas” donde van encastrados los denominados “twistlocks”. El mencionado dispositivo giratorio estandarizado se utiliza para estibar y trincar los contenedores durante su transporte, tanto sea en un buque portacontenedores, camión portacontenedores o tren portacontenedores. Los twistlocks también permiten enganchar los containers, para subirlos y bajarlos de los buques, mediante grúas especiales. Es decir que facilitan su manipulación.

Asimismo, los contenedores se precintan durante los trayectos. Los precintos obligatorios son los de la Aduana de origen y el precinto de la naviera que lo transporta. En algunas ocasiones, las consolidaciones de mercadería suelen ser inspeccionadas por empresas que certifican la calidad del producto. En estos casos, los containers pueden llevar un tercer precinto.

La identificación de los containers, y por tanto de la carga, se lleva a cabo a partir de una combinación alfanumérica de 11 dígitos, donde las 3 primeras son letras, que identifican a la compañía naviera. Luego siguen 6 dígitos numéricos y por último un dígito verificador para asegurar la correcta relación con los 10 anteriores.

La carga contenerizada presenta al TEU como unidad de medida. La sigla “TEU” deriva de la expresión en inglés: “Twenty-feet Equivalent Unit”. El TEU es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies. Los espacios de carga en los buques portacontenedores se miden en cantidad de TEU’s. Vale la pena remarcar la importancia del TEU, como unidad de medida estándar y reconocida por la industria naviera. Las medidas de un TEU y por tanto de un contenedor de 20 pies son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8 pies y 6 pulgadas de alto (6,10 metros de largo x 2,44 metros de ancho x 2,59 metros de altura).

La capacidad de carga de un buque portacontenedores se mide en cantidad de TEU's que pueda cargar y, por ende, transportar. Por ejemplo, el MSC Gülsün es el "buque containero más grande del planeta". Tiene 400 metros de eslora y 61,5 metros de manga, disponiendo así de 24 filas de contenedores, lo que le da una capacidad nominal de 1.500 TEU extras. (Sitio de Mas Container, 2020). La nave, de 23.000 TEU comenzó a operar en julio de 2019 para Mediterranean Shipping Company (MSC), y es el primero de una flota de 11 buques gemelos que MSC ha encargado. Para entender la magnitud de lo que significan 23.000 TEU, podemos visualizarlo de la siguiente manera: si se colocaran todos esos contenedores uno detrás de otro, medirían 110 kilómetros de largo.

Es preciso considerar que existen diversos tipos de contenedores, los cuales se ajustan a distintos tipos de mercadería. Los **containers de 20 pies** poseen una capacidad de 33 metros cúbicos. El peso máximo de la carga en su interior debe ser de 28 toneladas. Éstos se utilizan para carga más pesada, que volumétrica. En tanto, **los containers de 40 pies** como los de 40 pies high cube equivalen a dos contenedores de 20 pies. El container high cube posee una altura superior al 40pies. En cuanto a **los containers reefer** son los que tienen incorporados equipos de refrigeración en un extremo y, como se mencionó anteriormente, se utilizan para el traslado de alimentos perecederos. Finalmente, **los containers "Flat rack" y "Open top"**, son dos tipos de container que se destinan para cargas especiales y con sobredimensiones (Sitio de Icontainers, 2020).

Se debe tener presente que el costo de transporte impacta directamente sobre el valor final del producto. Por lo tanto, la reducción del tiempo dedicado a la consolidación, del gasto en embalaje y del tiempo de operatividad de un buque, se traducen en la reducción del costo final del producto. Y, a su vez, al entregar el bien en un servicio de "línea" (buques portacontenedores), donde los gastos totales de un viaje de un destino a otro, se comparten con una multiplicidad de cargas, hace sin dudas que el costo de transporte se reduzca notablemente. El costo del flete marítimo de carga contenerizada es mucho más bajo que el costo de flete marítimo de carga que posea medidas especiales, cuyo tamaño no pueda estandarizarse (Sitio de ALADI, 2019).

1.1.7 Control aduanero: la documentación involucrada en el transporte marítimo de carga contenerizada: Bill of Lading

El Bill of Lading (también se conoce por su abreviatura BL, o como “conocimiento de embarque”, en los países hispanohablantes) es uno de los documentos más importantes en una transacción comercial internacional, tanto para el exportador como para el importador. En el BL queda registrada la información pertinente a la identificación de la carga: tipo de mercancía transportada, datos del vendedor o exportador (expedidor o shipper), buque en el que será transportada la mercancía, nombre de la Compañía naviera, número de Bill of Lading, y datos del comprador o consignatario (consignee y notify). Se trata además de un documento reconocido internacionalmente que funciona como un contrato de transporte entre el expedidor y la naviera. Es emitido por la naviera o su agente y en él se hace constar que se ha recibido la mercancía para ser transportada al puerto de destino, a bordo del buque indicado y bajo las condiciones acordadas. En esta documentación se incluyen las condiciones contractuales³ bajo las que se cubren el transporte de la carga desde el puerto de origen hasta el puerto de destino.

Resta mencionar, que el BL cumple otras dos funciones muy importantes: sirve como recibo de las mercancías y como título de propiedad de las mismas. Una vez que las mercancías llegan a destino, el Bill of Lading actúa como título de propiedad de la carga. El consignatario que aparece listado en el BL necesita presentar el Bill of Lading para demostrar que es el propietario legal de la carga y para que la naviera libere las mercancías (Sitio de Icontainers, 2020).

³ Los Incoterms (acrónimo del inglés International Commercial Terms) son reglas elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional que se utilizan en los contratos de compraventa internacional. Establecen cómo llega la mercancía al país de destino, quiénes se encargan de cada una de las fases del transporte y la distribución, cómo se asignan los riesgos de la operación y quién asume los gastos. Los incoterms, también llamados “cláusulas de precio”, recogidos en el último documento publicado por la Cámara de Comercio Internacional en 2010, son 12 y se dividen en dos grupos. Aquellos del primer grupo se utilizan en cualquier tipo de transporte: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP, DAF. Los incoterms del segundo grupo, rigen el comercio exterior marítimo y de vías navegables interiores: FAS, FOB, CFR, CIF.

1.2 Contexto sistémico internacional del transporte marítimo de carga contenerizada.

1.2.1 Aspectos normativos: la Organización Marítima Internacional (OMI)

La Organización Marítima Internacional (OMI), es un organismo especializado y dependiente de Naciones Unidas, encargado de promover la cooperación entre los estados y la industria de transporte. Fue creada por el Convenio Constitutivo de la OMI, el 6 de marzo de 1948. Su sede se encuentra en Londres, Reino Unido (Sitio de OMI, 2019).

El fin de la OMI es trabajar en pos de la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina. “De esta manera, la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para que el sector del transporte marítimo sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional” (Sitio de Naciones Unidas, 2019).

Las disposiciones de los Convenios que fueron celebrados en el marco de la OMI son de cumplimiento obligatorio para los estados parte. Cada Convenio tiene un ámbito de aplicación. Entre los convenios más relevantes, se encuentran el Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL 73/78.

En primer lugar, el Convenio SOLAS (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: "Safety of Life at Sea") es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques. Los capítulos que refieren específicamente al transporte marítimo de carga son el capítulo VII, dedicado al transporte de mercancías peligrosas y el Capítulo XI, referido al transporte de cargas (Sitio de OMI, 2019).

En segundo lugar, el Convenio MARPOL 73/78 (MARPOL: abreviación de “polución marina”), tiene como fin prevenir la contaminación generada por los buques. Dicho convenio se aprobó inicialmente en 1973, pero nunca entró en vigor. La matriz principal de la versión actual es la modificación que se realizó mediante el Protocolo de 1978, el cual entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Posteriormente, se realizó una nueva

enmienda en el año 2018, la cual será posteriormente analizada en esta tesis. Actualmente, 119 países han ratificado este acuerdo. Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales (Sitio de OMI, 2019).

Otros convenios que también forman parte del marco regulatorio de la OMI son: el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (CMIMP), el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, Convenio de líneas de carga, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR), el Convenio de arqueo de buques, el Convenio de intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la seguridad de los buques pesqueros y el Convenio de facilitación (para facilitar el tráfico marítimo internacional) (Sitio de OMI, 2019).

1.2.2 La industria de la carga contenerizada: las 10 mayores compañías navieras del mundo

Según la consultora Alphaliner (2019), es posible identificar diez grandes empresas que dominan la industria del envío de contenedores. Esta clasificación se realiza teniendo en cuenta la capacidad de TEU's disponibles, el porcentaje de participación de mercado de cada una de ellas y la flota de buques operativos, contabilizando las naves propias y las arrendadas. Consideradas de forma conjunta, estas empresas, tienen una capacidad de 17,274,462 TEU's, lo que representa el 87,5% de la capacidad total del mundo.

Las compañías incluidas son: Mediterranean Shipping Company (MSC, italiana), APMoller-Maersk (danesa), CMA CGM (francesa), Cosco Shipping (china), Hapag Lloyd (alemana), Evergreen Line (taiwanesa), ONE (singapurense), Yang Ming Marine Corp (taiwanesa), Hyundai Merchant Marine (HMM, surcoreana) y PIL (singapurense). Estas diez compañías, se pueden clasificar en dos segmentos. El primer segmento incluye a las "gigantes de los mares", las cuales poseen el control de casi el 60 % del mercado. Aquí se encuentran la italiana MSC, la cual encabeza este listado con 677 buques, entre los propios y arrendados, y posee un movimiento promedio de 4.4

millones de TEUS, lo que significa un 17,3% del share del mercado. En segundo lugar, se encuentra la danesa APMoller-Maersk, con 739 buques, entre propios y rentados, y un movimiento anual promedio de 4.2 millones de TEUS, lo que se traduce en un 16,7% del share del mercado. En tercer lugar, se encuentra la francesa CMA CGM Group con un 12,9% del share de mercado, y en cuarto lugar la china Cosco, con un 11,4%. El segundo segmento incluye a la alemana Hapag Lloyd, la taiwanesa Evergreen, la singapurense ONE, la surcoreana Hyundai, la taiwanesa Yang Ming Marine, las cuales poseen una participación de mercado del 24,6% (Sitio web Alphaliner, 2022).

Es importante destacar que, la expansión de la producción manufacturera en Asia, y especialmente, la inusitada expansión económica de China desde inicios del siglo XXI, generó también importantes transformaciones en el transporte marítimo mundial. De acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, el crecimiento de China en el siglo XXI fue del 8,5% anual y al cabo de una década tuvo una tasa promedio del 10,37 % registrando un pico máximo en 2007 con 14,3% (FMI, 2020)⁴.

Desde inicios de la década de 1980, el gigante asiático comenzó a transformarse en una plataforma de exportación de productos manufacturados, con mano de obra intensiva. Su primer objetivo fue aumentar las exportaciones pero al mismo tiempo vincularse con los mercados manufactureros mundiales y facilitar la modernización del aparato productivo, principalmente mediante la operación de empresas transnacionales (Girado, 2020: 46). Estos cambios, con claras repercusiones a nivel sistémico, dieron origen a una gran competencia entre las navieras así como también generaron el surgimiento de diversas alianzas entre ellas. A través de dichas “alianzas” logran cubrir y controlar un mayor número de rutas marítimas, llegando a una mayor cantidad de puertos.

Es así como, a comienzos del 2014, MSC y Maersk, los dos mayores gigantes marinos, anunciaron su alianza por 10 años: la 2M Alliance. En 2017, la naviera HMM (Hyundai Merchant Marine) se unió a la 2M Alliance por un periodo de 3 años únicamente. 2M

⁴ Luego de la crisis financiera internacional de 2008 y como consecuencia de ella, se produjo una desaceleración de la economía china. No obstante, entre 2009 y 2019 alcanzó un promedio de crecimiento del 7,8% con su pico más bajo en 2019, cuando se registró un crecimiento del 6,1% (FMI, 2020).

ha dado prioridad a su ruta Asia - América alcanzando un máximo histórico de movimientos de TEUS.

En segundo lugar se encuentra la Alianza “Ocean Alliance Day Four” (CMA, Cosco Shipping, Evergreen y OOCL) anunciada en 2017 por un periodo inicial de 5 años. Ante los buenos resultados generados, decidieron extender la alianza hasta el año 2027. Poseen un total de 333 buques portacontenedores de los cuales 133 son operados por los Galos (CMA CGM). Ocean Alliance posee una capacidad de carga de casi 4 millones de TEUS. Opera 40 rutas marítimas, de las cuales 20 de ellas cruzan por el océano Pacífico conectando Europa con la costa Este de los Estados Unidos y el Golfo de México.

En tercer lugar, encontramos a “The Alliance” (ONE, Hapag-Lloyd, Yang Ming y HMM) la cual nació en 2017. Posee un 25 % del total de TEUS del mercado y cuenta con 249 buques, posicionándose como la tercera alianza más importante del transporte marítimo internacional. Dichas asociaciones nuclea a 9 de las 10 navieras más importantes del mundo (Sitio Web Alphaliner, 2021).

Como menciona Ricardo J. Sanchez en el Informe de la CEPAL del año 2017, “estamos transitando la era de los megacarries, que son grandes consorcios de transporte marítimo y con una orientación multimodal. Actualmente la mayor parte de las navieras con servicios de líneas regulares, forman parte de una o más de las cuatro alianzas globales. Estas grandes alianzas rigen el transporte marítimo internacional, y ambicionan también el control de las rutas terrestres mediante políticas activas de desarrollo del transporte intermodal, ofertando servicios de transporte puerta a puerta” (2017: 150). Se concluye que, la antigua industria naviera, que antes solamente se ocupaba del traslado de containers vía marítima, ahora busca brindar y “controlar” el sector a través de soluciones logísticas integrales, y por tanto, encargarse del transporte intermodal que el tránsito marítimo supone.

1.2.3 Infraestructura: las terminales portuarias y el sistema hub and spoke

El tráfico internacional de contenedores, se organiza a través de los sistemas hub and spoke, Los puertos hub (o puertos "pivotes") son puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior

redistribución. Es decir, es un puerto “nodo” al que llegan las líneas navieras, con sus naves de mayor tamaño, y portando gran cantidad de TEUs. Descargan allí los containers, con el fin de ser trasbordados para continuar viaje hacia otros puertos de tránsito o hacia el puerto de destino final.

Para que un puerto alcance un status hub en el tráfico marítimo de contenedores, su tráfico debe ser superior a 1.000.000 de Teus por año. Debe disponer además del equipamiento necesario para descargar los grandes buques portacontenedores y, al mismo tiempo ir transbordando contenedores entre sus naves o “feeders”⁵ de menor tamaño y menor capacidad de carga (Informe Cepal, 2017:149).

Dentro de los puertos Hub, se distinguen dos categorías: globales y regionales. Los hubs globales, es decir, los grandes puertos de contenedores del mundo, operan como centros logísticos de concentración, procesamiento y distribución de flujos de mercancías e información a nivel multicontinental. En estos hubs, ubicados básicamente en el hemisferio Norte, arriban gigantescos buques portacontenedores que vinculan a través de densos corredores de transporte multimodal a los principales bloques económicos del planeta.

En cambio, los hubs regionales, tienen menor dimensión, capacidad de carga y cobertura geográfica y están emplazados en las intersecciones de las grandes rutas transoceánicas, ya que vinculan a áreas subcontinentales con los principales bloques económicos.

En tercer lugar se encuentran los puertos alimentadores, ubicados en países o regiones con un menor flujo de tránsito marítimo. Dichos puertos se encuentran conectados a los hubs regionales o globales, a través de embarcaciones de menor porte. En este sentido, podemos citar algunos ejemplos de tráfico marítimo del servicio de la naviera MSC, para visualizar lo anteriormente mencionado:

⁵ Feeders o barcazas es la denominación que se da a los buques de menor porte que cubren tráfico fluvial y marítimo menores permitiendo una mejor distribución de las mercancías.

- Buenos Aires (Argentina, puerto alimentador) - Luanda (Angola, puerto alimentador): servicio vía Montevideo (Uruguay, puerto Hub regional) y vía Las Palmas (Gran Canaria, puerto Hub global).
- Buenos Aires (Argentina, puerto alimentador) - Callao (Perú, puerto alimentador): vía Freeport (Bahamas, puerto Hub regional) y vía Cristóbal (Panamá, puerto alimentador).
- Buenos Aires (Argentina, puerto alimentador)- Jebel Alí (Emiratos Árabes, puerto Hub regional): vía Amberes (Bélgica, puerto Hub Global).

1.2.4 Las principales rutas marítimas internacionales

Teniendo en cuenta lo mencionado hasta el momento, se concluye que las rutas marítimas comerciales tienen una gran importancia para la economía global. En relación al comercio intercontinental, el 60% del tráfico total de contenedores a nivel mundial se concentra sobre nueve rutas marítimas principales, que incluyen: cuatro con ejes Este-Oeste y cinco ejes Norte-Sur.

Las cuatro rutas, con ejes Este -Oeste son las trasatlántica, transpacífica, Europa-Lejano Oriente y Europa-Golfo de India. Las cinco rutas con ejes Norte-Sur son Europa-África, Europa-Sudamérica, Europa-Australasia (Australia y Asia), Norteamérica- Sudamérica (por costa Este y costa Oeste), y Norteamérica- Australasia. Es importante señalar que cada vez en mayor medida, las líneas marítimas tienden a establecer rutas principales Este-Oeste, con servicios de transbordo que conecten éstas con los servicios Norte-Sur”. (UNCTAD, 2018: 19).

Los puertos más importantes del mundo están concentrados en tres polos: la zona de Asia-Pacífico, Europa y América del Norte. En la zona de Asia Pacífico, en primer lugar, se hallan los puertos de Shanghai, Singapur, Hong Kong, Shenzhen, Busan, Ningbó- Zhoushan, Guangzhou, Qingdao y Jebel Alí. En Europa, en segundo lugar, se destacan los puertos de Rotterdam, Hamburgo, Amberes, Bremen, Valencia y Algeciras. Finalmente, en América del Norte los puertos con mayor movimiento son los de la Costa Oeste: Los Angeles, Long Beach y en menor medida Seattle y Vancouver. En la Costa Este, por otra parte, se encuentran Nueva York y Nueva Jersey, Houston,

Savannah, Brunswick, Charleston, Port Everglades, entre los más importantes (UNCTAD, 2018: 20).

Las economías asiáticas, tradicionalmente orientadas a la exportación, envían su producción a los grandes mercados de consumo, es decir a Europa y Estados Unidos. En este triángulo económico se crean entonces tres rutas que presentan el mayor tráfico comercial internacional.

Con respecto a las rutas que unen **Asia con América del Norte**, se identifican tres corredores troncales. En primer lugar, aquella que une Oriente con la Costa Este de América del Norte la cual transita por el Estrecho de Malaca, por el Océano Indico y luego por el Canal de Suez. Esta ruta tiene un tiempo de tránsito de 40 a 43 días, estimativamente. Es un poco más económica que la ruta que cruza por el Canal de Panamá, ya que el arancel que aplica el Canal de Suez es más económico. En segundo lugar, se encuentra la ruta que une los puertos de Oriente con la Costa Este de Estados Unidos, pero a través del Canal de Panamá. Tiene un tiempo de tránsito de 35 días, y un costo mayor debido al arancel que aplica el Canal. En tercer lugar, se halla la ruta que une los puertos de Oriente con la Costa Oeste de América de Norte, la cual es directa y tiene un tiempo de tránsito de 23 a 30 días aproximadamente, sin contar los trasbordos.

En cuanto a la ruta que transita desde **Asia a Europa**, recorre el Océano Índico y el Mar Mediterráneo, atravesando el Estrecho de Malaca, el Canal de Suez, y el Estrecho de Gibraltar. Luego de entre 33 a 36 días aproximadamente, finaliza el recorrido en los principales puertos de Europa.

Finalmente, es posible mencionar las rutas que conectan **Europa y América del Norte**, en su Costa Este y Oeste. La primera de ellas se inicia en Inglaterra y termina en el litoral Atlántico de Estados Unidos y Canadá, atravesando el Océano Atlántico y viceversa. Y la segunda, une la Costa Oeste de América del Norte y los Puertos de Europa, a través del Canal de Panamá.

En suma, los recorridos mencionados constituyen las rutas con mayor tráfico marítimo del mundo, y por tanto, con mayor volumen de containers en tránsito. En función de los objetivos propuestos, resulta necesario profundizar en las rutas que

involucran a América del Sur, y específicamente a Argentina. Las principales rutas marítimas internacionales, a través de las cuales Argentina se conecta comercialmente con el mundo son tres. En primer lugar, las rutas que se inician en los puertos de Oriente y se dirigen al puerto de Buenos Aires. En segundo lugar, la ruta que conecta Buenos Aires con Brasil, América Central y del Norte. Y, por último, la ruta que va desde el Puerto de Buenos Aires a Europa.

