



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela de Estudios de Posgrado



MAESTRÍA EN GESTIÓN EMPRESARIAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y DE LA INTEGRACIÓN

TRABAJO FINAL DE MAESTRÍA

Integración al comercio internacional de los
principales puertos agrícolas argentinos
2000-2020

AUTOR: LIC. JORGE GABRIEL ÁLVAREZ RAMÍREZ

DIRECTOR: MG. LIC. SERGIO GIANNICE

Junio 2022

“La comunidad portuaria es en la práctica la alianza de todos los principales grupos de la zona portuaria, en el que los mismos defienden sus intereses y promueven y coordinan sus actividades, el funcionamiento de una entidad tan compleja como un puerto requiere que todas las partes interesadas –la autoridad portuaria, las empresas exportadoras e incluso los usuarios- trabajen de conjunto para asegurar las mejores condiciones posibles para el paso del tráfico por el puerto” (UNCTAD, 1992).

DEDICATORIA

Le dedico la presente tesis a mi novia Angi, con todo mi amor y cariño, quien me acompaña en todo momento.

A mis padres que me enseñaron que con esfuerzo y perseverancia se pueden alcanzar grandes metas en la vida.

A mis amigos y compañeros de estudio con los que compartimos buenos y malos momentos, muchas gracias por su apoyo incondicional.

AGRADECIMIENTOS

Le doy las gracias a la Universidad de Buenos Aires por haber sido una parte muy importante en mi formación académica.

Gracias a todos los que de una manera directa o indirecta realizaron su aporte para que mi paso por la facultad fuera enriquecedor.

Agradezco de manera especial al Mg. Lic. Sergio Giannice y a la Mg. Lic. Valeria Arredondo por su apoyo y liderazgo para llevar la tesis a buen puerto.

RESUMEN

Sin lugar a dudas, el campo argentino posee una excepcional aptitud para la producción de granos como la soja, el maíz, el trigo, el sorgo y sus derivados. El sector agrícola argentino es un referente mundial en lo que respecta a la siembra de semillas de plantas de varias estaciones, el desarrollo de soluciones técnicas innovadoras de alto impacto para la agricultura y la fabricación nacional de maquinaria agrícola.

De acuerdo con un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina del 2019, el 52.2% de las exportaciones totales se concentraron en dos principales rubros, por un lado, se ubicaban los productos primarios como los cereales, las oleaginosas y la soja; y por el otro, las manufacturas de origen agropecuario como la yerba mate y los lácteos (INDEC, 2020).

Según un informe elaborado por la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), la Argentina se encontraba tercero en el ranking mundial de países agroexportadores con un total de 99,3 millones de toneladas exportadas en la campaña 2020/21, sólo por debajo de Brasil y Estados Unidos. Por eso, vale la pena decir que la integración de los puertos agrícolas argentinos al comercio internacional cumple un rol fundamental en la economía del país (BCR, 2020).

Una fracción importante de la industria agrícola argentina se desarrolla geográficamente en las zonas costeras, por lo que grandes centros urbanos como Rosario y Bahía Blanca se asentaron en forma de ciudades-puerto. La mayor parte de la actividad portuaria se encuentra diseminada, desde la provincia de Santa Fe sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay, hasta el sur de la provincia de Buenos Aires junto al Océano Atlántico (CEPAL, 2012).

En virtud de cumplir con el objetivo de analizar y dimensionar cuál es el grado de integración de los principales puertos agrícolas argentinos, se ha considerado el estudio de los puertos de Bahía Blanca y el Gran Rosario. Cabe aclarar que, a fin de homogeneizar la unidad de análisis, bajo esta última denominación se reunirán a todas las terminales ubicadas desde la localidad de Timbúes hasta Arroyo Seco sobre el margen del Río Paraná.

El autor de la presente tesis partirá de la observación de un conjunto de sistemas de indicadores de eficiencia portuaria, que reflejarán el grado de integración al comercio internacional de los puertos ya mencionados, donde los resultados de calificación se podrán dividir entre bajo, moderado y alto. Las primeras conclusiones que se desprenden del análisis realizado son que, si bien se encuentran moderadamente integrados al comercio exterior podría existir entre ellos una mayor interrelación, por ejemplo, a través de una vía de transporte de conexión directa que facilite la logística internacional del país.