1.2.5 Tendencias actuales de la industria naviera de carga contenerizada

1.2.5.1 Crecimiento de la carga contenerizada versus graneles

Un primer punto a destacar en cuanto a las actuales tendencias de la industria naviera de carga contenerizada refiere al crecimiento de este rubro a partir de año 2017. En efecto, en el Informe sobre Transporte Marítimo de la UNCTAD se sostiene que: “tras dos años de resultados mediocres, el comercio contenerizado creció un 6,4 %. Las mercancías transportadas a granel, por su parte, crecieron un 4 %, frente a un 1,7 % en 2016” (UNCTAD, Informe sobre el Transporte Marítimo, 2018: 12). Estos porcentajes nos muestran una marcada tendencia hacia la contenerización de la carga, ya que proporcionalmente es el tipo de transporte marítimo que más creció.

Siguiendo esta misma línea de análisis, podemos ahondar y visualizar la creciente contenerización del transporte marítimo de graneles, tanto sean líquidos como sólidos. Sánchez y Barleta (2018:3), advierten: “los contenedores también cambiaron el manejo de la carga a granel hacia un sistema mecanizado de estiba de diversos tipos y dimensiones, puestas en cajas que siguen un patrón de medidas, lo que facilita el comercio internacional, disminuyendo notoriamente la necesidad de mano de obra en el manejo de la carga.”

La estiba de los graneles sólidos, líquidos o semi líquidos al interior de los containers, puede ser en bolsas de 25 kilos, bolsas de 50 kilos y big bags de 1.000 kilos o flexitanques (grandes bolsas de polietileno de distinto grosor que ocupan todo el container y que se utilizan para líquidos o semilíquidos). Los tipos de graneles sólidos que se envían en los embalajes anteriormente nombrados son granos y cereales (y sus derivados como pellets y harinas), legumbres, leche en polvo, minerales, productos

químicos, entre otros. Por su parte, la contenerización del transporte de líquidos o semilíquidos a granel, se visualiza fundamentalmente en el uso de los flexitanques o isotanques. Por ejemplo, los graneles líquidos que se transportan son: aceites comestibles, aceites minerales, lecitinas, glicerinas, jugos de frutas, agua, alcohol, biodiesel, glucosa, fertilizantes, cerveza, adhesivos, látex, fertilizantes, vinos, entre los más importantes.

Se debe agregar que, para el transporte de graneles en estado líquido o gaseoso, también se utilizan isotanques, pero en menor medida que los flexitanques. Esto se debe a que no son de fácil acceso y son más costosos, fundamentalmente debido a los costos de saneamiento y de reposición. Pese a esto, no debemos dejar de mencionar las ventajas de los isotanques puesto que “la fabricación de estos tanques se adhiere a los estándares ISO, haciéndolos adecuados para varios modos de transporte. Están diseñados para trasladar gases y líquidos a granel, tanto no peligrosos como peligrosos. Los contenedores son de acero inoxidable con capas protectoras” (Sitio de Techno Group USA, 2019).

1.2.5.2 Implicancias ambientales: entre el “slow-steaming” y la búsqueda de una economía neutral de emisiones.

El transporte marítimo internacional emite alrededor de 800 millones de toneladas de gases de efecto invernadero al año, lo que supone algo más del 2% de todas las emisiones mundiales de dióxido de carbono. Un portacontenedores de grandes dimensiones produce, según algunos estudios, tanto azufre como 50 millones de autos (Sitio web nuestromar.org, 2020).

En el año 2008, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO)⁶ presentó a la OMI una nueva propuesta sobre la regulación de la potencia y velocidad de navegación de los buques, con el objetivo de disminuirla (slow steaming) en pos de

⁶ El Consejo Marítimo internacional y del Báltico (BIMCO: “Baltic and International Maritime Council”) es una asociación privada de la industria del transporte marítimo internacional que ofrece servicio de información, asesoramiento y documentación del sector del transporte marítimo internacional.

promover una reducción de emisión de gases de efecto invernadero (GEIs). En este sentido, “una delegación encabezada por Francia se hizo presente en la OMI solicitando la obligatoriedad del slow steaming como la forma más efectiva de reducir las emisiones de GEIs. Posteriormente, y en la cumbre del G7 en Biarritz en agosto de 2019, el presidente Macron reafirmó el compromiso de Francia con esta idea. Si bien la velocidad de un buque es la variable más importante que influye en las emisiones de CO₂, también es cierto que la limitación de la velocidad de un barco no es fácil de llevar a la práctica. Las condiciones ambientales como las corrientes marinas, las tormentas y los vientos influyen en la velocidad de navegación (Sitio Web rm-forwarding.com, 2019).

Ahora bien, Anna Ziou, quien se desempeña como directora de políticas de la Cámara de Transporte del Reino Unido, aseguró que los límites de velocidad como herramienta para reducir las emisiones de los buques, darían una falsa impresión de la actuación de la industria. La funcionaria británica argumentó que para lograr una reducción del 50% en las emisiones, la industria naviera precisa de una inversión constante en tecnologías ecológicas, donde se logre la navegación por medio de energías poco contaminantes.

En este sentido, se advierte que la naviera CMA CGM mostró un significativo avance. En noviembre de 2017, Rodolphe Saadé, presidente y director ejecutivo de la mencionada compañía, decidió equipar una serie de portacontenedores con motores propulsados por gas natural licuado (GNL) para impulsar la transición energética del transporte marítimo. Su iniciativa dio lugar al primer ultra gran portacontenedor con este tipo de gas que logra preservar la calidad del aire reduciendo al 20% la cantidad de emisiones de dióxido de carbono (CO₂), tan perjudiciales para el medio ambiente. Su nombre, Jacques Saadé, rinde un homenaje al fundador de la compañía. Mide 400 metros de eslora, 61 de manga y tiene una capacidad para 23.000 contenedores. Es el primero de una serie de nueve buques gemelos con los que la compañía francesa aspira a neutralizar sus emisiones de dióxido de carbono en 2050. En total, pretenden invertir algo más de 1.000 millones de euros. Esta innovación "mejora significativamente la huella medioambiental de las mercancías transportadas. Hemos dado un gran paso adelante. Necesitamos ir más allá para construir un transporte que sea aún más respetuoso con el medio ambiente", afirmó el presidente de CMA GGM, Rodolphe

Saadé. Posee avances tecnológicos como ser un revestimiento interno de acero inoxidable para resistir las bajas y extremas temperaturas (-161 ° C) a las que se mantendrá. Esta es una condición fundamental para mantener el GNL en su fase líquida, lo que le permite ocupar 600 veces menos espacio que en su fase gaseosa. Además, la cabina cuenta con las últimas tecnologías digitales integradas para ayudar al comandante y la tripulación, en particular para las maniobras en puerto. Para 2022, esta naviera francesa prevé tener 20 buques propulsados por GNL en su flota. Además de los nueve ya mencionados, otros cinco de 15.000 TEU y seis de 1.400 TEU. Cabe destacar que el 23 de septiembre de 2021, este nuevo buque inició su primer viaje inaugural. De esta manera, con este gran avance, podemos decir que los desarrollos tecnológicos de buques por medio de baterías y pilas de combustible de hidrógeno, han quedado en segundo plano.

Por otra parte, la naviera Maersk, integra actualmente un grupo de grandes corporaciones que se comprometieron en acelerar la transición hacia una economía netamente neutral en emisiones de gases contaminantes. Entre las empresas que se sumaron a esta propuesta se encuentran Microsoft, Starbucks, Mercedes-Benz, Nike, Unilever, Danone, Natura, Wipro y el Fondo de Defensa Ambiental. De forma conjunta, estas compañías promueven la iniciativa “Transform to Net Zero” la cual consiste en el compromiso de investigar y desarrollar cursos de acción para reducir las emisiones de carbono propias de sus procesos productivos. El CEO de Maersk, Soren Skou, anunció que el objetivo de este proyecto es detener las emisiones de CO₂ para el año 2050 y, de esta manera, contribuir a la meta del Acuerdo de París de 2015. En este sentido, el directivo declaró que la intención es descarbonizar la industria y mantener el calentamiento global por debajo de 1.5 grados. Sin embargo, los resultados de las investigaciones estarán listos para el año 2025. Sólo a partir de allí podrán tomarse medidas concretas. En este contexto, Brad Smith, el presidente de Microsoft, comentó que “ninguna compañía puede abordar la crisis climática sola. Es por eso que las compañías líderes están desarrollando y compartiendo las mejores prácticas, investigaciones y aprendizajes para poder avanzar (...). Transform to Net Zero puede ayudarnos a todos a convertir los compromisos de carbono en un progreso real hacia un futuro neto cero” (Sitio de Trade News, 2020).

En suma, las problemáticas ambientales se han convertido en los últimos años en otro factor crucial a la hora de analizar el futuro de la industria naviera de carga contenerizada.

1.2.5.3 Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL

En el año 2018, en el marco de la OMI se redactaron una serie de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y se inició formalmente, la Estrategia Inicial para la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques. Dichas enmiendas técnicas y operativas, las cuales entraron en vigor el 1 de noviembre de 2022, exigen que los buques mejoren su eficiencia energética en el corto plazo y reduzcan así sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). El fomento del transporte y desarrollo marítimos con un crecimiento ecológico sostenible es una de las principales prioridades de la organización para los próximos años. El fin es reducir la intensidad del carbono de todos los buques en un 40 % de aquí a 2030, logrando un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible.

Estas enmiendas introducen dos conceptos: el “energy efficiency for existing ships” (sus siglas son EEXI) y el carbon intensity indicator (CII). A partir del 1 de enero de 2023 será obligatorio que todos los buques calculen su índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) y que informen de su indicador de intensidad de carbono (CII) operacional anual. Los buques que alcancen el EEXI se compararán entonces con un índice de eficiencia. Por su parte, el CII es el indicador que determina la reducción anual necesaria de la intensidad de carbono operacional que emite un buque. Dicho índice se calificará como A, B, C, D o E (siendo A la mejor). Un buque calificado con D durante tres años consecutivos, o E durante un año, tendrá que presentar un plan de medidas correctivas para mostrar cómo se alcanzará el índice requerido de C o superior. Desde la OMI, se sugiere que las Administraciones, autoridades portuarias de los países integrantes de la organización, incentiven a las empresas navieras a adaptar sus buques para que sean clasificados como A o B. A su vez, resta agregar que estas medidas incluyen que todas las órdenes de nuevos buques deben ser construidos para el funcionamiento con combustibles alternativos como el GNL o el metanol (Sitio web OMI, 2021).

El Secretario General de la OMI, Kitack Lim, declaró: “Las medidas de reducción de los gases de efecto invernadero a corto plazo, adoptadas en 2021, constituyen un conjunto completo de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, que proporcionan importantes elementos de construcción para las futuras medidas de reducción de los gases de efecto invernadero de la OMI a medio plazo. La descarbonización del transporte marítimo internacional es una cuestión prioritaria para la OMI y todos nos hemos comprometido a actuar juntos para revisar nuestra estrategia y mejorar nuestra ambición" (Sitio web OMI, 2021).

En cuanto a la puesta en marcha de las medidas, desde la OMI mencionan que quienes no cumplan, serán sancionados tanto por los países como por la organización. Esta reglamentación va para todo tipo de barco de más de 5.000 toneladas. Respecto a la inversión que estos cambios suponen, se advierte que las grandes propietarias de buques ya vienen invirtiendo desde hace tiempo. Sin embargo, no hay demasiado registro de las pequeñas compañías para adaptarse a esta normativa. Se espera que el cumplimiento de estas normas, genere un nuevo orden mundial en el comercio internacional, afectando a todos los actores de la cadena. De hecho, el costo de las inversiones probablemente sean trasladados a los valores de los fletes internacionales, por ende, a los cargadores y finalmente a las mercancías.

1.2.5.4 Ruta marítima del Ártico

El deshielo del océano Ártico avanza a pasos agigantados debido al calentamiento global. La ruta marítima del Ártico, se considera el recorrido más corto entre Asia y Europa y, en la actualidad es transitada sólo en verano. No obstante, en un futuro, podría llegar a transitarse todo el año, y suponer un antes y un después en el sector del transporte marítimo de cargas (Sitio web nuestromar.org, 2020).

Se considera importante destacar que los intercambios comerciales entre Europa y Asia, representan por sí solos más del 30% del total mundial. Estos flujos transitan casi exclusivamente por la ruta marítima del canal de Suez, donde la congestión de los grandes buques contenedores es cada vez mayor. Si bien una de las alternativas a esta ruta podría ser la modernización de la vía férrea transiberiana, que a lo largo del 9.200

km une Moscú con Vladivostok, otra de las alternativas con grandes perspectivas de éxito es la llamada “Ruta Marítima del Norte” (Lojo Romero, Raúl, 2018: 13).

El deshielo cada vez más notorio que caracteriza a esta zona permitiría la utilización de dos rutas marítimas de forma simultánea. La primera sería el Paso del Noroeste (Northwest Passage), ruta de la zona norte de los Estados Unidos, que atraviesa varios archipiélagos canadienses, la cual podría afectar el tráfico que hoy utiliza el Canal de Panamá. La segunda, la ruta del norte de Rusia (Norther Sea Route), que iría hacia el océano Índico bordeando las costas de Japón, Corea y China, afectaría de forma significativa al tráfico marítimo que hoy emplea el Canal de Suez. La alternativa de la ruta marítima del Ártico, implica una disminución de un 30 o 40% en la distancia recorrida. Por ende, implica un ahorro en términos económicos (Sitio Web El Orden Mundial, 2020).

Rusia es la potencia ártica por excelencia, tanto por su situación geográfica, como por su flota de rompehielos atómicos, los únicos capaces de romper el hielo y surcar los mares septentrionales durante los doce meses del año. Considerando la nueva situación medioambiental y las grandes posibilidades que se abren, tanto de investigación, como marítimas, Rusia ya autorizó a navegar por esa ruta, exigiendo la identificación de los barcos que atravesasen sus aguas. De momento, es imposible navegar por ella sin rompehielos. Sólo en verano está abierta a algunos buques especializados.

Por otra parte, China también tiene un gran interés en que la ruta del Ártico comience a estar operativa cuanto antes. En octubre del 2017, la Administración Estatal de Oceanografía de China declaró que este país incrementaría su investigación y expediciones árticas puesto que las rutas marítimas del Ártico que se han abierto son significativas para el desarrollo económico de China.

A partir del tránsito de la ruta marítima del Ártico, se abre un debate en la escena internacional, fundamentalmente por dos temas. El primero de ellos es la postura y el accionar de los países y de las navieras frente al calentamiento global, y sus consecuencias. Y el segundo tiene que ver con los cambios medioambientales y

alteraciones biológicas difíciles de predecir, a consecuencia del descongelamiento de los hielos perennes del Ártico.

1.2.5.5 El impacto de la Pandemia del COVID 19 en el tráfico marítimo internacional

A partir del inicio de la Pandemia del COVID 19 y de la cuarentena mundial que comenzó en febrero del 2020, se configuró un nuevo escenario internacional. El impacto del confinamiento y de las restricciones que implicaron los controles, sin duda, afectaron a todas las industrias. La industria de los fletes marítimos de carga contenerizada no escapó a ello y, se tradujo en un alza histórica de los mismos, subiendo en algunos casos hasta un 900% o 1000%.

Las empresas dieron a conocer una amplia serie de motivos a través de los cuales justificaron el aumento de tarifas. En primer lugar, se encuentran aquellas cuestiones relacionadas al cierre de los puertos Hubs y al confinamiento de las tripulaciones de los buques. Los mismos se encontraban cerrados con motivo de brotes de Covid o debido a una cuarentena preventiva. A raíz de ello, los buques cargados debían aguardar el trasbordo correspondiente en alta mar o bien realizar un cambio de ruta para llegar al destino final de la carga. A consecuencia de estos desbalances en los flujos, los puertos de Hubs se vieron congestionados de carga por largos períodos de tiempo. En segundo lugar, se advierte que los protocolos de seguridad sanitaria que se aplicaron en los puertos y aduanas, también influyeron negativamente, generando demoras. Los motivos mencionados generaron extracostos logísticos, una ralentización de todo el flujo y en consecuencia una notoria reducción en la oferta de espacios en los buques, que por la ley de oferta y demanda, se tradujo en un alza de las tarifas (Carballeda, 2021: 3).

1.3 El container: una revolución del comercio global que llegó para quedarse

El transporte marítimo de carga contenerizada, es una actividad relativamente nueva en el escenario mundial, pero que ocupa un lugar central en el comercio internacional. La aparición del container produjo una revolución en el comercio internacional, ya que se optimizaron los tiempos de carga y descarga, se maximizaron los espacios en los buques y se redujo sustancialmente el costo de flete por producto. Estas transformaciones en la

logística internacional, comenzaron en 1954, con la aparición de la primer “caja metálica”, en manos del empresario estadounidense Malcom Mc Lean. Las navieras comenzaron a replicar rápidamente este ingenioso invento, el cual fue acompañando la transformación del orden económico internacional de posguerra, basado en el pleno empleo y el libre comercio.

Desde finales de los años setenta hasta la actualidad, la evolución del tráfico marítimo fue acompañando la evolución del PBI mundial. Como se mencionó en la introducción de la presenta tesis, desde 1990 al 2015, el PBI mundial registró un alza de 190%, el tráfico marítimo un 250% y el comercio mundial un 325 %, lo cual supone un crecimiento exponencial de las tres variables. A su vez, este gran motor económico mundial, dio lugar a los desastres naturales que hoy padecemos: el calentamiento global y el cambio climático. Por su puesto, el tráfico marítimo no fue ajeno a estas problemáticas y tiene también su responsabilidad en el tema. Es así como desde el año 2015, en el marco de la OMI, se pueden identificar acciones normativas concretas que tienen por fin controlar la industria naviera a fin de lograr la reducción de las emisiones de gases que producen el efecto invernadero. La problemática de la Ruta del Ártico, también se ubica claramente dentro de las cuestiones ambientales. Se debe analizar cuál será la postura adoptada por los países que forman parte de la IMO y además, por las empresas navieras lo cual, sin dudas, será clave para la comprensión del comercio global de las próximas décadas del siglo XXI.

Capítulo 2

“El transporte marítimo de carga contenerizada en Argentina: principales regiones productivas de Argentina, oferta exportadora y situación logística”

En función de los objetivos propuestos para esta investigación, en este segundo capítulo, se analiza la situación logística de las principales regiones productivas de Argentina, poniendo foco en sus complejos productivos. Se indaga sobre el acceso de la oferta exportable a las terminales portuarias y por ende, al transporte marítimo de carga contenerizada.

2.1 Argentina y sus terminales portuarias.

Argentina posee un extenso litoral marítimo sobre el océano Atlántico. Según el Instituto Geográfico Militar Argentino, el litoral atlántico mide 4.725 kilómetros de longitud. Teniendo en cuenta lo hasta aquí mencionado, es importante realizar una breve introducción para situar en contexto el emplazamiento geográfico de Argentina, respecto del mundo. En palabras del el Ingeniero Tristán Villalobos⁷ (2004: 329): “La Argentina, por su posición geográfica, desde el punto de vista geopolítico es una isla, como Australia, con problemas similares que allí han sido resueltos con éxito. Por la gran distancia que la separa de los centros de consumo de sus exportaciones y de los centros de producción de sus importaciones, más del 85% de su comercio internacional utiliza el transporte por agua”.

A su vez, Villalobos (2004: 329) resalta los factores favorables de la Argentina para poder desarrollarse en el comercio internacional marítimo: “La situación geográfica, a pesar de su lejanía del hemisferio Norte; la configuración física, con recursos naturales y sus ríos navegables, y la concentración de la mayoría de la población en el litoral marítimo y fluvial, aunque no valora su cercanía al mar”.

⁷ El capitán de navío ingeniero (R) Tristán D. H. de Villalobos ingresó a la Armada en 1947. Es ingeniero naval (Universidad de Buenos Aires) e hidráulico y civil (Universidad de La Plata). Solicitó su retiro en 1966 radicándose en Nueva York donde integró una empresa de consultores proyectistas y navales. Ha realizado numerosos estudios y propuestas para la adopción de una política portuaria y del transporte marítimo nacional, y para la realización de un Plan estratégico de infraestructura para Argentina.

Teniendo en cuenta esta situación geográfica dada, resulta importante contabilizar y categorizar los puertos de la Argentina. Según el sitio web oficial Argentina.gob.ar, se emplazan 99 puertos a lo largo del territorio argentino, de los cuales 31 son públicos y 68 son privados. La actividad portuaria está regida por la Ley N° 24.093: Ley de Actividades Portuarias, que data del año 1992. Dicha ley clasifica a los puertos de acuerdo con tres diferentes criterios: la titularidad del inmueble, su uso y su destino. En función de la titularidad, un puerto podrá ser nacional, provincial, municipal o particular. El segundo de los criterios enunciados genera dos categorías diferenciadas de puertos: los de uso público y los de uso privado. Los primeros son aquellos que, por su ubicación y capacidades prestan sus servicios obligatoriamente a todo usuario que lo requiera. Los de uso privado, en cambio, ofrecen sus servicios en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares, o de sus clientes específicos. Independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso, los puertos se clasifican en función de su destino, en una o más de las siguientes categorías: comerciales, son aquellos que prestan servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios; industriales, son aquellos en los que se opera exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura, debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto; y por último, los puertos recreativos, son aquellos que trasladan pasajeros y tienen fines turísticos (Sitio web Argentina.gob.ar, 2022).

La gran mayoría de los puertos en nuestro país son de uso privado, mientras que los de propiedad estatal (en su mayoría provinciales) son de uso público. En ambos casos predominan los puertos con destino comercial e industrial. Quedan excluidos del régimen previsto en la ley los puertos o sectores de éstos destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal. Con la Ley de Puerto de 1992, todos los puertos estatales fueron transferidos a las provincias, a excepción de Buenos Aires. De esta manera, las provincias asumieron un nuevo rol y vieron la posibilidad de conectarse con el mundo de manera directa.

En la actualidad, el sistema portuario argentino posee una Autoridad Portuaria Nacional, la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación y luego,

en el puerto de Buenos Aires y los puertos provinciales, se conforman entes públicos no estatales para la administración y operatoria portuaria, denominados Consorcios de Gestión Portuaria. Estos órganos se constituyen con la participación de los usuarios del puerto (operadores, prestadores de servicios, productores, usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad), así como de la provincia y municipios donde esté ubicado (Sitio web argentina.gob. 2020).

Por otra parte, se advierte que los Puertos que operan carga contenerizada son los que se denominan Puertos Multipropósito. Se trata de puertos no enfocados en un único producto, sino que en sus instalaciones se pueden manejar varios tipos de cargas. En Argentina, existen 35 Puertos con estas características. A saber: (en orden alfabético): Bahía Blanca, Buenos Aires (Exolgan, Terminal 4 y Terminales Rio de la Plata), Campana, Coronel Rosales, Dock Sud, La Plata (Tec-Plata) , Las Palmas (Molca), Mar del Plata, Quequén, San Nicolás, San Pedro, Barranqueras, Comodoro Rivadavia, Puerto Madryn, Corrientes, Concepción del Uruguay, Diamante, Puerto Ibicuy, Puerto Marquez, Formosa, Nuevo Puerto de Posadas, San Antonio Este, Caleta Paula, Deseado, Punta Loyola, San Julián, Reconquista, Rosario, Santa Fe, Villa Constitución, Ushuaia y Zárate. Estos 35 puertos son los que pueden operar carga contenerizada en Argentina: 11 de ellos se encuentran en la provincia de Buenos Aires y 4 de ellos se encuentran en el AMBA (Sitio web argentina.gob. 2020).

Por último, en función de la extensión de nuestro país, resulta importante destacar el rol de los Puertos de Chile, San Antonio y Valparaíso, los cuales captan un gran volumen de carga argentina, la que, de esta manera, logra conectarse con el mundo. Los puertos de Chile presentan una ventaja en cuanto a la cercanía, para ciertas regiones, y a su vez tienen servicios regulares a la mayor parte de los países del mundo. En este caso, Valparaíso y San Antonio representan para Argentina la ventana al Pacífico.

2.2 Argentina: sus distintos complejos productivos.

Argentina es un Estado que cuenta con un vasto territorio. Es el segundo más grande de América del Sur luego del de Brasil, cuarto en toda América y el octavo en el mundo, si se considera solo la superficie continental sujeta a soberanía efectiva, es

decir, sin tomar en consideración la Antártida y Malvinas. Tiene un gran desarrollo longitudinal: 4.361 kilómetros desde el extremo Norte y al extremo Sur, desde La Quiaca a Ushuaia, lo que lo convierte en uno de los países más largos del mundo. La magnitud latitudinal le confiere una inusual diversidad climática, que abarca desde climas fríos en el sur hasta los tropicales de las regiones chaqueña, tucumano-oranense y misionera, aunque a una escala general, se encuentra dentro de la zona subtropical templada. Esta diversidad climática permite identificar, en primer lugar, la cantidad de regiones productivas que conviven dentro del país y las diferencias que existen entre ellas. En segundo lugar, la situación logística particular de cada una de estas regiones.

Alejandro Bunge (1940:24), quien es considerado el primer economista profesional de la Argentina, en su texto *La nueva Argentina* ya hablaba del “país abanico”, refiriéndose a la desigualdad geográfica en la distribución de su actividad económica” Para describir las diversas regiones productivas del país, se utiliza como guía un informe escrito por José Borello⁸ (2015), consultor de la Oficina de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en Buenos Aires, con la colaboración de técnicos de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. El informe, publicado por la CEPAL en noviembre de 2015, se denomina “Complejos Productivos y Territorios en la Argentina”. Borello identifica 29 complejos productivos, emplazados en las distintas regiones. A saber: arrocero, automotriz y autopartes, aviar, azucarero, biocombustibles, carne bovina, cuero y calzado, electrónica, foresto-industrial, frutícola, girasolero, hortícola, lácteo bovino, maicero, maquinaria agrícola, materiales para la construcción, medicamentos de uso humano, minero, ovino, pesquero, porcino, química y petroquímica, siderúrgico, software, sojero, textil e indumentaria, triguero, vitivinícola, turismo. Dentro de una región productiva, puede desarrollarse más de un complejo.

Como es sabido, los commodities son los principales productos que se exportan en Argentina, siendo los sectores oleaginoso y cerealero⁹ aquellos que se destacan

⁸ José Borello, Profesor titular del Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS). Investigador Independiente del CONICET.

⁹ El sector oleaginoso comprende el complejo de soja (harinas y pellets de soja, aceite de soja, porotos de soja, biodiesel, glicerina de soja, lecitina de soja), el complejo de girasol, el complejo de maní y el

principalmente. Para poder entender la importancia de dichos sectores, podemos visualizar algunos números. Si tomamos de guía el año 2016, el total de exportaciones de Argentina fue de 57.909 millones de dólares, y el sector oleaginoso exportó 20.731 millones de dólares en dicho período, es decir, un 35% del total. Por su parte, el sector cerealero exportó por 7.531 millones de dólares, es decir un 13% de las exportaciones totales, durante el mismo período. Es decir que, entre ambos sectores, sumaron el 48% de las exportaciones totales del país (Sitio Web INDEC, 2020).

El sector que le sigue en importancia es el automotriz, el cual se posiciona en el tercer lugar. Siguiendo con el análisis del año 2016, las exportaciones de dicho sector representaron un 9,65% del total de los bienes exportables de ese período. En cuarto lugar se encuentra el sector minero metalífero y litio, compuesto por los complejos de: oro y plata, el siderúrgico, el de aluminio, el de litio, el de plomo, y otros minerales metalíferos. Los mencionados complejos exportaron un total de 4.611 millones de dólares, en el período señalado, lo que representa, un 7,96% de las exportaciones. En quinto lugar se encuentra el complejo petrolero petroquímico, el cual exportó 2.795 millones de dólares, en el período señalado, representando 4,82%. En sexto lugar, se encuentra el sector bovino, el cual se compone del complejo de la carne y cueros bovinos, y el complejo lácteo. En el mismo período, 2016, el sector bovino exportó 2.654 millones de dólares, lo que equivale a 4,58% de las exportaciones del período (Sitio Web INDEC, 2020).

Siguiendo con el análisis de sectores productivos de Argentina que exportan, podemos mencionar que en séptimo lugar se encuentra el sector frutícola¹⁰. Dicho sector, exportó en el 2016, 2.456 millones de dólares, lo que equivale a 4,24 % de las exportaciones totales. En octavo lugar se encuentra el sector pesquero, en noveno lugar el farmacéutico, y en décimo lugar, el sector hortícola¹¹. Estos tres sectores sumaron el 6,35% de las exportaciones en el período analizado (Sitio Web INDEC, 2020).

complejo olivícola. El sector cerealero comprende: el complejo maicero, el complejo triguero, complejo cebada y complejo arrocero.

¹⁰ El sector frutícola se encuentra formado por distintos complejos: complejo de la uva, del limón, de las peras y manzanas, de arándanos y frutos similares, complejo del resto de los cítricos y complejo del resto del sector frutícola.

¹¹ El sector hortícola se encuentra formado por el complejo de porotos, papa, ajo, garbanzos, principalmente.

Para culminar el análisis de los sectores que conforman la oferta exportable de Argentina, se enumeran los complejos que ocupan desde el onceavo hasta el decimonoveno lugar: complejo forestal, textil, avícola, tabacalero, azucarero, miel, equino, té y yerba mate. Dentro de estos nueve complejos, los que más exportan son el forestal, 0,88%; el textil con un 0,80%; el avícola con un 0,47% y el tabacalero con un 0,68%. El resto de las exportaciones, sumaron un total de 5.486 millones de dólares y representaron un 9,47% en el período 2016.

Se advierte que la distribución de esas actividades, a nivel de los complejos, no es igual en todas las regiones. Por un lado, es posible considerar la mezcla productiva, esto es la homogeneidad o diversidad de cada complejo. Por otro lado, se puede observar la concentración geográfica de algunos complejos o la dispersión de otros. Por último, es posible mirar la concentración en el volumen de actividades presentes en distintas regiones.

2.3 Situación logística de las principales regiones productivas de Argentina y su oferta exportable

Hasta el momento se ha mencionado la extensión geográfica de Argentina y sus complejos productivos. En los párrafos que siguen, se hará un análisis logístico de las regiones productivas y su oferta exportable. Y, a partir de allí su llegada a los puertos, la posibilidad de acceso a la carga contenerizada y a los mercados internacionales.

En Argentina es posible diferenciar cinco regiones productivas: **Región del Noroeste Argentino (NOA), Región del Noreste Argentino (NEA), Región de Cuyo, Región Patagónica Argentina y Región Pampeana.**

2.3.1 Región del Noroeste Argentino (NOA)

La región del NOA se encuentra ubicada en el Noroeste de Argentina y se conforma por las provincias de: Jujuy, Salta, Catamarca, Tucumán, La Rioja y Santiago del Estero. Comenzando por **las Provincias de Salta y Jujuy**, se puede mencionar que sus principales productos pertenecen a los complejos productivos sojero, maicero, tabacalero, sector hortícola (complejo de legumbres) y al complejo azucarero. Los

destinos de las exportaciones que se realizan en carga contenerizada son Estados Unidos, Vietman, Argelia y Países del Norte de Europa, principalmente (Sitio Web Estadísticas Salta, 2021).

Los puertos de salida más convenientes para los productos de esta región son los de Buenos Aires, cuyas terminales se encuentran a 1.500/1.600 kilómetros promedio. Sin embargo, “el índice de conectividad calculado para todo el país muestra que, si bien parte de la Provincia de Salta presenta una dotación de redes importantes (RN 9 y 34, red ferroviaria), la conectividad real se encuentra limitada por las largas distancias y por la calidad de la infraestructura y los servicios en el caso ferroviario. De acuerdo con el índice de conectividad multimodal desarrollado por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Salta muestra una baja conectividad relativa respecto de la zona central del país” (Plan Logístico de Salta, 2016: 19). En términos de Francisco Carballeda (2020:1), Ejecutivo Comercial de Ruca Logistics, las dos provincias mencionadas tienen grandes problemas para llegar a los puertos de Buenos Aires: “El norte del país, Salta, Jujuy, no logra resolver los problemas de logística que tienen, por dos motivos: la lejanía de los puertos de Buenos Aires y los constantes aumentos de transporte terrestre para un roundtrip¹² de contenedor”. Es importante mencionar que el costo de un round trip de container a Salta o Jujuy es de USD 1.100 aproximadamente, por camión (Maienza, 2021: 1). Por su parte, el round trip de containers realizado a través de un servicio de ferrocarril, se calcula en un tercio del valor del round trip en camión. En la región del NOA, se encuentra en desarrollo el servicio de Belgrano Cargas. A comienzos de junio de 2013, el Estado argentino rescindió los contratos de concesión del Ferrocarril General Urquiza, del General San Martín y un pequeño sector del Ferrocarril Sarmiento. Las tres líneas que tiene a cargo la empresa manejan 9.344 km de vías que recorren 17 provincias, 88 locomotoras y 4650 vagones. En 2015, el Presidente Mauricio Macri anunció el Plan Belgrano con el objetivo de renovar 1.500 km de vías e incorporar material rodante. A partir de este anuncio, en octubre de 2018 volvió a tener acceso al Puerto de Rosario luego de 20 años. Para fines de 2019 se renovaron 900 kilómetros de vías del Ferrocarril Belgrano

¹² En logística, se denomina “roundtrip” al posicionamiento del container vacío en el lugar de carga, lo que usualmente incluye el despacho aduanero de la mercadería. Luego, el container consolidado con la mercadería y con el despacho de exportación realizado, se dirige al Puerto de carga, donde tomará el servicio de línea elegido.

en las provincias de Salta, Santiago del Estero, Tucumán, Chaco y Santa Fe. Y se incorporaron 40 nuevas locomotoras y 1.000 vagones nuevos (Sitio Web Belgrano Cargas, 2021).

Con respecto a las nuevas tendencias en la región del NOA, se advierte que en agosto de 2022, China confirmó que llevaría adelante una inversión en la Argentina por más de US\$1.300 millones en la industria del litio. El proyecto del litio se emplazará en la provincia de Jujuy (Sitio web tn.com.ar, 2022). Siguiendo con el análisis de los vínculos bilaterales de Argentina y China, resulta importante destacar que el Ministro de Economía Sergio Massa recibió al embajador chino Zhou Xiaoli. La reunión estuvo focalizada en tratar de reducir la balanza comercial deficitaria con China y acelerar inversiones para Belgrano Cargas (Sitio web tiempoar.com.ar, 2022).

En relación a la industria ferroviaria y su participación en el acceso a puertos, resulta interesante hacer una breve mención al respecto. En palabras de Juan Pablo Martínez (2008:21), Egresado de la Escuela para Graduados en Ingeniería Ferroviaria: “La participación del ferrocarril en el transporte nacional de cargas es incierta al no conocerse con precisión la carga movida por camión. Es posible que el ferrocarril lleve hoy en el orden del 3% al 4% de las toneladas / km totales; y como los trenes mueven las cargas de menor valor unitario, es claro que su participación en los fletes es menor aún. El rol del ferrocarril en la economía es mínimo, sin negar que conserve alguna importancia en el movimiento de unos pocos tráficos y productos”. A su vez, el transporte de cargas a los puertos vía ferrocarril, requiere de inversiones en las terminales portuarias y logísticas. Continuando con el análisis de J.P. Martínez (2008: 22): “Salvo en Bahía Blanca, los accesos portuarios tienen fuertes limitaciones. En Buenos Aires, por la invasión de las playas de Retiro; y en Rosario y la franja costera del Paraná, hay muchas terminales portuarias sin acceso ferroviario o que lo tiene pero con serios problemas de inserción urbana”. A su vez, el posicionamiento de containers vacíos en el lugar de carga a través del ferrocarril, implica una relativa pérdida de rapidez en el servicio. Carballeda (2021:2) en relación esta problemática particular, menciona: “Los equipos en el interior, se posicionan con poca frecuencia y a su vez, se hace para ciertos negocios puntuales como ser: carbón, maní, legumbres, harina, aceites

y sus derivados, entre los más importantes. Hoy en día, el NCA y el Belgrano Cargas, están creciendo cada vez más, pero se demoran bastante más tiempo en posicionar los vacíos. Esto atrasa mucho las operaciones y es por ello que no resulta una opción tan viable. Además, son pocas las navieras que cuentan con depósitos en el interior, ergo se achican las opciones para poder posicionar los vacíos allí”.

Continuando con la **Provincia de Tucumán**, se identifican dos grandes complejos productivos: azucarero y limonero, los cuales exportan un alto porcentaje de sus producciones. Luego, le siguen en importancia los complejos sojero, maicero, trigoero, girasolero y el sector hortícola (Sitio Web Tucuman.gob.ar, 2021). Esta región tiene el mismo problema que las provincias de Salta y Jujuy, en relación a su lejanía respecto de los puertos. Sin embargo, en el caso de Tucumán, hay un mejor desarrollo del servicio de ferrocarril a través del servicio del Nuevo Central Argentino (NCA) el cual “...cuenta con gran experiencia en importación y exportación de cargas contenerizadas (autopartes, maní, porotos, tabaco, derivados de la industria citrícola, aceite fraccionado y otras sustancias alimenticias), incorporándose además, el tratamiento intermodal de materiales no tradicionales” (Sitio Web NCA, 2021). Es importante destacar que, si bien mencionamos el round trip por ferrocarril, en la práctica el que más se utiliza es el round trip en camión. El costo de round trip de un container en camión, desde San Miguel de Tucumán hasta Buenos Aires, es de usd 900 por camión/contenedor. (Maienza, 2021).

Siguiendo por la **Provincia de Santiago del Estero**, sus complejos productivos y su acceso a la carga contenerizada, se puede mencionar que: “En 2019, la provincia de Santiago del Estero exportó 1.113 millones de dólares (...). Participó con 1,7% del total nacional y 28,3% de los envíos al exterior de la región NOA. Los productos que se destacaron fueron cereales –maíz y trigo–, con 59,3% de participación en el total exportado por la provincia y una suba de 53,5% respecto del año anterior. Le siguieron en importancia semillas y frutos oleaginosos que, con 19,6% de participación, ocuparon el segundo lugar merced al fuerte crecimiento de las exportaciones de soja (160,2%); las hortalizas y legumbres alcanzaron una participación de 9,4% y registraron un incremento de 3,0% respecto a 2018. Los principales destinos de las exportaciones

fueron China, ASEAN, el norte de África y el Mercosur (Indec, Origen provincial de las exportaciones, 2019: 20). La distancia que separa a Santiago del Estero con los puertos de conexión internacional, es de aproximadamente 1.300 kilómetros, lo que se traduce en un costo de puesta a FOB por camión estimado de USD 900. En relación al traslado de las mercaderías en ferrocarril para su posterior embarque se advierte que, el ramal que atraviesa la mencionada provincia es el perteneciente al ya mencionado Belgrano Cargas. Sobre el mismo, en agosto de 2019 el Gobierno de Mauricio Macri hacía la siguiente mención: “Para la reactivación del Belgrano Cargas se están invirtiendo más de USD 3.000 millones en obras de vías, puentes, circunvalaciones y accesos ferroviarios, insumos para la construcción, nuevo material rodante y logística. Además, forma parte de la inversión total de US\$8.800 millones en el sistema ferroviario de carga en todo el país, a cargo del Ministerio de Transporte de la Nación, para renovar un total de 9.850 kilómetros de vías” (Sitio Web Argentina.gob.ar, 2019).

Asimismo, **las Provincias de Catamarca y La Rioja**, se caracterizan por la actividad derivada de los complejos minero, olivícola, vitivinícola y hortícola. Pero dicha región tiene un porcentaje de empresas exportadoras muy bajo, el cual es un 0.13% (Borello, 2015: 49). Igualmente, es importante mencionar la distancia de ambas provincias con los puertos de Buenos Aires, la cual es de 1.200 km, estimativamente. El costo de puesta a FOB a los puertos de Buenos Aires y de Chile es de aproximadamente USD 825, y debe hacerse principalmente por camión.

A modo de conclusión, se puede decir que las provincias que componen esta región, poseen economías poco diversificadas y muy ligadas a la agroindustria o a la industria extractiva. La distancia que separa a la región del Noroeste con los puertos de Buenos Aires o, en su defecto, con los puertos de Chile, es 1.600/1.300 kilómetros. Esto se traduce en un alto costo de puesta a FOB por camión, de la oferta exportable. Dicho costo logístico impacta en el valor final de las mercaderías y, por ende, en su competitividad. Sin embargo, cuando la puesta a FOB se realiza vía ferrocarril, se visualiza una notable reducción de los costos logísticos, quizás a un poco más de un tercio, tomando como base el costo del round trip por camión. Claro que el acceso al ferrocarril está muy sectorizado: sólo algunos productos específicos, y sólo algunas subregiones (de la región del NOA), pueden acceder. Esto se debe a la falta de servicio

y el estado de deterioro del mismo. Si bien es cierto que están comenzando a verse resultados luego de la reactivación de las inversiones en el año 2015, es cierto que este proceso es muy lento, y que las inversiones no parecieran ser suficientes, teniendo en cuenta la extensión de los ramales.