ÍNDICE

• Dedicatoria.....	3
• Agradecimientos	3
• Resumen.....	4
• Glosario.....	6
• Justificación	7
• Planteamiento del problema.....	8
• Marco teórico	8
• Marco conceptual.....	9
• Metodología y técnicas por utilizar	9
• Hipótesis	10
• Objetivos.....	10
CAPÍTULO 1: Los Puertos Agrícolas Argentinos	11
• Introducción	12
• Breve reseña histórica.....	16
• Claves de la logística portuaria argentina	17
• Caracterización del transporte marítimo argentino.....	18
• Introducción a los indicadores de eficiencia portuaria	20
CAPÍTULO 2: Los Puertos de Bahía Blanca	21
• Características principales	22
• Breve reseña histórica.....	24
CAPÍTULO 3: Los Puertos del Gran Rosario	27
• Características principales	28
• Breve reseña histórica.....	29
CAPÍTULO 4: Los Indicadores de Eficiencia Portuaria	31
• Análisis y desarrollo de los sistemas de indicadores	32
CAPÍTULO 5: Entrevista	41
• Entrevista al Mg. Lic. Sergio Giannice.....	42
CAPÍTULO 6: Conclusiones Finales	45
BIBLIOGRAFÍA	47
ANEXOS	51

GLOSARIO

Aduana: es un organismo público situado estratégicamente en una frontera, puerto o aeropuerto que controla la entrada y salida de la mercadería.

Amarre: es la maniobra que permite atar el buque a un elemento fijo o flotante en el muelle.

Calado: es la máxima profundidad que alcanza la parte sumergida de un barco.

Ciudades-Puerto: son espacios geográficos que poseen un continuo flujo de mercaderías donde convive la población y las terminales portuarias.

Consorcios de exportación: es un conjunto de empresas agrupadas con la finalidad de exportar sus productos a un mercado común.

Desamarre: es el procedimiento que suelta las amarras de las embarcaciones de los elementos de fijación de un muelle.

Despachante de aduana: son auxiliares del comercio exterior que actúan ante la aduana de un país en representación de los importadores y los exportadores.

Infraestructura portuaria: está determinada en función al tipo de carga operada en cada puerto. Mientras que ciertas terminales trabajan con granos y requieren equipos especiales de elevación, otras trabajan con cargas contenerizadas que necesitan maquinaria menos especializada.

Logística de exportación granaria: es el conjunto de actividades en las distintas etapas de la exportación relacionadas con el transporte de granos en grandes cantidades.

Puertos: es el lugar destinado para que las embarcaciones puedan hacer sus operaciones de embarque y desembarque de mercadería.

Terminal portuaria: es una instalación que opera como nexo entre el medio de transporte marítimo y los demás.

Silo: es una construcción especialmente diseñada para el almacenamiento de importantes volúmenes de semillas.

Zona Franca: es un espacio donde la carga no se somete al control aduanero habitual.

JUSTIFICACIÓN

Durante el período 2000-2018, más de 120.000 millones de toneladas de cargas a granel y contenerizada se transportaron a través de los puertos del mundo, lo cual representó 90% del total del comercio mundial. Por lo tanto, el tema sobre la integración de los puertos agrícolas al comercio internacional debería estar considerado en la agenda de todos los países, ya que la mayor parte del intercambio comercial se realiza vía marítima (UNCTAD, 2019).

En esta etapa, se consolidó la incorporación al comercio exterior de extensas economías de Latinoamérica, Europa del este y Asia. Por su parte, al crecer la demanda de granos como la soja, el maíz, el trigo, el sorgo y sus derivados, los países agro productores como la Argentina intensificaron sus exportaciones marcando una época de crecimiento económico e integración al comercio de sus principales puertos agrícolas (Zedillo, 2018).

Sin embargo, a pesar de que el nivel de eficiencia operativa en las terminales portuarias sea una de las claves para garantizar la salida de esas exportaciones agrícolas, entre las conclusiones iniciales de la investigación se desprenden que aún existen casos en el país en donde los puertos no funcionan correctamente por falta de inversiones o por problemas estructurales del país.

La presente tesis tiene como finalidad suministrar información fiable para la toma de decisiones a los consorcios de exportación y las empresas privadas que envían sus productos al resto del mundo, y deben tener en consideración aspectos tales como la designación del puerto de entrada-salida, el tiempo de tránsito, los transbordos y los gastos de almacenamiento, entre otros temas inherentes a la logística internacional.