2.3.2 Región del Noreste Argentino (NEA)

La región Noreste se encuentra ubicada en toda la zona noreste del país y comprende dos subregiones: la chaqueña y la mesopotámica. Las provincias que la integran son: provincias de Misiones, Corrientes, Chaco y Formosa.

En primer lugar, se desarrollará la **Provincia de Formosa**. Los principales complejos productivos de la provincia son el ganadero, forestal y la agrícola. En relación a esta última, se destaca la producción de maíz, soja y algodón, y también son relevantes la actividad apícola y la horticultura. En cuanto a los destinos de las exportaciones: Estados Unidos, países miembros del Sudeste Asiático (ASEAN); el norte de África y China (Sitio Web Politikon Chaco, 2022).

En relación al traslado fluvial de las mercaderías de la región del NEA se advierte que los puertos operativos en la región señalada, son aquellos emplazados en la hidrovía Paraná-Paraguay. A saber: Formosa, Posadas, Barranqueras, Corrientes y Reconquista (por su cercanía geográfica con la región). Es importante mencionar que debido a la profundidad del río Paraná y sus brazos a lo largo de toda su traza, el tipo de embarcación que debe utilizarse para el traslado de containers es el denominado barcazas o buques de poco calado. El puerto de Formosa tiene un nivel de actividad menor que el puerto de Corrientes o de Barranqueras, Chaco pero es una terminal multipropósito que puede operar carga general y carga contenerizada (Sitio Web Siempre Formosa, 2021). Lamentablemente, no existe un servicio de barcaza que brinde frecuencia regular con las terminales portuarias del AMBA. Los viajes de feeder (o barcaza) se dan en forma aislada, para negocios puntuales y por un cierto período de tiempo, pero no logran continuidad. Probablemente tiene que ver con una multiplicidad de factores: poca oferta exportable (o falta de coordinación de la misma), falta de inversión en las terminales portuarias del NEA, escasa rentabilidad para las empresas que brindan el servicio de barcaza, entre otras (Sitio Web Global Ports, 2021). Debido a

esta falta de continuidad en el servicio feeder, la oferta exportable que debe salir en barco al mundo, logra conectividad con los puertos de Buenos Aires a través de los round trip vía camión. La distancia que separa a Formosa de Buenos Aires es de 1.300/1.400 kilómetros, lo que se traduce en un costo de USD 1200 (Maienza, 2021:3).

Continuando por la **Provincia de Misiones**, se advierte una clara presencia del complejo foresto industrial, de los complejos del té, la yerba mate y el tabaco: “Dentro de las ventas al exterior de la provincia de Misiones se destacan la madera en sus diversas formas, las manufacturas que tienen a la madera como materia prima y el té, la yerba mate y el tabaco. También ocupan una posición destacada las frutas cítricas, como las naranjas y los limones” (Informe Económico: Provincia de Misiones, 2011: 8). Otros complejos productivos son el minero y el complejo del cuero y el calzado. Los destinos de exportación de los productos mencionados son: Brasil, con un 30 % de participación total; Estados Unidos con un 17 %; China y Bélgica, con un 8 % cada uno. Luego, el resto de las exportaciones son destinos variados. Solo por nombrar algunos: Sudáfrica, Países Bajos, Chile, Siria, Portugal, Uruguay, Colombia, Alemania, México, Reino Unido, Taiwán, Vietnam, India, entre otros. En relación a la logística de exportación, excepto los países limítrofes, el resto debe cumplirse por barco, a través de carga contenerizada. Claro que, las conexiones con buques internacionales se logran mayoritariamente en los puertos de Buenos Aires. Al igual que la región del NOA, para la llegada de los productos a los puertos internacionales, se deben recorrer varios kilómetros. El costo de round trip de un camión/container vacío o la puesta a FOB de la mercadería, es de USD 1.200 aproximadamente (Maienza, 2021: 3). Con respecto al transporte de cargas vía ferrocarril, durante el período en el estudio, 2015-2019, se realizaron inversiones para la vuelta al funcionamiento de la red ferroviaria Urquiza Cargas: “La línea Urquiza recorre la Mesopotamia pasando por las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes y Misiones. En tal sentido, las estaciones cabeceras de la línea son Zárate-Garupá. Urquiza Cargas es una línea de trocha media que cuenta con 13 locomotoras, 960 vagones y tiene aproximadamente 1.500 kilómetros de vías operativas” (Sitio Web Argentina.gob.ar, 2021). La línea se divide en dos unidades de producción: la del Sur que va desde Zárate en Buenos Aires hasta Chajarí en Entre Ríos; y la Norte que comprende desde Chajarí a Posadas, en Misiones. Las principales cargas de la línea corresponden a piedra, raleo y cereal. Luego de la

reactivación del tramo Norte se comenzó a cargar cemento y pasta de celulosa en contenedores (en julio de 2020 se inauguraron 146 kilómetros de vías en el tramo Norte, a fin de unir las provincias de Corrientes y Misiones) (Sitio Web Argentina.gob.ar, 2021). Por último, es importante destacar que el 9 de diciembre del 2019 se firmó un Decreto en el Poder Ejecutivo Nacional, a través del cual se habilitó al Nuevo Puerto de Posadas como nuevo puerto comercial y multipropósito. En cuanto a la operatividad del mismo, el puerto cuenta con las habilitaciones necesarias (nacionales e internacionales). En relación al equipamiento e inversión: “la Provincia está adquiriendo equipamientos necesarios para el movimiento y manipulación de contenedores, habiendo adquirido una Grúa fija para la carga de contenedores de la empresa alemana líder en tecnología portuaria Liebherr” (Sitio Web Misiones.gob.ar, 2022).

En cuanto a la **Provincia de Chaco**, los complejos productivos que predominan son: hortícola, carne bovino, sojero, maicero, triguero, azucarero, algodónero, principalmente. El Indec en su informe anual “Origen provincial de las Exportaciones”, 2019, señala: “Las exportaciones de la región (en referencia al NEA) se distribuyeron entre las provincias de Chaco (40,7% de las exportaciones regionales), Misiones (35,0%), Corrientes (17,7%) y Formosa (6,5%)” (Indec, 2019:24). Estas cifras grafican la participación del Chaco en las exportaciones de la región del NEA. Los principales destinos de las exportaciones son: China, ASEAN, región del Magreb y Egipto y Unión Europea (Indec, 2019: 25). Al igual que en el caso de Formosa y Misiones, en el caso de Chaco, también son varios los kilómetros los que lo separan de las terminales portuarias de Buenos Aires. Son 1.100 kilómetros, estimativamente, lo que representa unos USD 900 para la puesta a FOB en camión de la mercadería a consolidarse en containers. En cuanto al traslado de la mercadería por ferrocarril, se advierte el tendido férreo del Belgrano Cargas, sobre el cual se ha invertido durante los años 2016- 2017, a fin de conectar la región señalada con los puertos del Gran Rosario. Esta inversión, logra conectar las cosechas de la región de Chaco y alrededores, con los puertos cerealeros del Gran Rosario.

En relación al puerto de Barranqueras se advierte que es un puerto apto para que operen barcasas y buques de hasta 100 m de eslora (el largo de la embarcación) y de no más de

10 pies (alrededor de 3 metros) de calado. Si bien presenta problemas de calado, donde inclusive existen pasos críticos, el puerto de Barranqueras es operable con muy poco mantenimiento (Sitio Web Nuestromar, 2017). En cuanto al tipo de carga que opera, se trata de una terminal portuaria multipropósito, donde habitualmente operan cargas a granel de: maderas, combustibles, granos, productos derivados de la minería. De acuerdo al sitio web del Puerto de Barranqueras, durante el período 2015-2019 no han habido operaciones de TEUS registradas. Para poder lograr la reactivación de la carga contenerizada, son necesarias obras de infraestructura de gran magnitud. En este sentido, en el año 2010, bajo la gobernación de Jorge Capitanich, se anunció un plan de desarrollo e inversión a fin de construir un gran complejo portuario denominado: “Complejo Portuario Barranqueras Vilelas”. Este plan de inversión se desarrollaría durante el período 2010-2030 y contaría con el financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF): “En 20 años se propone recuperar áreas portuarias, del 5,5% actual al 22,8% y aportar nuevas áreas para actividades retroportuarias, logísticas, comerciales e industriales compatibles. Existe una demanda potencial para el puerto de Barranqueras, que debe poder atenderse eficientemente y para ello se necesitan fuertes inversiones en nuevas terminales portuarias, áreas logísticas y accesos” (Sitio Web Puerto Barranqueras.Chaco.gob.ar, 2021).

La última provincia del NEA es la **Provincia de Corrientes**. Para visualizar como se componen las producciones y exportaciones de Corrientes, se considerarán los datos publicados en el Sitio Web Corrientes Exporta. Durante el año 2017, la provincia exportó un total de USD 204,4 millones. Los principales productos fueron arroz (39,8%), frutas cítricas (24,8%) y maderas (11,8%). En cuanto a los destinos de las exportaciones, el 15,7% corresponden a Brasil, Estados Unidos 14,2% y Chile el 11,9%. El restante 58,2 % de los envíos de destinan a 83 países alrededor del mundo. El arroz es el producto que lidera las exportaciones, donde el principal destino es Brasil, con el 30% de los envíos, le siguen Chile (21%) e Irán (20%). Las frutas cítricas ocupan el segundo lugar, siendo los principales destinos Rusia (23%), España (18%) y Países Bajos (10%). En cuanto al complejo maderero, se encuentra en el tercer lugar de importancia. Se advierte que los sectores tradicionales, yerba mate y té, productos textiles (lana y algodón) representan una parte minoritaria de las exportaciones (Sitio Web Corrientes Exporta, 2018).

En cuanto a la conectividad de la región con los puertos, se puede mencionar la vinculación de la provincia con los puertos de Buenos Aires, y el puerto de Corrientes. Comenzando por este último, podemos mencionar que es un puerto de multipropósito, donde opera carga general y de carga contenerizada. Tiene problemáticas similares a las del puerto de Barranqueras y al puerto de Formosa, es decir, falta de inversión, y poca frecuencia de barcas que puedan llevar la carga, con un tráfico continuo y habitual, a las terminales portuarias de Buenos Aires y, por ende, lograr conexión con el mundo. No obstante, de los puertos del NEA, el puerto de Corrientes es el que registró un mayor movimiento de TEU's en el período analizado: en el año 2015, se exportó por 434 TEU's; en el año 2016, 411 TEU's; en el año 2017, 1290 TEU's; en el año 2018, 836 TEU's; y en el año 2019, 44 TEU's (Sitio Web Argentina.gob.ar, 2022). A razón de esta falta de frecuencia en el servicio fluvial, los exportadores deciden conectar sus cargas con el mundo, a través de las terminales portuarias del AMBA. Deben hacerlo accediendo a un round trip vía camión/contenedor, donde el costo aproximado, es de USD 800/900, por camión/contenedor. En cuanto a la conectividad a través de ferrocarril, se destaca el comienzo de un plan de reactivación del Urquiza Cargas, que se inició en julio de 2020 y que ya fue mencionado.

A modo de conclusión, la región del NEA también posee economías poco diversificadas y muy ligadas a la agroindustria o a la industria extractiva. A diferencia del NOA, en el NEA cuentan con la ventaja de poseer dentro de su geografía la hidrovía Paraná-Paraguay. Sin embargo, en términos reales y operativos, la mayoría de los puertos mencionados no se encuentran operativos. En el período analizado, 2015- 2019, el único puerto del NEA que operó TEU's para exportación, fue el puerto de Corrientes. El resto de los puertos, no tuvieron movimientos. En este sentido, hay ciertos denominadores comunes en todos los puertos del NEA: falta de infraestructura, problemas de navegación por el calado de los ríos, falta de políticas a fin de nuclear la oferta exportadora para juntos negociar el servicio de los feeders, entre otros.

2.3.3 Región de Cuyo

Cuyo es una región geográfica e histórica situada en el centro Oeste de la República Argentina, tradicionalmente conformada por las provincias de Mendoza, San Juan y San

Luis. Comenzando por la **Provincia de San Juan**, los complejos productivos que predominan son el olivícola, el de la uva (vitivinicultura) y la minería. La situación logística es similar a las regiones anteriormente nombradas. La distancia que separa a dicha región de los puertos de Buenos Aires es de 1.100 kilómetros, y el costo del round trip en camión es de usd 850 por camión, por viaje. En cuanto al servicio de ferrocarril, se encuentra presente la empresa San Martín Cargas (que actualmente forma parte de Belgrano Cargas). La “puesta a FOB”¹³ o round trip a través del ferrocarril, sigue la misma proporción que la anteriormente nombrada: cuesta alrededor de una tercera parte que el costo de round trip por camión. En el año 2019 se llevaron a cabo obras en el ramal de San Juan (construcción de puentes y canales aliviadores). Por este corredor se trasladan productos de la industria minera (cal y fundente principalmente) y vino, entre otros, desde centros de producción en las provincias de San Juan y Mendoza (Sitio Web argentina.gob.ar, 2021).

En cuanto a la **Provincia de San Luis**, los complejos productivos que se destacan son el sector vitivinícola, frutícola y hortícola, cerealero, oleaginoso, textil, químico y petroquímico, siderúrgico, y forestal (papel y cartón) (Borello, 2015: 60). La distancia de los productos de exportación de las terminales portuarias de Buenos Aires es de 800 kilómetros aproximadamente, un costo de USD 800 por round trip o puesta a FOB a Buenos Aires, en camión (Maienza, 2021: 2). En relación al funcionamiento del ferrocarril, San Luis comenzó las tratativas en el año 2018, para firmar un acuerdo con la compañía china CREC (Corporación de Ingeniería Ferroviaria China, por sus siglas en inglés) para considerar la viabilidad técnica de ampliar la red ferroviaria de San Luis, la ejecución de nuevas trazas y la adquisición de material rodante (Sitio Web El Diario de la República, 2020).

Asimismo, en relación a la región de **la Provincia de Mendoza**, la situación logística es similar a la de San Luis, con la salvedad de algunas cuestiones. En primer lugar, es una provincia que forma parte de la ruta del corredor biocénico, cuyos pasos fronterizos que conectan con Chile y los puertos del Pacífico, poseen un protagonismo central. A su

¹³ Se denomina “puesta a FOB”, al traslado de la mercadería de exportación al puerto de embarque. En este caso, la consolidación y el despacho aduanero se realiza en un depósito fiscal o en una zona primaria aduanera.

vez, al tener una gran actividad de comercio exterior, posee “puertos secos” (zonas primarias aduaneras), depósitos logísticos, depósitos fiscales, y una gran cantidad de empresas de transporte. Esta infraestructura le brinda mayor conectividad y posibilidades a los productos para su exportación. En relación al ferrocarril, el principal ramal lo opera el Belgrano Cargas y une Mendoza con Buenos Aires. No obstante, el sistema ferroviario es muy antiguo y demora cuatro días en unir Mendoza con Buenos Aires. En septiembre de 2020, desde el gobierno provincial de Mendoza, anunciaron obras para la recuperación de dicha traza férrea (Sitio Web [Mendoza](#), 2021). Sin embargo, la distancia que une Mendoza con los puertos de Chile es bastante corta: entre 400 y 500 kilómetros, lo que se traduce en un costo de puesta a FOB de USD 366 aproximadamente (Maienza, 2021: 3). Los puertos más utilizados son San Antonio y Valparaíso, ambos se encuentran sobre la costa del Pacífico, a 114 y 115 km respectivamente, de la ciudad de Santiago. Para la región de Cuyo, esta es una solución logística muy elegida, fundamentalmente para la producción de vinos. Los motivos son: la cercanía geográfica y los mercados de exportación del complejo vitivinícola.

Es importante destacar que los productos argentinos eligen cada vez más conectarse con el mundo a través de los puertos chilenos: “Chile es el quinto país en movilizar más TEUS¹⁴ de la región, “es interesante pensarlo en términos proporcionales, considerando el tamaño de los actores que lo aventajan, como Brasil o México. En los casos de Panamá y Colombia, cabe señalar que los altos volúmenes en estos países, se deben a que alguno de sus puertos son hubs regionales de transbordos de carga. Bajo esta consideración, podemos notar lo relevante que es Chile en términos de comercio exterior” (Sitio web www.maritimoportuario.cl, 2021).

2.3.4 Región Patagónica

La Patagonia se ubica en el extremo Sur de Argentina y abarca las provincias más australes: Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Comenzando por la **Provincia de Neuquén**, los principales productos

¹⁴ El movimiento de contenedores se mide en TEUs. Como ya se ha mencionado en el capítulo 1, se trata de una unidad de medida que se utiliza en el comercio exterior marítimo -fluvial, y que se define como la capacidad de carga que tiene un contenedor de 20 pies; pero además, es utilizado para definir el tamaño y la capacidad de un buque, de un muelle, de una terminal e incluso de un puerto. Esta unidad de medida estandarizada permite comparar la actividad y operatoria de diferentes puertos del mundo.

destinados a la exportación corresponden al sector de los hidrocarburos (representan el 28% del total de la provincia). Sin embargo, la mayoría de ellos no se adaptan a la carga contenerizada. Los mismos se transportan a través de oleoductos (petróleo), gasoductos (gas), carrotanques (petróleo) y buques (petróleo).

Continuando por la **Provincia de Río Negro**, podemos mencionar los principales productos que se exportan vía marítima y su situación logística para lograrlo. La oferta exportadora por excelencia corresponde al sector frutícola (Borello, 2015: 60). Los mercados de exportación de las peras y manzanas y sus productos derivados (lo que representa el 86% de las exportaciones frutícolas de la provincia), son Estados Unidos, Unión Europea, principalmente. Los puertos de embarque son habitualmente San Antonio Este, en la provincia de Río Negro y Bahía Blanca, en la provincia de Buenos Aires. En palabras del Consejo Portuario Argentino: “La Terminal Portuaria de San Antonio Este se destaca en la exportación de fruta, jugo, cebollas, ajo y pescado. Su operatividad en un 95% es independiente de los demás puertos del interior del país dado que el chateado de buques por parte de las Empresas Armadoras establece una línea directa entre San Antonio Este y Estados Unidos o los puertos de la Unión Europea para la exportación de los productos antes mencionados” (Sitio Web Consejo Portuario Argentino, 2021). El 5% restante lo constituyen buques de línea, que mediante feeders, trasladan la carga al puerto de Buenos Aires (generalmente), para luego tomar un servicio internacional. En el año 2019, el puerto de San Antonio Este operó 27440 TEUS. En cuanto al costo de puesta a FOB desde la zona del Valle del río Negro hasta el puerto de San Antonio Este, es de USD366/380 aproximadamente por camión, ya que la distancia es menor a 500 km.

Por su parte, el puerto de Bahía Blanca es principalmente granelero. Sus principales productos exportados son trigo, maíz, cebada, y sus subproductos. También los productos inflamables y petroquímicos forman parte del volumen total. Sin embargo, en relación a la carga contenerizada, en el año 2019 se registró un aumento significativo en los TEUS destinados a la exportación: “En 2019 el puerto de Bahía Blanca registró 17.621 movimientos en TEUS, lo que implicó un crecimiento importante. Se trata de un espacio marítimo que diversificó sus cargas y desde el 2015 presenta una regularidad respecto a las operaciones realizadas” (Sitio Web Data Portuaria, 2021). Los productos

que se consolidaron en containers fueron: “131.000 toneladas, repartidas entre PVC, polietileno, frutas (manzana y pera) y alfalfa en contenedores” (Sitio Web Trade News, 2019). Actualmente, las navieras que brindan servicio son Maersk y Hamburg Sud. Lo hacen también mediante el feeder Madrid Trader¹⁵ que conecta con los buques portacontenedores internacionales del puerto de Buenos Aires. En cuanto al costo de puesta a FOB, desde la zona del Valle del río Negro y Neuquén hasta el puerto de Bahía Blanca, es aproximadamente de USD366/400 por camión, ya que la distancia oscila entre los 400/550 km.

Siguiendo con la Región Patagónica, se desarrollará la situación logística de las provincias de Chubut, Santa Cruz y Tierra del fuego. La **Provincia de Chubut**, tiene dos zonas geográficas con mayor actividad, bien delimitadas: la ciudad de Comodoro Rivadavia y la ciudad de Puerto Madryn y sus respectivas áreas de influencia. En cuanto a la oferta exportable, se puede mencionar una serie de productos específicos que se exportan vía carga contenerizada y que pertenecen a sectores muy puntuales: lanas, aluminio e industria pesquera (especialmente langostinos y calamares), entre los más destacados. El acceso de los productos al transporte marítimo, se hace a través del puerto de Puerto de Madryn. Dicho puerto posee un interesante movimiento, que se mantiene en aproximadamente 22000 TEUS anuales. Se destaca la producción de aluminio que se centraliza en Puerto Madryn, donde Aluar posee la planta de mayor envergadura de Sudamérica en ese rubro, y exporta el 80 % de su producción total. Los destinos que mayor incidencia son Estados Unidos, Brasil, Japón y Alemania, entre otros. En tanto, Chubut es la principal provincia productora de lana con un guarismo cercano al 30 % del total de Argentina, y un 90 % de ese total tiene como destino el mercado externo, principalmente China, República Checa, Uruguay, India, Italia, Alemania y Bolivia” (Sitio Web ADN Sur, 2021). Estos productos se comercializan al mundo a través del puerto de la misma ciudad. Desde el año 2019, llega a sus costas el feeder Madrid Trader con una frecuencia quincenal. Este buque portacontenedores que brinda servicio para Maersk y Hamburg Sud, traslada las cargas hasta el puerto de

¹⁵ Madrid Trader, registrado bajo el número IMO 9813826, es un buque portacontenedores que fue construido en 2019 por la naviera Cosco y que navega bajo la bandera de Malta. Su capacidad de carga es de 1762 TEUs y su calado actual es de 8,3 metros. Su longitud total (LOA) es de 167,3 metros y su ancho es de 28 metros.

Buenos Aires, para su posterior conexión internacional. Por supuesto que la desventaja que presenta esta poca variedad de servicio, es que estos productos solamente se pueden comercializar hacia destinos internacionales con los que conecten ambas navieras desde Buenos Aires, y bajo las tarifas de flete que ambas navieras definan. Es importante destacar los costos de puesta a FOB. En cuanto al aluminio y la industria pesquera cercana a la ciudad de Puerto Madryn, los costos son relativamente bajos debido a la clara cercanía de las industrias con el puerto. En el caso de la lana, se incrementa ya que el commodity debe ser trasladado desde la zona agropecuaria hasta el puerto. Por último, resta mencionar la actividad relacionada a los hidrocarburos: “La actividad hidrocarburífera, principal sector generador de exportaciones, ubica a Chubut con un 29%, como una de las provincias de mayor producción petrolera de Argentina” (Sitio Web ADN Sur, 2021). Ocurre que, como se ha mencionado anteriormente en relación a la industria hidrocarburífera de Tierra del Fuego, no son cargas que se comercialicen en containers.

Continuando por la **Provincia de Santa Cruz**: “Sobresale por sus recursos naturales de gran belleza y potencial productivo, que son la base de su matriz económica con énfasis en las industrias extractivas de hidrocarburos y minería, en su complejo pesquero y en la ganadería ovina. Es la segunda productora de petróleo y gas natural del país, aporta la mitad del volumen de oro y plata extraído y es la tercera provincia pesquera” (“Santa Cruz”, Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional, 2021: 2). Por tanto, las exportaciones son productos derivados de las industrias extractivas arriba mencionadas. El puerto de carga contenerizada es Puerto Deseado, que en el 2019 tuvo movimiento por 9600 TEUS. En relación al servicio al que se puede acceder desde dicho puerto cabe mencionar un Feeder denominado London Trader¹⁶ que opera para las firmas Maersk y Hamburg Sud, el cual brinda un servicio quincenal para la carga contenerizada. Este feeder conecta la carga de Puerto Deseado con el puerto de Montevideo, para de esta manera acceder a las conexiones internacionales y que la mercadería de exportación llegue a los destinos que la requieren.

¹⁶ El London Trader es un buque hermano del Madrid Trader, es decir que tiene las mismas características.

Finalizando con el análisis de la región Patagónica, se abordará **la Provincia de Tierra del Fuego**. Se destaca que dicha provincia se ubica entre aquellas consideradas como “provincias ricas”, tanto por la calidad de sus recursos naturales, así como por el tipo de modelo económico implementado. Es importante señalar que la provincia cuenta con el beneficio de la ley nro. 19.640, que se sancionó en el año 1972. Por medio de ella, se creó un régimen especial fiscal - aduanero para fomentar y desarrollar nuevas actividades económicas. Los principales complejos productivos son: hidrocarburífero, electrónico, textil, pesquero, y el turismo. En cuanto a la extracción de hidrocarburos, se pueden encontrar explotaciones de gas y petróleo en el Norte de la provincia, pero su tratamiento se realiza en destilerías que se encuentran fuera de la provincia. Por su parte, el gas, es distribuido por gasoductos a la red nacional para su distribución, y en parte es exportado al país trasandino, Chile. (Renzzone, 2010: 18). Es decir que estos tipos de explotaciones, más el turismo, no precisan del servicio de carga contenerizada para su exportación. Por su parte, la industria electrónica, pesquera (peces y mariscos sin elaborar y elaborados), y textil, sí forman parte de las exportaciones de carga contenerizada de la provincia. En cuanto a los destinos, el principal aglutinador de las exportaciones es el país vecino de Chile, que concentra aproximadamente el 64% de las mismas, seguido por Brasil (11,4%), Japón (6,6%), Francia (3,7%), y resto de destinos (13,9%) (Renzzone, 2010: 21). El puerto que se utiliza es el de Ushuaia y las navieras que brindan servicio son MSC y Maersk. Maersk, lo hace a través de dos feeders que unen Ushuaia y Buenos Aires cada 15 días, para luego conectar con el buque internacional en APM (Terminal 4). Los feeders se denominan Argentino II y Asturiano II (Sitio web Maersk, 2021). A su vez, Hamburg Sued también tiene su cuota de TEUS en los buques Argentino II y Asturiano II, pero en este caso, la naviera hace la conexión internacional en el puerto de Montevideo. Por su parte, MSC brinda un servicio que arriba al puerto de Ushuaia también en forma quincenal. El buque se denomina Commercial Feeder, y conecta con los buques internacionales en la Terminal Exolgan, de Buenos Aires (Sitio web MSC, 2021).

En cuanto a los TEUS operados en el período investigado, tomaremos nuevamente como referencia el año 2019, los cuales fueron 58.327. Por último, en relación a los costos de puesta a FOB, se puede decir que son muy bajos, ya que las mismas fábricas se encuentran en la misma ciudad de Ushuaia, o a lo sumo en la ciudad de Río Grande

(a 212km del puerto). Esto se traduce en que el costo, en este último caso, sería de USD180 por camión estimativamente.

A modo de conclusión, se visualiza que debido a lo extenso de la región patagónica, existen varias subregiones, dentro de esta gran región, donde cada una tiene su particularidad, su economía y su situación logística particular. A su vez, cada subregión cuenta con una dinámica a medida, a fin de que su oferta exportadora pueda tratar de acceder a los mercados internacionales. Es importante destacar un denominador común a lo largo de toda la región: la excesiva lejanía de todas las subregiones de los puertos internacionales más cercanos (Buenos Aires o Montevideo). Esta distancia, prácticamente imposibilita poder conectar las cargas de exportación con las Terminales Portuarias de Buenos Aires mediante una puesta a FOB por camión (para graficar son 3.078 kilómetros los que separan Ushuaia de Buenos Aires, por la Ruta Nacional Nro 3). El costo es excesivamente alto (USD 2.100 por camión) y operativamente muy difícil de llevar a cabo. Es por ello que, la casi única alternativa viable son los puertos regionales. Si bien mayoritariamente logran hacer viable la operatoria, se enfrentan a una serie de dificultades operativas: la frecuencia de los feeders no suele ser la óptima; los exportadores quedan supeditados a los acuerdos que lleven a cabo las navieras con estos servicios de barcazas; los problemas relacionados a la disponibilidad de containers vacíos necesarios para cubrir toda la demanda de carga y la falta de equidad en el acceso a la carga contenerizada, ya que los acuerdos entre los feeders y navieras, los suelen llevar a cabo las empresas más grandes. De esta manera, los pequeños productores suelen resultar perjudicados.

2.3.5 Región Pampeana

La región Pampeana es el área geográfica situada en el centro de Argentina, y la componen las siguientes provincias: Santa Fe, Entre Ríos, La Pampa, Córdoba, Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Dentro de esta gran región, podemos visualizar distintas sub- regiones, las cuales son bastante disímiles entre sí. Comenzando por la **Provincia de La Pampa** se advierte que sus principales complejos productivos son el complejo cárneo bovino, el complejo sojero, y los sectores maicero y triguero. Todos estos productos, se destinan en buena parte a la exportación, claro que

de diferentes formas: granos, pellets, aceites, harinas, entre los más importantes (Borello, 2015: 48).

En cuanto a los kilómetros que separan La Pampa de las terminales portuarias de Buenos Aires, son alrededor de 1.000 a 1.200 kilómetros, lo que se traduce en camión, en un costo de USD 800/990 aproximadamente. Sin embargo, los productos también se embarcan por el puerto de Rosario y de Bahía Blanca. De hecho, en esta región se encuentra el tendido ferroviario denominado “Corredor Rosario-Bahía Blanca”, integrado por las líneas Rosario-Puerto Belgrano y Huinca Renancó-Ingeniero White y ramales alimentadores, con aproximadamente 5.200 km de vías. Entre sus principales actividades se encuentra el transporte de soja, maíz y girasol, como así también, arena a granel desde YPF-Luján hasta Bahía Blanca. Dicha concesión se encuentra en manos de Sociedad Comercial del Plata S.A., los que actualmente transportan 4.4 millones de toneladas hacia las terminales portuarias de Rosario, Bahía Blanca (Sitio web Sociedad Comercial del Plata S.A., 2022).

Por su parte, se advierte que en la **Provincia de Buenos Aires**, y particularmente las zonas geográficas más del interior, lejanas al AMBA, tienen características similares a La Pampa. Sin embargo, hay un grupo de ciudades de envergadura: Tandil, Bahía Blanca y Pergamino. Si bien en dichas ciudades, los complejos productivos predominantes son los complejos sojeros, cárneo bovino y trigoero, también existen una serie de industrias pertenecientes a varios complejos productivos, que generan una actividad económico-industrial interesante, y que poseen 542 empresas exportadoras (Borello, 2015: 50). Estas empresas exportadoras generalmente acceden al transporte marítimo de carga contenerizada llegando a las terminales portuarias del Buenos Aires y Bahía Blanca, ciudad que posee puerto. En cuanto al costo de puesta a FOB a los puertos de Buenos Aires por camión, rondan entre USD 450 y USD 550 (Maienza, 2021: 3).

En relación a la **Provincia de Córdoba**, los productos que conforman la mayor parte de la oferta exportadora (en términos de dólares exportados), derivan también del complejo sojero, maicero y girasolero. En segundo lugar, se encuentran las legumbres, frutas y hortalizas; en tercer lugar, los productos derivados del complejo automotriz y de

maquinarias agrícolas; en cuarto lugar, el trigo y sus derivados; en quinto lugar el complejo del maní. Y por último, el complejo del biodiesel y de las leches preparadas. (Sitio web Inversión y comercio, 2022). En cuanto a los destinos de exportación, si se consideran los productos de origen agropecuario, el principal receptor de los envíos cordobeses fue China con una participación del 23 %, seguido por Chile (15%), Vietnam (11%) y Brasil (7 %). Por su parte, las manufacturas de origen industrial se destinan mayoritariamente a Brasil (74 %), y en segundo y tercer lugar Alemania (6 %) y España (4 %), entre los destinos más destacados (Sitio web Pro Córdoba, 2019).

Como es sabido, la provincia de Córdoba es Mediterránea, por lo tanto no posee salida al mar. A partir de esta situación geográfica, podemos analizar la distancia aproximada de las regiones productivas de Córdoba, hacia los puertos del Río Paraná, la Terminales portuarias del AMBA y las Terminales Portuarias de Chile. Comenzando por el puerto de Rosario, y terminales portuarias graneleras cercanas (San Lorenzo, Puerto San Martín, Timbúes y Gral. Alvear), se advierte que la distancia que separa a la provincia de Córdoba de las mismas, es de 400/450 km estimativamente. En este caso, el costo de la puesta a FOB de las cargas, es de USD 500/ 550, aproximadamente. En cuanto a la distancia que separa a la provincia de Córdoba de las Terminales Portuarias de Chile, es de 1.100 km, aproximadamente. Por tratarse de un viaje internacional, en este caso la puesta a FOB es de USD 2000 aproximadamente. Y, por su parte, la distancia con las principales Terminales Portuarias del AMBA, es de 700 km, lo que se traduce en USD 850 estimativamente (Maienza, 2021). Por último, es importante destacar el tendido férreo de la provincia, ya que como es sabido, logra reducir significativamente los costos de puesta a FOB de las mercaderías a las Terminales Portuarias.

Continuando por la Provincia de **Entre Ríos**, se puede afirmar que también posee una gran oferta exportadora, al igual que la provincia de Córdoba. La geografía de Entre Ríos permite que se desarrollen una gran cantidad de complejos productivos, de origen agropecuario mayoritariamente. Entre los más destacados, se pueden mencionar: complejo avícola (carnes de ave y huevo industrializado), cerealero (soja, maíz, trigo, arroz), cítrica y de jugos (de frutas y hortalizas), bovino, manufacturas alimenticias, lácteo (leches preparadas). En el período estudiado, 2015-2019, la provincia exportó un promedio de USD 1.150 millones por año. En cuanto a los destinos de exportación, se

destacan: China con un 18%, Brasil con un 12%, Chile con un 7%, USA con un 5,30%; Argelia con un 3,90%, entre los más destacados. Por supuesto que los destinos son aún más variados (Sitio Web, Inversión y Comercio.com.ar, 2022).

En cuanto al emplazamiento de la provincia, para lograr acceder a los servicios de carga contenerizada de transporte fluvial y marítimo, se puede decir que la situación es muy beneficiosa. En primer lugar, la provincia de Entre Ríos posee puertos propios, los cuales son: Concepción del Uruguay, Diamante, Ibicuy y La Paz. Claro que, el único de ellos que posee movimiento de carga de containers es el puerto de Concepción del Uruguay, el cual opera casi exclusivamente con la cosecha del arroz. Durante los 5 años del período analizado, solamente hubieron cargas de exportación de containers en el año 2016, 140 containers; y en el año 2017, 439 containers (Sitio Web Argentina.gov, 2022).

Sin embargo, la provincia también se encuentra a una corta distancia de las Terminales Portuarias de Santa Fe, Rosario, Zárate y las Terminales Portuarias del AMBA. El costo de round trip para traslado de la mercadería a las terminales portuarias, para su posterior exportación en containers, es de aproximadamente USD 500/600 (Maienza, 2021). En cuanto a la red ferroviaria, se advierte el tendido de la Línea Urquiza. Sin embargo, no se encuentra operativa para el traslado de containers a los puertos. En agosto de 2020 se evidenció una prueba de transporte de madera desde la Provincia de Corrientes y del Norte de Entre Ríos, al puerto de Ibicuy, para su posterior carga en un buque de carga a granel, con destino a China. Pero este impulso no se mantuvo y tampoco se hizo extensivo a la carga contenerizada en trenes (Sitio Web RM-forwarding, 2022).

Con respecto a la **Provincia de Santa Fe**, es la segunda provincia exportadora de la Argentina y es el centro neurálgico de los complejos agroalimentario, automotriz y siderúrgico. “El núcleo fabril principal tiene su origen en el Sur, donde la ciudad de Rosario y sus alrededores se destacan como un gran centro económico. La densidad del área permite disponer de mano de obra calificada; además, existen centros financieros y un importante mercado consumidor. Entre las principales industrias radicadas en esta zona, se pueden mencionar destilerías, petroquímicas, frigoríficos, textiles, plásticas,

automotrices, calzados y muebles (Sitio Web Oferta Industrial de Santa Fe, 2022)”. Teniendo en cuenta el informe publicado por la CEPAL en el año 2015, se advierte que el Cordón Industrial La Plata- Rosario, es el espacio de mayor importancia demográfica y económica en el país. En esta aglomeración industrial se concentra un total aproximado de 285.694 empresas, lo que representa un 48% de las unidades productivas el país, de las cuales 7.406 de estas empresas son empresas exportadoras (Borello, 2015: 49).

Por su parte, en el Norte de la provincia, el desarrollo de la agroindustria cumple un rol muy importante en la economía de la zona. En el área urbana integrada por las ciudades de Reconquista y Avellaneda, se destaca la elaboración de productos derivados de materias primas de origen agrícola y se procesan aceites, carnes, algodón y azúcar.

Por otro lado, existe un polo productivo de fabricación de maquinaria e implementos agrícolas que tiene su epicentro en el centro Sur de la Provincia, principalmente en las localidades de Armstrong, Las Rosas, Las Parejas, Venado Tuerto y Firmat. A su vez, en el centro Oeste provincial se concentran industrias alimenticias y metalmeccánicas. El área conformada por el centro de la Provincia, es un polo de desarrollo con gran dinamismo, especializado en productos lácteos, autopartes, muebles de madera y cueros, máquinas para la industria alimenticia y productos metálicos de uso estructural (Sitio Web Oferta Industrial de Santa Fe, 2022)”. Santa Fe, es la segunda provincia exportadora del país con un 22% de participación en las exportaciones de origen nacional y es la principal provincia exportadora de aceites vegetales y productos lácteos. “En el 2019, los principales destinos de los productos santafesinos fueron China (10,4%), India (8%), Brasil (7,8%), Vietnam (5,9%), Indonesia (5,1%); destacándose los productos de origen agropecuario con un 72,80%, le siguieron los productos primarios y las manufacturas de origen industrial con más del 13% cada rubro y luego energía y combustibles” (Sitio Web Santa Fe.gov.ar, 2022).

2.3.6 Complejo oleaginoso emplazado en la provincia de Santa Fe

En esta tesis se realiza un especial análisis al mencionado complejo oleaginoso, ya que se trata de uno de los más grandes del mundo en los que respecta a producción, crushing, refinado, almacenaje y embarque de granos, pellets, aceites y sus derivados. Específicamente, en cuanto a aceites vegetales, Santa Fe es la primera productora y exportadora de Argentina. Posee 22 establecimientos activos, mucho de ellos de gran envergadura, representan más del 40% del total de plantas aceiteras del país; poseen el 78% de la capacidad de molienda total de semillas oleaginosas del país, con una capacidad de almacenaje para secos que representa el 65% del total nacional (Sitio Web Bolsa de Comercio Rosario, 2022).

Las empresas que concentran casi la totalidad de las cosechas son Cargill, Molinos Río de la Plata, Cofco (ex Nidera), Luis Dreyfus (LDC), Bunge, Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA), Vicentín y Aceitera General Deheza (AGD). Dichas compañías poseen sus propias Terminales Portuarias emplazadas en la margen izquierda del Río Paraná, las cuales tienen como fin recepcionar, industrializar, almacenar y embarcar los subproductos derivados de los granos y oleaginosas. Para citar las Terminales Graneleras más importantes del Gran Rosario, se pueden mencionar: Puerto Terminal APG Cargill (Villa Gobernador Galvez); Punta Alvear Cargill (Alvear); Complejo Portuario Alfred Toepfer (Arroyo Seco); Terminal Portuaria Louis Dreyfus (Gral. Lagos); Terminal Portuaria de Vicentín (San Lorenzo); Terminal Portuaria de ACA (San Lorenzo); Terminal Portuaria Pampa Bunge (Pto Gral. San Martín); Terminal Portuaria de Cofco (Pto Gral San Martín); Terminal Portuaria Quebracho Cargill (Pto Gral San Martín); Terminal 6 de Bunge y AGD (Pto Gral San Martín), Terminal Portuaria de San Benito, Molinos Ríos de la Plata (San Lorenzo); Terminal Noble (Timbúes) y Terminal Industrial Complex de Louis Dreyfus (Timbúes) (Puertos Cerealeros de Argentina, 2008: 8). Es importante destacar que las Terminales Portuarias anteriormente nombradas son para carga de buques o barcazas a granel. Es decir, no son Terminales Multipropósito que estén preparadas para la carga de containers.

En relación a las Terminales Multipropósito de la Provincia de Santa Fe, se pueden mencionar las Terminales de las ciudades de Reconquista, Santa Fe, Rosario y Villa

Constitución. Comenzando por Reconquista, se advierte que se encuentra en una situación de operatividad nula. Por su parte, el Puerto de la ciudad de Santa Fe, solamente registró movimientos de TEUS en los años 2014 (686 TEUS exportados, y 236 TEUS importados), y en el año 2016, con 410 TEUS exportados y 444 TEUS importados. Cabe señalar que “el puerto de la ciudad de Santa Fe se encuentra hoy ante nuevos desafíos, entre ellos, nada menos que la concreta posibilidad de su traslado hasta el río Paraná. El aumento de la superficie cultivable en el Norte del país, el auge de las exportaciones de commodities, el aumento del tamaño de los buques y la historia e identidad misma de la ciudad Capital con su puerto, hacen que los sectores económicos santafesinos se preocupen por el futuro, que hoy, mediante su reconversión, intenta volver a tener la importancia de antaño. Actualmente el puerto está prácticamente inactivo y lo que se pretende es modificar ese estado” (Informe del IPEC Actividad Portuaria Provincia de Santa Fe, 2008: 18).

En cuanto a la Terminal de la ciudad de Rosario, la misma registra un nivel de actividad alto. Para visualizar los movimientos, podemos mencionar que en el año 2014 se registraron movimientos por 27.077 TEUS, entre importación y exportación; en el año 2015, 31.634 TEUS; en el año 2016 , 57.878 TEUS; en el año 2017, 66.481 y por último, en el año 2019, 71.469 TEUS, siempre considerando la importación y la exportación (Sitio Web Argentina.gob.ar, 2022). Estos números indican un crecimiento constante en los volúmenes transportados. De hecho, en el año 2015 el Ente Regulador del Puerto de Rosario (ENAPRO), llevó a cabo un acuerdo con la naviera Hamburg Sud, para que comience a operar el buque Santa Fe: “El buque Santa Fe tendrá una frecuencia quincenal en una primera etapa conectará el puerto de Rosario con el puerto de Santos de Brasil, y desde allí con conexiones a todo el mundo. La capacidad del buque es de 1.300 teus”, anunciaba Diego Fernández Querejatzu, gerente de Terminal Puerto Rosario, el 17 de marzo de 2015 (Revista ON24, 2015: 14). Es importante destacar que el Puerto de Rosario depende de acuerdos puntuales con Navieras, para lograr servicios con conexión internacional. Pero, la realidad es que no operan todas las compañías, y por tanto las oportunidades de conectividad internacional se reducen sustancialmente.

En cuanto a los costos de round trip de las cargas de exportación, se advierte una gran disparidad entre las empresas emplazadas en el centro y Norte santafesino, y aquellas

más cercanas al nodo del Gran Rosario. Aquellas empresas cercanas al Gran Rosario tienen un costo de round trip en camión, de USD 500 por contenedor hasta las Terminales del AMBA, estimativamente. Mientras que las situadas en el centro y Norte, tienen un costo de USD 800 por contenedor. En cuanto a los costos de round trip al Puerto de Rosario, estos se reducen significativamente: USD 250 por container, para las empresas del nodo Gran Rosario; y USD 500 para las empresas del centro y Norte de la provincia. Vale destacar que la oferta exportable de la provincia no siempre puede tomar servicio de containers desde el Puerto de Rosario, debido a la poca oferta de servicios de navieras que el puerto ofrece. Esto se traduce en poco espacio disponible en los barcos, poca frecuencia de servicio (quincenal) y falta de conectividad para llegar al destino final de la venta de exportación. Es por ello que, una gran parte de la carga contenerizada de Santa Fe, debe buscar alternativas de carga en las Terminales Portuarias de Zárate o del AMBA.

Continuando con el análisis de los Puertos de la Santa Fe, se desarrolla el Puerto de Villa Constitución. La Terminal Multipropósito realizó en octubre de 2016, un acuerdo con la empresa de feeders Mercosur Shuttle Group (MSG), dedicada al transporte de contenedores, vehículos y cargas de proyecto a través de la hidrovía Paraná- Paraguay y Río de la Plata. Esta empresa realiza viajes en barcaza desde Asunción hasta Montevideo, (pasando por Villa Constitución), donde logra la conectividad internacional. Sin embargo, a pesar del acuerdo con la empresa MSG, se advierte que en el período 2015-2019 no hubo cargas de containers (Sitio web Argentina.gob.ar, 2022).

Para finalizar, se hace una breve mención a las Terminales Portuarias de las localidades de San Nicolás, Ramallo y San Pedro. Dicha Terminales se encuentran en la Provincia de Buenos Aires. A partir de los datos recabados en el Sitio Web gubernamental, Argentina.gob.ar, se visualiza que durante el período analizado, 2015-2019, no hubieron cargas de containers en dichas Terminales. El Puerto de San Nicolás de Los Arroyos se dedica específicamente a la carga a granel de productos siderúrgicos. Por su parte, el Puerto de Ramallo pertenece a la compañía Bunge y opera especialmente con carga de fertilizantes a granel, y subproductos de la soja. En cuanto al Puerto de San Pedro, opera buques que cargan malta, arroz, maíz partido, soja, pellets de cítricos, trigo, entre los

productos más destacados. Siempre a granel y en la bodega de los barcos (Sitio Web Puerto de San Pedro.gob.ar, 2022).

En cuanto al ferrocarril en la provincia de Santa Fe, se visualizan tendidos del Nuevo Central Argentino y del Belgrano Cargas, los cuales arriban a las terminales portuarias de los puertos de Santa Fe y del Gran Rosario. En noviembre de 2022, el gobernador de la provincia, Omar Perotti, junto al titular de Trenes Argentinos, Martín Marinucci, anunciaron inversiones que se llevarán a cabo en forma conjunta con el Gobierno Nacional. Los trabajos implican la construcción de 15,5 km de nuevas trazas, así como la recuperación de otros 45 kilómetros de vías nuevas sobre trazas existentes, actualmente no operativas. El plan incluye una serie de obras complementarias, todo enmarcado en el Plan de Modernización del Transporte Ferroviario impulsado por el Ministerio de Transporte de la Nación en conjunto con el gobierno provincial. La obra implicará mejorar el acceso de la producción agraria del Norte argentino a los puertos de exportación, y facilitará la circulación ferroviaria del Belgrano Cargas al evitar el paso del tren por el entramado urbano del Gran Santa Fe. En ese sentido, Perotti señaló que “la logística nos tiene que permitir ser mucho más competitivos en el mundo, que regiones que tienen el flete alto, el ferrocarril se los disminuya y pueda generar en ellos un nivel de competitividad”. En cuanto a la reducción del tiempo, se pasará de tardar 10 horas entre Santa Fe y los puertos de Timbúes, a 2.30 horas, se registrará un aumento de velocidad del tren: de 20 km/h a 65 km/h, así como de su frecuencia, ya que pasará de dos trenes con 45 vagones por día a ocho trenes de hasta 100 vagones, y una reducción de costos logísticos en un 30%. (Sitio Web Santafe.gob.ar, 2022).

2.3.7 Complejos productivos de Argentina: una logística “a medida”

Como se ha mencionado anteriormente, Argentina posee un vasto territorio y un gran desarrollo longitudinal. Esto le confiere una inusual diversidad climática que permite identificar, una gran cantidad de regiones productivas, y por ende una gran oferta exportable ligada a productos derivados del agro y de la industria extractiva. En cuanto a la producción de mercaderías con alto valor agregado, la mayor concentración y diversidad de complejos productivos se encuentra en el cinturón industrial La Plata-Rosario. No obstante, cada región también posee complejos productivos, cada uno con sus propias características.

Teniendo en cuenta lo extenso del territorio, cada región productiva resuelve de manera particular su llegada a los puertos de conexión internacional. Las regiones del NOA y Cuyo son regiones mediterráneas y no tienen posibilidad de acceso cercano a vías navegables, por lo tanto, acceden por vía terrestre a las terminales portuarias del AMBA o a los puertos de Chile. Por su parte, la Región del NEA y parte de la Región Pampeana, cuenta con la hidro vía del río Paraná. Sin embargo, la mayoría de los puertos de la hidro vía Paraná no se encuentran operativos para la carga contenerizada (solamente desde Rosario hacia el Sur). De todas maneras, la Región Pampeana es la que se encuentra mejor emplazada para acceder a las terminales del AMBA. Por su parte, la Región Patagónica, posee un extenso litoral marítimo. Si bien los puertos emplazados operan carga contenerizada, los servicios no cuentan con una gran frecuencia. A su vez, las distancias que deben recorrer los productos para acceder a los puertos patagónicos son extensas. A lo largo del desarrollo del presente capítulo, se pudo advertir que los complejos productivos de cada región cuentan con una "logística a medida" para lograr conectar su oferta exportable con los mercados internacionales.

Capítulo 3

“Las principales Terminales Portuarias del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)”.

Teniendo en cuenta el recorrido geográfico y económico realizado en esta tesis, se puede comprender la razón por la cual se identifican específicamente las Terminales Portuarias del AMBA: son las que concentran el mayor movimiento de TEUS, de importación y de exportación. A su vez, son las que brindan posibilidad de conexión internacional, con servicios de frecuencia regular, es decir que se pueden denominar “puertos hub”. Para el desarrollo de este capítulo, se considera en un primer apartado, los aspectos legales de las Terminales Portuarias, para comprender las bases sobre las cuales se encuentran operando. Por consiguiente, se consideran las Terminales del AMBA, entendiendo por ellas a las Terminales Portuarias emplazadas en el Área Metropolitana de Buenos Aires, las cuales son, de Norte a Sur: Terminal Zárate, Terminales Río de la Plata (1, 2 y 3), Terminal T4- APM, Terminal 5 BACTSSA, Exolgan y Tecplata.

3.1 Aspectos Legales Nacionales

En el año 1989 se sancionó la Ley 23.696, conocida como “Ley de Reforma del Estado” por la cual 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 la privatización, fusión o disolución de empresas estatales. El gran cambio se dio en el año 1992, cuando se promulgaron la Ley 24.093 y el Decreto 817/92, que sentaron el marco regulatorio desde 1992 hasta la actualidad. En dicha Ley, los puertos son definidos como: “Ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas” (Ley Nacional 24.093, 1992: 2).

La Ley 24.093 determinó que, los Puertos, que hasta ese momento eran administrados por el Estado Nacional, el Poder Ejecutivo transfería el dominio y la administración portuaria a las Provincias, a título gratuito. También se manifestaba sobre la administración y explotación de los mismos: “La administración de los puertos 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” (Ley Nacional 24.093, 1992: artículo 13). A su vez, la Ley también manifestaba: “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” (Ley Nacional 24.093, 1992: artículo 14).

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 continuó siendo administrado bajo el dominio del Estado Nacional con las concesiones que se habían establecido, y que se mencionarán más adelante.

En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia se efectuaría a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Esta nueva normativa dio el marco para la creación de los Entes Administradores. En cuanto a la conformación de los mismos, la Ley sostiene las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el

estatuto respectivo. En lo que respecta a los controles a las Terminales, el artículo 21 de la Ley 24.093 menciona que todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes.

En definitiva, es importante destacar que no existe hoy en la Argentina ningún puerto que sea explotado por el Estado Nacional, que había sido la forma predominante entre los años 1940 y 1990. Durante esos 50 años la Administración de los mismos había dependido de la Dirección Nacional de Puertos. A partir del año 1992, la Ley 24.093 es la que brinda el marco regulatorio dentro del cual operan todas las Terminales Portuarias de la Argentina (Sitio web argentina.gob, 2022).

3.2 Terminal Zárate

Terminal Zárate se constituye como el primer puerto privado construido en el marco de la mencionada Ley de Puertos Nro. 24.093. El complejo Portuario es un joint venture entre la compañía argentina Murchison y el holding brasileño Cotia, quienes han hecho especial foco en la carga de vehículos rodantes. En el año 1990, ambos grupos económicos compraron un predio de 115 hectáreas y desarrollaron la primer Terminal de Latinoamérica especializada en automóviles, la cual comenzó a estar operativa en junio de 1996. Unos años después, el holding comenzó la construcción de la Terminal de contenedores y cargas generales que funciona desde noviembre de 2001.

Terminal Zárate (en adelante TZ), se encuentra ubicada en la ciudad homónima del norte bonaerense, sobre la Autopista Buenos Aires- Rosario, a 100 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Actualmente, el predio posee 218 hectáreas, con acceso pavimentado directo y libre de congestión urbana, que contribuye positivamente a optimizar la logística. Además, posee un desvío ferroviario de trocha ancha que conecta el puerto con el Centro y Norte del país a través del ferrocarril Nuevo Central Argentino. TZ se encuentra emplazada sobre la margen izquierda del cauce principal del Río Paraná y posee un muelle de 480 metros, con un frente de río de 1.000 metros. Cuenta con cuatro sitios de atraque que le permiten operar cuatro buques en forma simultánea: dos buques porta vehículos (denominados buques ro-ro o car carriers), un portacontenedores y un buque de carga proyecto. Actualmente es el puerto automotriz por excelencia. De acuerdo a la información publicada en su sitio web, se define como

una terminal especializada en el manipuleo de todo tipo de vehículos y se posiciona como nodo de la cadena logística automotriz, representando una extensión de las plantas automotrices para la exportación, y un centro de distribución directo a concesionarias para la importación. En otros términos, “Terminal Zárate se destaca como la única terminal portuaria especialmente diseñada para el manipuleo, almacenaje y distribución de vehículos en América latina, con los más altos estándares de calidad, comparables con terminales de Estados Unidos y Europa. Actualmente cuenta con una capacidad para operar hasta un millón de vehículos por año.” (Dassen, 2016: 1). Las líneas marítimas de buques car carrier que operan en la región posicionan sus escalas en TZ con servicios regulares. En relación a su equipamiento, TZ cuenta con 3 grúas pórtico sobre muelle, 3 grúas pórtico sobre ruedas¹⁷ y 10 motoestibadoras o reach stacker¹⁸. Además posee autoelevadores, grupos electrógenos, entre otros. Su área de almacenamiento para containers es de 166.000 metros cuadrados, dentro de los cuales posee 362 enchufes para containers reefer. En relación a su acceso terrestre, cuenta con 4 carriles para ingreso de camiones a zona primaria aduanera¹⁹, 4 carriles para ingreso de camiones al sector de devolución de containers vacíos y 4.000 metros de vía férrea con una trocha de 1.67 metros de ancho (Sitio web terminalzarate.com.ar, 2022).

Por otra parte, la división de containers de la Terminal, opera cargas y descargas de TEUS a través del servicio que brindan las navieras Grimaldi, Hamburg Sud, Hapag Lloyd, Maersk y MSC. A modo de ejemplo, se verifican los movimientos de TEUS del año 2019: se registran 119.993 movimientos de TEUS de importación y exportación, lo que representa un 7% del total de las cargas contenerizadas del país. (Sitio web Argentina.gob.ar, 2022).

¹⁷ Las grúas pórtico se utilizan particularmente para elevar cargas muy pesadas en la industria pesada, como la naval. La grúa pórtico sobre muelle para contenedores es una versión especial en la cual los raíles del pórtico horizontal y la viga de apoyo están en ménsula sobre el barco donde se recoge el contenedor. En cuanto a la grúa pórtico sobre ruedas o neumáticos, también se utiliza para carga y descarga de contenedores (entre otras funciones). Son un tipo de grúa de pórtico portátil que utilizan un chasis de neumático para desplazarse, lo que hace que el manejo del material sea más flexible.

¹⁸ Una motoestibadora o reach stacker es un vehículo utilizado para manipular contenedores. Se utilizan para transportar un contenedor a distancias cortas, muy rápidamente y apilarlos en filas.

¹⁹ La Zona Aduanera primaria es aquella parte del territorio aduanero habilitada para la ejecución de operaciones aduaneras de control y verificación, en la que rigen normas especiales para la circulación de personas y mercaderías.

3.3 Puerto de Buenos Aires

Se denomina “Puerto de Buenos Aires” al conjunto de las cinco terminales portuarias que se encuentran emplazadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entre la Avenida Ramón Castillo y el Río de la Plata. El Puerto de Buenos Aires, al que se lo denomina también Puerto Nuevo, comprende 6 dársenas, 5 de ultramar llamadas A, B, C, D y E de Sur a Norte y una de cabotaje denominada F. Las dársenas de ultramar están separadas por espigones y se encuentran protegidas por una escollera durante los primeros 1.540 metros. Las 5 dársenas, corresponden a 5 Terminales Portuarias (la dársena F no se encuentra operativa) que junto con la Terminal Exolgan, operan en forma conjunta entre un 80% y un 83% del total de las cargas contenerizadas de Argentina, de las cuales 50% de los movimientos pertenecen al Puerto de Buenos Aires y un 33% a la Terminal Exolgan, en el período analizado. Las Terminales 1, 2 y 3 responden al nombre de Terminales Río de la Plata. Luego se encuentra la Terminal 4, perteneciente al Holding AP Moller- Maersk; y en quinto lugar, la Terminal 5, comúnmente denominada BACTSSA, la cual debe su nombre a la sigla del grupo empresario que posee la concesión (Sitio web argentina.gob, 2022).

Se comienza este análisis con una breve reseña histórica, para indicar la situación del Puerto de Buenos Aires, previo a la Ley 24.093. El antiguo Puerto de Buenos Aires se encontraba emplazado en el actual sector de Puerto Madero. En el año 1919 se finalizó la construcción del “Puerto Nuevo”, y la zona portuaria se desplazó hacia el Norte del Puerto Viejo (actual Puerto Madero). Esta obra fue proyectada y ejecutada por el Ingeniero Huergo. El “Puerto Nuevo” aumentó la oferta portuaria, con un esquema más apto para el tráfico del momento. Fue diseñado con seis dársenas y espigones (de la A a la F) lo que permitía contar con muchos frentes de atraque, dada la gran cantidad de buques que comenzaban a ir al puerto. La gran cantidad de dársenas corresponde a los largos tiempos de carga y descarga asociados a la tecnología de la época. A su vez, no era necesario contar con grandes extensiones de suelo para almacenar mercadería, ya que al tratarse de carga suelta, se almacenaba mayoritariamente en galpones a cubierto (Villalobos, 2004: 332).

En el año 1956, a través del 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. 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 tuvo inconvenientes en cuanto a la profundidad real del río versus la requerida. Naturalmente, en su zona interior, posee una profundidad inherente media de 4,50 metros, y los dragados actuales del canal de acceso llevaron esa profundidad a una mínima de 10,5 metros (Sitio web Argentina.gob.ar, 2021).

Como se mencionó en el capítulo 2, en el año 1989 se sancionó la Ley 23.696, conocida como “Ley de Reforma del Estado” donde se sentaron las bases para las privatizaciones que se llevaron a cabo en Argentina durante el gobierno de Menem. A posteriori, en el año 1992 se sancionó la Ley Nacional 24.093, la cual determinó la desregulación económica, las privatizaciones y habilitaciones de los puertos. Cabe aclarar que el Puerto de Buenos Aires continuó siendo de Jurisdicción Nacional dado que el Poder Ejecutivo vetó la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sin embargo, al mismo tiempo, transfirió Dock Sud, que es donde se encuentra emplazada la Terminal Exolgan, a la provincia de Buenos Aires. A partir de estos cambios, el Estado Nacional solo se mantuvo vinculado como autoridad de aplicación de la ley, tras disolverse la Capitanía General de Puertos. Y la Administración General de Puertos (AGP) quedó como administradora del Puerto de Buenos Aires, a consecuencia del veto. 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 continuó siendo administrado bajo el dominio del Estado Nacional (Sitio web lanacion.com, 2022).

En el año 1993 se abrió un proceso de licitación que comenzó con la sanción del Decreto 1019/1993, mediante el cual el Poder Ejecutivo Nacional facultó al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos para llamar a licitación la concesión de las Terminales Portuarias en el Puerto Nuevo (Decreto 1019/1993: artículo 1). Seguido del mismo, el 21 de junio de 1993 se emitió la resolución número 669 aprobando el 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. Luego de algunos cambios introducidos en los pliegos, el mapa de otorgamiento de licitaciones quedó configurado de la siguiente manera. Las Terminales 1 y 2, quedaron bajo control del consorcio “Murchinson S.A. Estibajes y Cargas y Román Marítima S.A.” (usualmente llamadas Terminales Río de la Plata). En relación a Terminal 3, se otorgó el manejo al consorcio integrado por “Autotransportes Antártida, ARPETRO Rogge Marine Consulting y Mijack” (también conocida como Terminales Portuarias Argentinas). Por su parte, la Terminal 4 se adjudicó, al consorcio formado por “Gabriel y CIA. S.R.L.; Empresa Guillermo Martinez S.A.; Graneles Portuarios S.A.; Platachart S.A.”. Las concesiones de las Terminales 1,2,3 y 4 se otorgaron por un periodo de 25 años (hasta 2019). En cuanto a la Terminal 5, quedó en manos del consorcio “BI S.A.-H. Bouzas CIA. S.A.; International Container Terminal Services Inc. (BACTSSA)” (la Terminal adoptó este nombre y comenzó a llamarse de aquí en adelante BACTSSA); pero en este caso, el contrato se estableció por un periodo de 18 años (hasta 2012). Finalmente, en relación a Terminal 6, la concesión quedó en manos del consorcio “Intefema”, conformado por: “Inversiones Portuarias, Ferrylíneas, Tenanco y Marítima Buenos Aires”. Sin embargo, en febrero de 1996 Intefema presentó quiebra y la Terminal 6 no volvió a concesionarse (Sitio web argentina.gob, 2022).

Es importante mencionar algunos hechos que ocurrieron luego de la adjudicación de las licitaciones. Hacia el año 1996, el holding británico P&O consiguió quedarse con el control de “Terminales Río de la Plata”, operando las terminales 1 y 2. Por su parte, en el año 2000 la empresa Maersk adquirió el 70% de las acciones de la empresa

“Terminal 4” del Puerto de Buenos Aires. A partir de allí, al ser mayoritario el grupo 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 5 (sin embargo, por usos y costumbres, se continuó llamando BACTSSA). En el año 2006, la empresa emiratí Dubái Ports World (DPW) se hizo con el control de la británica P&O, y pasó a tener el control de Terminales Río de la Plata (TRP). Por su parte, en el año 2008 la Terminal 4 se unió a Maersk- AP Moller Terminals, que es la operadora portuaria del holding. En el año 2011, luego de la modificación de pliegos, TRP se fusionó con Terminales Portuarias Argentinas (Terminal 3) y, de esta manera Terminales 1, 2, y 3 pasaron a ser “Terminales Río de la Plata” Por último, antes de que operase 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 (Sitio web Trade News, 2021).

Luego de estos hechos, y a partir del año 2015, la conformación de las terminales quedó dispuesta de la siguiente manera: las Terminales 1, 2 y 3, manejadas por el consorcio Terminales Río de la Plata, y controladas por la multinacional Dubai Ports World. La Terminal 4, bajo el consorcio Terminal 4 S.A., controlado por la multinacional AP Moller Maersk (empresa del grupo Maersk). Y por último Terminal 5, usualmente llamada BACTSSA, controlada por Hutchison Port Holdings (Sitio web argentina.gov, 2022).

A continuación se desarrollará el equipamiento, infraestructura y operaciones de las 5 Terminales del Puerto de Buenos Aires, en el período analizado. Comenzando por las Terminales Río de la Plata, en Terminal 1 hay dos muelles de 365 metros de largo para barcos porta contenedores, con un máximo de 300 metros de eslora. La Terminal 2 cuenta con 2 muelles de 450 metros de largo para barcos porta contenedores con un máximo de 300 metros de eslora. La Terminal 3 dispone de 1 muelle de 680 metros de longitud en la dársena C, que permite el atraque de buques de hasta 360 metros de eslora. Las 3 Terminales están equipadas con 7 grúas pórtico sobre rieles, 2 grúas móviles de muelles, 25 grúas pórtico sobre neumáticos, 10 motoestibadoras para contenedores llenos y vacíos, dentro de los bienes de capital más significativos. A su

vez, cuenta con un muelle exclusivo para el tráfico de feeders y barcasas cuyo largo es de 151 metros. En caso de congestión, se encuentra disponible un sexto muelle de 235 metros de largo y 32 pies de calado. Teniendo en cuenta todo el equipamiento e infraestructura mencionada, TRP posee una inversión superior a los 220 millones de dólares y un área operativa de 430.000 metros cuadrados. Su capacidad operativa es de 650.000 TEUS al año. Dispone de una playa de contenedores vacíos con una capacidad de almacenamiento de hasta 3000 TEUS. En cuanto a la playa de containers reefers, se pueden conectar 1.320 contenedores en forma simultánea. A su vez, el área cuenta con 4 generadores de respaldo. En relación a las vías férreas, a TRP llegan dos líneas de ferrocarriles. Recibe formaciones de 20 vagones con carga de exportación directamente desde el interior del país, y envía contenedores vacíos a Mar del Plata, el Valle de Río Negro, Mendoza, Tucumán y otros destinos del interior. Con respecto a las navieras con las que opera, se pueden mencionar Cosco Shipping, CMA CGM, Login, Hamburg Sud, Maersk y ZIM, entre las más importantes. Luego, opera además con líneas de cabotaje, feeder o barcasas. A su vez, si bien su capacidad de operación es de 650.000 TEUS al año, el total de los TEUS operados durante el año 2019 fue de 276.000 TEUS, captando el 32,4% del tráfico del Puerto de Buenos Aires. Por último, el movimiento de buques durante el año 2019 alcanzó las 778 unidades (Sitio web TRP, 2022).

Por su parte, Terminal 4- APM Terminals, es una terminal multipropósito. Esto significa que opera carga y descarga de contenedores, carga general, de granos, subproductos, gránulos sólidos y en especial carga de proyectos y grandes bultos. En cuanto a su equipamiento, posee 5 grúas pórtico sobre muelle, 15 motoestibadoras, 6 grúas pórtico sobre neumático, entre el equipamiento más importante. Las cargas refrigeradas son asistidas desde una estación reefer con capacidad para 100 contenedores. La Terminal cuenta además con una División Logística que desconsolida, almacena, administra y transporta los flujos de mercaderías de importadores y exportadores hasta llegar a los canales de distribución de todo el país. La superficie que ocupa la Terminal es de aproximadamente 11 hectáreas, con una longitud de muelles de 750 metros. Con respecto a las navieras con las que opera, se pueden mencionar Maersk, Hamburg Sud, Hyundai, Evergreen, entre las más importantes. En el año 2019, Terminal 4 ha operado 362.400 miles de TEUS, alcanzando el 42,6% del total de los movimientos del Puerto de Buenos Aires (Sitio web apmterminals.com, 2022).

Por último, BACTSSA, como concesionario de la Terminal 5 del Puerto de Buenos Aires, posee una superficie ocupada de 21,5 hectáreas, con una longitud de muelles de 885 metros y 4 sitios de atraque. Está equipada con 4 grúas pórtico, 3 grúas móviles, 10 grúas pórtico sobre neumáticos, 8 motoestibadoras, entre el equipamiento más significativo. De acuerdo a lo mencionado previamente, en 1994 la Terminal 5 fue concesionada por un período de 18 años, a comparación de las Terminales 1, 2, 3 y 4, cuya concesión fue por 25 años. Sin embargo, interventor de la AGP prorrogó hasta septiembre de 2015, es decir que le agregó 3 años de operaciones al concesionario. En agosto de 2019, el interventor de la AGP firma con BACTSSA la extensión prevista de 1 año adicional, a los 4 años otorgados. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, el Gobierno de Macri había lanzado la licitación por la terminal única y entendía que era prudente hacer uso de esa extensión prevista, hasta el 15 mayo de 2021, para ordenar el proceso de transición hacia lo que hubiera sido el único operador. Es importante mencionar que, en el año 2019, BACTSSA operó 213.100 TEUS y su participación ascendió a un 25%, de las operaciones del Puerto de Buenos Aires. En ese momento operaba con las navieras ONE, CCL, Hapag Lloyd, Hamburg Sud, Login. Pero a partir de ese entonces, sus operaciones fueron decreciendo en volúmen, año tras año (Sitio bactssa.com.ar, 2022).

3.4 Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires (2018)

En diciembre 2018, el Presidente de Mauricio Macri lanzó de manera oficial el Plan de Modernización del Puerto Buenos Aires, junto a su Ministro de Transporte, Guillermo Dietrich. Por un lado, planteaba la unificación de las fechas de vencimiento de las concesiones de las tres terminales para mayo de 2020. Este primer enunciado, se relaciona con el segundo: se consideraba la necesidad de un sólo prestador de servicios portuarios, por un plazo de 50 años (la concesión sería de 35 años, pudiendo extenderse 15 años más), con una zona única de verificación aduanera y un único acceso al puerto, a través del Paseo del Bajo. Además se planteaba que el Puerto amplíe la capacidad de TEUS operados: de 1,4 millones en 2020 a 2,7 millones en 2030, lo cual implicaba una inversión total de 1.910 millones de dólares en 50 años. De esta manera, podrían entrar buques más grandes, con mayor capacidad de carga, en línea con la tendencia internacional (Sitio web argentina.gob.ar, 2022).

De acuerdo a palabras del Ministro de Transporte Guillermo Dietrich: “Argentina, en comparación a los países de la región, viene atrasada en el desarrollo de su comercio exterior: nuestras cargas cayeron en los últimos 10 años mientras que los puertos vecinos de Brasil y Uruguay crecen. Estamos revirtiendo esa tendencia, con un puerto federal que dejó de ser deficitario para alcanzar el superávit, que ha bajado enormemente los costos de exportación e importación y que ha hecho grandes inversiones como el inicio del relleno al río para ganar tierras. Este proyecto es un paso más en esa dirección; para que el país crezca y se desarrolle debe ampliar su intercambio con el mundo y la infraestructura debe acompañar ese crecimiento. Por eso este megaproyecto, que venimos desarrollando desde inicios de la gestión y que se complementa con el Paseo del Bajo, con nuevos accesos ferroviarios y con una futura terminal de cruceros”.

El Plan de Modernización contemplaba que durante los primeros 10 años, la empresa privada debía invertir 760 millones de dólares en obras, mientras que el Estado debía desembolsar 300 millones de dólares en el mismo período. Esto implicaba una inversión compartida entre el privado y el Estado Nacional. El plan consideraba además el desarrollo de una terminal exterior. De hecho, el Puerto Buenos Aires, había comenzado las obras de relleno para poder construirla: se había avanzado en 10 hectáreas sobre un total de 45 que se precisaban para 2030: “En estos próximos diez años se avanzará en el desarrollo de una terminal exterior, al igual que lo están haciendo los principales puertos del mundo. El objetivo es poder lograr el mejor puerto en el menor tiempo posible, sin afectar la operatividad y generando un incremento en el flujo de contenedores” (Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, 2018). A su vez, el proyecto incluía mejoras como un único acceso al puerto que descongestionaría el tránsito en la zona portuaria. Adicionalmente, la circulación ininterrumpida disminuiría la contaminación ambiental y acústica y separaría el tránsito pesado del liviano.

En primer lugar se hacía 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 (Sitio web argentina.gob, 2022).

Uno de los objetivos básicos de las reformas era liberar espacio en el espigón 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 los pliegos de la licitación, cuyos planos muestran claramente la transición hacia la parte Norte de a medida que avanzan las obras. Es útil aclarar, que, al igual que las dársenas, que 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.

Quizás el principal cambio y punto de controversia al mismo tiempo, 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, como por ejemplo Zarate, Exolgan y Tecplata. De esta forma, quien ganara la concesión podría operar en el puerto de Buenos Aires exclusivamente. Es importante destacar que 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 una cantidad mínima de movimiento de contenedores anuales (Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, 2018).

Por otra parte, el plan describía y contemplaba los tipos de buques a atender: se especificaron parámetros de diseño, considerando como buque de diseño al New Panamax a carga parcial, de 366 metros de eslora, 51,3 metros de manga (20 filas de contenedores) y una capacidad de carga por buque de 165.908 toneladas. En cuanto a las características de muelle, se puede mencionar que especificaba para cada sitio de atraque una longitud de 400m. Por otra parte, las estructuras debían contemplar la posibilidad de dragado a pie de muelle de 14 metros. A su vez, se establecieron una

serie de obras obligatorias, principalmente asociadas a mantenimiento, que eran de carácter obligatorio, y muchas de ellas periódicas. 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. Dicha “terminal exterior” contaría con un muelle corrido de 900m de longitud, en la primera etapa. En la segunda etapa del plan, la “terminal exterior” se ampliaría a 1200 metros corridos, y permitiría el atraque de 3 buques de 366 metros de eslora. Y en una tercera etapa, se llegaría a 1500 metros de longitud en la terminal exterior. 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. (Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, 2018).

Es importante destacar las críticas o cuestionamientos que se le hicieron al Plan de Modernización, desde el lanzamiento del mismo, en diciembre de 2018. En primer lugar, que las obras previstas requerían de una inversión del orden de los 800 millones de dólares y, además debía garantizar una cantidad mínima de movimiento de contenedores, es decir, un pago mínimo, aunque las operaciones realizadas en el puerto fueran menores. En segundo lugar, 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. La tercer crítica importante, es que el proyecto consideraba una profundidad de los muelles de hasta 14 metros, pero no había definiciones acerca de que se haría con el canal de acceso, que actualmente es de 10,5 metros, cuya concesión vence en enero de 2023, y que afecta no solo al puerto de Buenos Aires, sino además a Zarate, Exolgan y Tecplata. La cuarta crítica relevante es que 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.

Por último, el Partido de Mauricio Macri, “Cambiemos”, buscaba desde hacía varios años, el traspaso del Puerto de Buenos Aires a la órbita del Gobierno de la Ciudad

Autónoma de Buenos Aires (CABA). De esta manera, cuando se produjera la mudanza de la Terminal 1 a la “terminal exterior”, 110 hectáreas de terreno pasarían a estar ociosas. En este sentido, el Gobierno de la Ciudad, bajo la Jefatura de Horacio Rodríguez Larreta, perseguía su explotación inmobiliaria. De hecho, se vinculaba al empresario Nicolás Caputo, quien pertenece al entorno íntimo del Presidente Mauricio Macri, con dichos proyectos inmobiliarios. A su vez, Nicolás Caputo, surgió además cuando se consideraba la empresa que tomaría la concesión única de la Terminal que consideraba el Plan. Un grupo de dirigentes gremiales en representación de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (FEMPINRA) habían denunciado que una empresa con sede en Singapur, PSA, se había posicionado para pasar a operar como exclusivo concesionario las tareas de carga y descarga en el Puerto de Buenos Aires. Quien actuó como presentador de la empresa y la aproximó a las autoridades fue Nicolás Caputo, en su doble rol de cónsul honorario de Argentina ante Singapur, y representante de los negocios de empresas de Singapur en Argentina. En esa doble función, concretó reuniones de representantes de PSA con funcionarios argentinos en ambos países, acercando a ambas partes a un acuerdo (Sitio web Página12, 2019).

Es así como hacia noviembre de 2019, la Administración General de Puertos (AGP) y el Ministerio de Transporte a cargo de Guillermo Dietrich, decidieron suspender en forma conjunta la licitación para modernizar el Puerto de Buenos Aires y pospusieron la apertura de la licitación para marzo de 2020. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, el Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, recibió muchas críticas de sectores gremiales y de la FEMPINRA. En un comunicado, Gonzalo Mortola interventor de la AGP, indicó: “Desde el inicio de la actual gestión, se trabajó para modernizar y mejorar la competitividad del único Puerto Federal que tiene la Argentina. Se comenzó con la realización de obras de infraestructura para modificar el diseño de la terminal portuaria y avanzar hacia un modelo más actual, una terminal exterior con muelles corridos que permitirá recibir buques más grandes y con mayor capacidad de carga como sucede en los distintos puertos del mundo” (Mortola, 2019). La decisión de postergar las licitaciones tuvo como objetivo realizar un análisis y evaluación más exhaustiva de la situación actual y futura del Puerto, para poder así elaborar nuevas bases licitatorias que contengan un balance adecuado entre la obra de modernización que se pretende realizar y que permita, a su vez, conservar las fuentes de trabajo de

cerca de tres mil empleados. La tarea quedó en manos de la AGP que fue denominada la encargada de confeccionar los nuevos pliegos, que incluirán todo el proceso, que va desde la construcción y mantenimiento del puerto hasta su posterior funcionamiento; garantizando que el Puerto Buenos Aires no quede en manos de un solo operador (Sitio web Informepolítico.com, 2019).

3.5 Exolgan

La Terminal Portuaria Exolgan está ubicada en Dock Sud, Avellaneda, Provincia de Buenos Aires sobre 50 hectáreas y con 1.000 metros lineales de muelle. Es el principal operador portuario argentino que gestiona el 32% del volumen del comercio exterior en contenedores de la Argentina, en el período 2015-2019. Cuenta con una rápida comunicación con el resto de los centros urbanos del país mediante el acceso directo a todos los medios de transporte. Se conecta con la Autopista Buenos Aires-La Plata, al sur de la Provincia de Buenos Aires; con la Autopista AU1 que conecta con el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y con la Autopista AU 6 en la zona oeste de la Provincia de Buenos Aires, que termina en la ciudad de Luján.

Dentro del ámbito operativo de la Terminal Portuaria Exolgan se ha desarrollado una Terminal Ferroviaria de 50.000 m². Esta área operativa permite la conexión de las cargas del interior del país con los mercados internacionales combinando ferrocarril, transporte carretero y transporte marítimo. Su ubicación e infraestructura dentro del puerto facilita la vinculación directa con los grandes centros industriales y polos productivos.

La Terminal Portuaria Exolgan, fue fundada en marzo de 1995, por el empresario Alberto Román, en la zona costera de Dock Sud. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, la Ley Nacional 24.093, la cual concedió el manejo de los puertos a las provincias, transfirió los terrenos de Dock Sud, a la provincia de Buenos Aires.

Es importante desarrollar los inicios de la Terminal Exolgan. En 1982, Alfredo Román, quien venía del área de la logística y de la industria pesada, llevó adelante la compra de un inmenso terreno en Avellaneda perteneciente al ex frigorífico Anglo. A partir de

1992, Román comenzó a realizar inversiones en el terreno. Sin embargo, no era una buena época para la inauguración de otra Terminal Portuaria, ya que se estaban llevando a cabo la concesión de las cinco terminales del Puerto de Buenos Aires y había una gran competencia. En 1995, se puso en funcionamiento la Terminal y ese mismo año la Provincia de Buenos Aires otorgó a Exolgan la concesión por un plazo de 30 años. Considerando la propiedad privada de los terrenos aledaños a la Terminal, es difícil suponer que Exolgan no logre renovar la concesión ya que la Provincia de Buenos Aires sólo podría adjudicar el frente de atraque a terceros, pero sin el terreno de apoyo operativo para la operación portuaria. En el año 1997, tras invertir 40 millones de dólares en la Terminal, Román unificó las acciones de sus compañías que tenían un foco de negocio sinérgico entre sí, es decir, Exolgan, Exologística y Logistic Platform Investment en una nueva firma: International Trade Logistics.

En la víspera de la crisis de 2001, Román intentó sellar una alianza con uno de los mayores operadores de terminales de origen alemán, el grupo Rhenus, pero el acuerdo no se cerró debido a que la crisis se avecinaba. En los años posteriores al 2001, Exolgan vivió el apogeo de la recuperación económica argentina y sacó a flote su puerto que si bien es una concesión tiene como gran diferencial que Alfredo Román es dueño de las tierras aledañas al muelle. Román no pudo globalizar el grupo ITL, pero en el año 2008 un consorcio formado por Port of Singapore Authority (PSA) y la compañía británica International Port Holdings (IPH) adquirió el 80% de Exolgan. El 20 % restante es Puerto Asís Investments, plataforma de inversiones de Alfredo Román e hijos. Cabe destacar que, en 2011 Puerto Asís Investments adquirió un 39,38% de Terminales Río de la Plata, quien había sido su principal competidor (Sitio web El Cronista, 2011).

Hoy en día la concesión de Exolgan la poseen PSA International (Port of Singapore Authority) y Terminal Investment Limited S.A. (TIL). 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, pero tienen presencia en otras Terminales de envergadura. Por su parte, Terminal Investment Limited S.A. opera y administra terminales de contenedores en todo el mundo y es una empresa del holding al que pertenece la naviera Mediterranean

Shipping Company (MSC). Desde el año 2000, año de su fundación, TIL ha crecido hasta convertirse en uno de los operadores de terminales de contenedores más grandes y con mayor diversificación geográfica a nivel mundial (Galli, 2010).

En relación al equipamiento e infraestructura, la Terminal Portuaria cuenta con una capacidad instalada de 60.000 TEUS, más de 300.000 metros cuadrados de depósitos en zonas estratégicas, diseñados para lograr la mayor eficiencia. Su muelle de atraque es de 1.200 metros de largo, dentro del cual se encuentran instaladas 10 grúas pórtico Panamax y Post Panamax²⁰. Por su parte en la playa hay 5 grúas sobre ruedas y 10 motoestibadoras. En relación al área de almacenamiento, posee 1.400 metros cuadrados disponibles para containers reefer.

En Exolgan, la inversión en obras es una constante. En los últimos años se han invertido 70 millones de dólares que han sido destinadas a extensión del muelle, equipamiento y dragado. Emiliano Galli, especialista en temas de logística y comercio exterior menciona, que el canal de acceso del Puerto de Dock Sud fue dragado por Exolgan, con una profundidad de 120 metros, en sus tramos lineales, y 170 metros en sus curvas. La obra demandó 26 millones de dólares, de los cuales la Provincia de Buenos Aires prometió que les compensaría 8 millones. Sin embargo, eso nunca ocurrió (Galli, 2010). Por otra parte, la Terminal de Dock Sud siempre se encuentra a la vanguardia. Es así como el año 2019 Exolgan comunicó que se convirtió en la primera terminal de América en acordar la provisión de grúas RTG híbridas, las cuales ofrecen un elevado ahorro en consumo de combustible ya que combinan la última tecnología de batería de iones de litio con una unidad de energía diesel de bajo consumo. A su vez, se trata de un tipo de energía sustentable.

En relación a las navieras que tienen acuerdo con Exolgan podemos mencionar en primer lugar a MSC. Se debe considerar que TIL, empresa del holding de MSC, es accionista de la Terminal, por tanto los buques de MSC recalán y operan en dicha terminal. Cabe destacar que el joint TIL-MSC se encontraba interesado en la Terminal

²⁰ Las grúas pórtico a muelle, para carga contenerizada, se dividen en Panamax y Post Panamax. Las primeras ostentan una capacidad promedio de 40 toneladas, a diferencia de las segundas que permiten trabajar con hasta 60 toneladas. En conclusión, las grúas Post Panamax permiten operar mayor cantidad de TEUS por día.

de Dock Sud, debido a que es la única terminal en Buenos Aires con instalaciones y equipamiento necesario para atender dos buques super post panamax en forma simultánea. Su capacidad actual es de operatividad es de 1 millón de TEUS con una capacidad potencial de 2,5 millones de TEUS. A su vez, también operan las navieras Hapag Lloyd, ONE, Evergreen y Hamburg Sud.

3.6 Tecplata

La terminal se encuentra en Avellaneda, en el Puerto La Plata, al cual se accede 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. Tecplata S.A. es una sociedad conformada por la empresa 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. Sin embargo, se puso en marcha recién el 2 de abril de 2019, con la recalada de un servicio regular de la naviera Login.

Tecplata dispone de una superficie total de 41 hectáreas. Inicia sus operaciones con un muelle lineal de 600 m y dos duques de alba²¹ que permiten extender su capacidad operativa a 660 m. La superficie asignada a playas para el almacenamiento de contenedores, circulación y otros servicios, en esta primera etapa comprende 25 hectáreas que pueden ser expandidas con facilidad. En cuanto a su equipamiento, a lo largo del muelle se encuentran instaladas 4 grúas pórtico. Dispone además de 2 motoestibadoras y 9 grúas pórtico sobre neumáticos. Su capacidad de almacenamiento de equipos reefer, es de 1020 posiciones. En cuanto a los accesos, posee 6 carriles de acceso vehicular y acceso ferroviario de trocha ancha. En suma, su equipamiento, infraestructura y localización, son óptimos. Tiene una capacidad instalada actual de 450.000 TEUS, pudiendo extenderse a 900.000 TEUS. Sin embargo, más allá de su evidente potencial, actualmente no posee un significativo volumen de operaciones de contenedores (Sitio web Trade News, 2021).

²¹ Los duques de alba son estructuras aisladas que sirven para dar apoyo lateral y amarre a los buques.

3.7 Las terminales del AMBA: el inevitable núcleo de la carga contenerizada de Argentina

Teniendo en cuenta el desarrollo de las terminales portuarias que se ha realizado en este último capítulo, se puede visualizar significativamente la diferencia cuantitativa de operaciones de containers entre el Puerto de Buenos Aires, Exolgan y, el resto. Se comprueba y se reafirma que estas seis terminales nuclean el 80/83% de la carga contenerizada del país. Pero, si comparamos a Exolgan con las cinco Terminales del Puerto de Buenos Aires, se puede decir todas ellas son empresas privadas, con concesiones que tienen fecha de caducidad. Sin embargo, hay algunas diferencias. En primer lugar, Exolgan es propietaria de las tierras costeras, a través de su accionaria ITL. Por otra parte, las Terminales 1, 2, 3, 4, y 5, dependen de la AGP, un organismo que se encuentra en un incipiente grado de profesionalización, pero con una alta burocracia. A su vez, se puede concluir que Exolgan es la Terminal más eficiente en términos operativos. Tomando de referencia el año 2019, la Terminal de Dock Sud operó 554.458 TEUS, en un año. En ese mismo año, las Terminales TRP (1, 2, y 3), Terminal 4- APM y BACTSSA (Terminal 5), operaron 888.019 TEUS, en forma conjunta. Se concluye que Exolgan es la Terminal Portuaria de containers que más movimientos registra en Argentina. Por su parte, Terminal Zárate operó 119.993 TEUS ese mismo año. Y Tecplata no registra movimientos significativos en el período analizado, ya que comenzó a operar en abril de 2019.

A su vez, se debe contemplar cual fue el principal cambio político que buscó introducirse en el Puerto de Buenos Aires: el Plan de Modernización propuesto por la gestión de Dietrich, durante el gobierno de Mauricio Macri, el cual finalmente no se puso en marcha, debido a las dudas que surgieron en torno al mismo.

Conclusión

En función de todo lo descripto en esta tesis que tenía por objetivo general analizar la importancia del transporte marítimo de carga contenerizada en la logística del comercio internacional, tomando el caso de las principales Terminales Portuarias del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), durante el período 2015-2019, se puede mencionar que, en el Capítulo 1 se buscó hacer una presentación general del contexto sistémico de la logística internacional de carga contenerizada, teniendo en cuenta los aspectos normativos, los principales actores, la infraestructura y las principales rutas marítimas internacionales. Luego de haber desarrollado cada uno de los temas que se abordan en el primer capítulo, se puede concluir que, en un mundo globalizado donde los productos son elaborados en un país y se entregan en otro, la logística internacional es una actividad de destacada importancia, ya que impacta en forma directa en la posibilidad de entrega, los precios internacionales de los productos y la viabilidad de los negocios. Además, resulta interesante la óptica de Gereffi y la importancia que le otorga a las cadenas globales de valor. Desde este enfoque, el comercio internacional de bienes y servicios no debe verse únicamente como transacciones que transcurren en el mercado en condiciones de plena competencia. Sin duda, una parte importante del comercio mundial se lleva a cabo dentro de empresas multinacionales o a través de sistemas de gobierno que vinculan a las empresas en una variedad de acuerdos de abastecimiento y contratación. Teniendo en cuenta este contexto, el costo que implica el traslado y los tiempos de tránsito, son dos variables que influyen en forma determinante en el precio de un producto y, por tanto, afectan en su competitividad.

En línea con esta idea, se destaca la importancia del transporte marítimo. Es el que genera mayor movimiento de mercancías en el comercio internacional, aglutina más del 80 % del comercio mundial y que es prácticamente el único medio económico para transportar grandes volúmenes de productos. Si bien el transporte marítimo es muy antiguo, hubo un hito en el siglo XIX, que marcó de alguna manera, lo que llamaremos el “fordismo” en el transporte de cargas: la aparición del container. Este novedoso método de carga vino a ordenar, regularizar y estandarizar las cargas. Además, diversificó, amplió e incrementó la variedad de productos que pudieron comenzar a comercializarse por agua. La carga contenerizada acompañó la transnacionalización de

la economía, que comenzó a tomar un gran impulso a partir de la década del setenta. Permitted el traslado de grandes volúmenes de mercadería a un bajo costo, y por tanto fue el puntapié para repensar los procesos de división de producción y su escala a nivel global. El actual sistema internacional de producción se segmenta en etapas de elaboración de los productos, donde participan diversos mercados, que a su vez se encuentran unidos por sistemas logísticos complejos. Estas cadenas globales de valor son posibles porque se sustentan en una logística eficiente.

A su vez, la logística internacional, y en particular, el tráfico marítimo de carga contenerizada se encuentra dominado por escasas empresas navieras, de capitales privados. Desde sus comienzos y hasta el año 2007, las compañías experimentaron un período de bonanza. Pero, hacia el año 2008 comenzaron a sufrir un estancamiento. Por este motivo, decidieron emprender un proceso de alianzas, a fin de ampliar sus flotas y reducir costos. Las tres Alianzas que actualmente dominan la industria de la carga contenerizada en términos de Ricardo J. Sanchez, son denominados “megacarries”. Rigen el transporte marítimo internacional y también buscan controlar el transporte multimodal. La mayoría de las navieras brindan servicio de inland a través de ferrocarril o de camionaje.

No podemos dejar de mencionar, el impacto de la pandemia del COVID- 19 en la logística internacional. Las restricciones introducidas causaron interrupciones que afectaron a los puertos, el transporte marítimo y las cadenas de suministro. Cabe destacar el papel preponderante que tuvieron las navieras durante este período, ya que los fletes marítimos internacionales comenzaron a incrementarse, llegando a valores exorbitantes. La ralentización de todo el flujo del tráfico marítimo trajo como consecuencia poco espacio de carga en los buques y un alza en las tarifas. Lo cierto es que, desde mediados de 2021, la situación de los flujos marítimos tendió a normalizarse, a excepción de los puertos de Oriente, los cuales continúan entrando en confinamiento en forma intermitente. Sin embargo, las tarifas de los fletes marítimos no volvieron de inmediato a la situación previa a la pandemia. Los “megacarries” decidieron continuar con altísimas tasas de rentabilidad, retirando de circulación una gran cantidad de buques y por ende ajustando la oferta de espacios. Se puede visualizar un decremento de las tarifas, recién a partir del segundo semestre del 2022.

En relación al Capítulo 2, el cual tuvo como principal objetivo analizar el transporte marítimo de carga contenerizada en Argentina considerando las distintas regiones productivas, su oferta exportadora y su situación logística respecto de las principales terminales portuarias, descubrimos que las regiones productivas de Argentina están poco conectadas. Se encuentran lejos de los puertos con conectividad internacional y, además, el acceso a dichos puertos es costoso, debido a la gran distancia que se debe recorrer. Es por ello que los exportadores de cada región, deben analizar los costos de puesta a FOB de sus productos, volumen de los mismos y valor en el mercado internacional. A partir del resultado de estas variables, identifican si es viable o no posicionar los productos en las principales terminales portuarias del AMBA o en los puertos de Chile. Cabe destacar, la disparidad de las regiones de Argentina, en términos económicos y en niveles de inversión de transporte e infraestructura, lo cual claramente influye en la competitividad de los productos destinados a la exportación.

En el Capítulo 3, se desarrolla el caso objeto de estudio de esta investigación: las Terminales Portuarias del AMBA, las cuales son puertos alimentadores. Por este motivo, poseen el mayor volumen de containers de Argentina y se encuentran conectadas con los puertos Hubs regionales y por ende, con los mercados internacionales. Allí radica la importancia de las mismas para el comercio internacional de carga contenerizada de Argentina.

Es importante mencionar que significaría un crecimiento cualitativo si las Terminales portuarias del AMBA lograran posicionarse como puertos Hub regionales, los cuales tienen una mayor capacidad de carga que los puertos alimentadores y a su vez, están emplazados en las intersecciones de las grandes rutas transoceánicas, vinculando áreas subcontinentales con los principales bloques económicos. El plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires de 2018, presentado por el gobierno de Macri y su Ministro de Transporte Dietrich tenía con foco principal esta idea. El plan suponía duplicar la capacidad de TEUS operados en 10 años y planteaba cambios de emplazamiento e infraestructura, para que ingresen buques más grandes, con mayor capacidad de carga, en línea con la tendencia internacional. La idea de Dietrich era ir a la par del desarrollo de los puertos Hubs de la región, como ser Montevideo en Uruguay, y Paranaguá en el Sur de Brasil. Sin embargo, el Plan de Modernización no se llevó a cabo, ya que, se

generaron dudas en cuanto al origen de los fondos de las inversiones y, debido a que suponía realizar un cambio profundo de operadores portuarios, lo cual sin duda, amenazaba muchos intereses.

Por su parte, la Terminal privada Exolgan, ha invertido fuertemente en infraestructura en los últimos 10 años. La Terminal de Dock Sud ha dado un salto cualitativo considerable, frente a las 5 Terminales del Puerto de Buenos Aires y se encuentra operando un 30% más de carga que el conjunto de las 5 Terminales del Puerto de Buenos Aires. Los capitales privados de la Terminal han comprendido la importancia de avanzar en infraestructura.

En suma, el transporte marítimo de carga contenerizada es una plataforma importante para conectarse con los mercados internacionales, y por ende con el mundo. Por lo tanto, creemos que es importante realizar las inversiones necesarias en el sector a fin de acompañar el crecimiento y las tendencias internacionales. El riesgo de no hacerlo implicaría una mayor desconexión y desinserción internacional.

5. Referencias bibliográficas

5.1 Literatura especializada

Borrello, J.A. (2015) “Distribución geográfica de la actividad económica Argentina”.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47405/1/S2100666_es.pdf

Bunge, A. (1940) “Una nueva Argentina”. <http://cedinpe.unsam.edu.ar/content/bunge-alejandro-una-nueva-argentina-0>

Gereffi, G. (2001). “The governance of global value chains”.
<https://www.jstor.org/stable/25124009>

Girado, G (2013). “El cambio en el patrón manufacturero de China”. Revista Feñix, año 4, Nro 26, julio 2013.
http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/vf/vf_2013_a04_v26.pdf

Marinucci, E. (2016). “La logística y la integración a las cadenas globales de valor”.
<https://cupea.unr.edu.ar/index.php/revista/article/view/62/55>

Marinucci, E. (2020). “La logística y la integración a las cadenas globales de valor”.
CUPEA Cuadernos De Política Exterior Argentina.

Marinucci, E. (2021). “Logística y transporte internacional: la disrupción ante el COVID-19”. Revista de Integración y cooperación internacional, nro 32, junio de 2021.

Osorio Arcilla, C. (1995). “Diccionario de comercio internacional”. México: Grupo Editorial Iberoamérica.

Oviedo, E. (2005). “China en expansión”. Revista Relaciones Internacionales – N° 30 (Segmento Digital) Instituto de Relaciones Internacionales (IRI), junio de 2006.

Renzone, C. (2010). “El Plan de exportación para productos no tradicionales”.
<http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2010/01/48587.pdf>

Sanahuja, JA. (2017) “Crisis de globalización, crisis de hegemonía: un escenario de cambio estructural para América Latina y el Caribe”. <http://www.cries.org/wp-content/uploads/2018/06/007-Sanahuja.pdf>

Villalobos, T. (2004). “Argentina: país marítimo. Misión de los puertos y vías navegables”. <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN808/808villalobos.pdf>

5.2 Documentos oficiales

Cámara Argentina de Comercio (2011). “Informe económico de la provincia de Misiones”. https://www.cac.com.ar/data/documentos/30_iep-misiones-ago11.pdf

IMO (2021). “La OMI adopta medidas obligatorias esenciales para reducir la intensidad de carbono de los buques y establece un sistema de clasificación de buques”. <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/MEPC76.aspx>

INDEC (2019). “Origen provincial de las exportaciones”. https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/opex_03_20EB6BE9DADA.pdf

IPEC (2008). “Informe del IPEC Actividad Portuaria Provincia de Santa Fe”. https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/94305/454669/file/IBolet%C3%ADn_d...pdf

Ley Nacional 24.093 (1992). <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/norma.htm>

Ministerio del Interior (2020-2021). “Región de Cuyo”. https://www.mininterior.gov.ar/municipios/gestion/regiones_archivos/Cuyo.pdf

Ministerio del Interior (2019). “Plan de modernización del Puerto de Buenos Aires”. https://ebelg.cancilleria.gob.ar/userfiles/ficha_plan_de_modernizacion_resumen_1.pdf

ONU (2019). “El papel de la Organización Marítima Mundial”. <https://www.un.org/es/chronicle/article/el-papel-de-la-organizacion-maritima-internacional>

UNCTAD (2016). “Informe sobre el transporte marítimo”.
https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2016_es.pdf

UNCTAD (2018). “Informe sobre el transporte marítimo”.
https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_es.pdf

UNCTAD (2019). “Informe sobre el comercio y el desarrollo”.
https://unctad.org/es/system/files/official-document/tdr2019overview_es.pdf

5.3 Artículos periodísticos

Barletti, A. (2015). “Los armadores top en la Argentina”. Diario El Cronista.
<https://www.cronista.com/transportycargo/Los-armadores-top-en-la-Argentina-20150527-0084.html>

BBC, (2021). “Malcolm McLean, el visionario que inventó los contenedores para barcos (e hizo explotar el comercio y la globalización)”.
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-59528534>

Diario El Cronista, (2015). “Los armadores top en la Argentina”.
<https://www.cronista.com/transportycargo/Los-armadores-top-en-la-Argentina-20150527-0084.html>

Diario del Exportador, (2018). <https://www.diariodelexportador.com/2018/04/sitios-web-utiles-para-buscar.html>

El Orden Mundial, (2020). “La ruta marítima bajo el hielo del ártico”.
<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/hacia-la-ruta-del-artico/>

Galli, E. (2010). “Un puerto en movimiento”.
<https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/un-puerto-en-movimiento-nid1290696/>

Lojo Romero, R. (2018). “El desarrollo del transporte marítimo en el Ártico”.
<http://hdl.handle.net/2183/21197>

RM Forwarding (2019). “OMI 2020 ¿Más Slow Steaming y trasbordos?”. <http://rm-forwarding.com/2019/03/19/omi-2020-mas-slow-steaming-y-trasbordos/>

Revista ON24. (2015). “TPR: luz de alerta, nuevos negocios y millonaria inversión a futuro”. <https://www.on24.com.ar/negocios/tpr-luz-de-alerta-nuevos-negocios-y-millonaria-inversin-a-futuro/>

Trade News (2020). “Maersk y empresas de consumo masivo refuerzan el compromiso para lograr una economía neutral en emisiones”. <https://tradenews.com.ar/maersk-y-empresas-de-consumo-masivo-refuerzan-el-compromiso-para-lograr-una-economia-neutral-en-emisiones/>

5.4 Sitios webs

ADN Sur (2021). <https://www.adnsur.com.ar/>

ALADI, (2019, 2020). <https://www.aladi.org/>

ALPHALINER (2022). <https://public.alphaliner.com/>

ARGENTINA.GOB.AR (2019,2020,2021 y 2022). <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante>

A.P. Moller Terminals (2022). <https://www.apmterminals.com/es/buenos-aires>

BACTSSA (2022). <https://www.bactssa.com.ar/>

Belgrano Cargas (2021). <https://www.bnamericas.com/es/perfil-empresa/belgrano-cargas-y-logisticas-sa-trenes-argentinos-cargas-y-logistica>

Bolsa de Comercio Rosario (2022). <https://www.bcr.com.ar/es>

CEPAL (2016, 2017, 2019, 2020). <https://statistics.cepal.org/portal>

Consejo Portuario Argentino (2021). <https://consejoportuario.com.ar/>

Corrientes Exporta (2018). <http://www.corrientesexporta.gov.ar/INVERTIR/index.html>

Data Portuaria (2021). <https://dataportuaria.ar/>

Diario La Nación (2022). <https://www.lanacion.com.ar/>

El Cronista (2011), <https://www.cronista.com/>

El diario de la República (2020). <https://www.eldiariodelarepublica.com/>

Estadísticas Salta (2021). <http://estadisticas.salta.gov.ar/web/>

Global Ports (2021). <https://www.globalports.com/en/>

ICONTAINERS (2020). <https://www.icontainers.com/es/>

IMO (2019) . <https://www.imo.org>

IMF (2020). <https://www.imf.org/es/Home>

INDEC (2020). <https://www.indec.gob.ar/>

Inversión y Comercio (2022). <https://www.inversionycomercio.ar/>

Nuestro Mar ORG (2020). <https://www.nuestromar.org/>

Nuevo Central Argentino (2021). <https://www.nca.com.ar/>

Mas Container (2020). <https://www.mascontainer.com/>

Marítimo Portuario (2021). <https://maritimoportuario.cl/>

Mendoza.gov.ar (2021). <https://www.mendoza.gov.ar/>

Misiones.gov.ar (2021). <https://misiones.gob.ar/>

MSC.com (2021). <https://www.msc.com/en>

Página 12 (2019). <https://www.pagina12.com.ar/>

Politikón Chaco (2022). <https://politikonchaco.com/>

Pro Córdoba (2019). <https://www.procordoba.org/>

Puerto de Barranqueras (2021). <http://puertobarranqueras.chaco.gob.ar/es/>

Puerto de San Pedro (2022). <https://puertosanpedro.gob.ar/>

Santa Fe.gov.ar (2022). <https://www.santafe.gov.ar/>

Siempre Formosa (2021). <https://www.siempreformosa.com/>

Sociedad Comercial del Plata (2022). <https://www.scp.com.ar/>

Tecnogroup (2019). <https://www.technogroupusa.com/es/?nowprocket=1>

Terminales Rio de la Plata (2022). <https://www.trp.com.ar/>

Terminal Zarate (2022). <https://terminalzarate.com.ar/>

Tiempo AR (2022). <https://www.tiempoar.com.ar/>

Todo Noticias (2022). <https://tn.com.ar/tags/2022/>

Tucumán.gov.ar (2021). <https://www.tucuman.gob.ar/>

5.5 Entrevistas

Ramirez, Javier (2020). Chief Executive Officer de Tecon Suape S.A., en Pernambuco Brasil. Entrevista.

Carballeda, Francisco. (2021). Ejecutivo Comercial de la Agencia de Cargas Internacional Ruca Logistics, Argentina. Entrevista.

Maienza, Ignacio (2020). Licenciado en Logística. Titular Transportes Zaro, Argentina. Entrevista.