El interés del autor en la elección del tema, que da lugar al título del presente Trabajo Final de Maestría, radica en la experiencia laboral que posee como analista especializado en importaciones y exportaciones marítimas de carga suelta y contenerizada de todo tipo de productos, donde permanentemente se está relacionando con agencias marítimas, empresas de transporte y despachantes de aduana.

Al momento de escribir la tesis, el autor se encuentra trabajando a tiempo completo como operador de comercio exterior en una importante compañía estadounidense, líder mundial en su rubro, dedicada exclusivamente a la actividad agrícola, como la producción de semillas, el desarrollo de biotecnología, el tratamiento de herbicidas para el control de malezas y la exportación de granos.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Durante el período 2000-2020, el mercado agrícola mundial presenta nuevas exigencias debido a la alta demanda de granos de parte de Brasil y China. En consecuencia, los puertos agrícolas argentinos del Gran Rosario y Bahía Blanca se tuvieron que readaptar a ese nuevo marco internacional, ampliando su capacidad de almacenamiento y mejorando los accesos al puerto (Pengue, 2014).

A su vez, estas terminales tuvieron que ajustar sus procedimientos y comenzaron a ofrecer nuevos servicios de transporte como el de despacho de mercadería y logística multimodal (Bloch, Transporte Multimodal, 1996). En este nuevo ciclo se realizaron obras en el canal de navegación, en especial en la Hidrovía Paraná-Paraguay¹ (en adelante HPP).

De acuerdo con la concepción de los puertos modernos, Bloch menciona:

En la actualidad, los puertos deben ser estaciones de transferencia en las que la carga cambia de modo de transporte; los puertos se constituyen, esencialmente, en prestadores de servicios y, asimismo, en polos de desarrollo (Bloch, 1996, p. 236).

Conforme a lo observado, la Argentina adeuda una estrategia marítima y logística integral de largo plazo para favorecer la exportación de sus productos. Lo cierto es que se presentan problemas locales recurrentes y en tal sentido la pregunta de investigación del trabajo es en qué medida están integrados los principales puertos agrícolas argentinos al comercio internacional.

MARCO TEÓRICO

Las ideas centrales que acompañarán al lector durante todo el transcurso de la tesis están influenciadas por libros educativos, informes académicos y estudios independientes realizados por el Dr. Roberto D. Bloch (abogado recibido en la UBA) que el mismo catedrático fue recopilando a lo largo de su exitosa carrera profesional como consultor independiente, investigador y docente universitario.

Asimismo, se desarrollarán teorías planteadas en algunas de sus obras como el Transporte Internacional de Mercadería (2015) y el Transporte Multimodal (1996). A su vez, se pondrá especial énfasis en el estudio de investigaciones de otros autores especialistas en la temática planteada realizadas para organismos internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

¹ La Hidrovía Paraná-Paraguay es considerada como una importante vía de navegación para el desarrollo de las exportaciones argentinas. Es el mayor elemento de unión histórica, social y económica entre los países sudamericanos que la conforman.

MARCO CONCEPTUAL

De acuerdo con la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación, los puertos se definen de acuerdo con su tipo de administración y se dividen en dos grandes grupos, por un lado, se encuentran los puertos industriales y comerciales de uso privado dedicados a la exportación de granos, en general sus dueños son grandes empresas cerealeras multinacionales; por el otro, los puertos estatales de uso público administrados en su mayoría por las provincias.

Según un informe del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Argentina, los puertos del Gran Rosario y Bahía Blanca son los que tienen la mayor capacidad de almacenaje y el mejor ritmo promedio de carga del país. Por este motivo, el autor los consideró como objeto de estudio a fin de analizar y dimensionar cuál es su grado de integración al comercio internacional (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Argentina, 2020).

METODOLOGÍA Y TÉCNICAS POR UTILIZAR

Para cumplir con los objetivos de la presente tesis, es necesario contar con un instrumento analítico como herramienta estratégica con criterios capaces de ser medidos regularmente, que estandarice la información del sector portuario agrícola. Por lo tanto, mediante el análisis de un conjunto de sistemas de indicadores de eficiencia portuaria partiendo de índices que ya son reconocidos mundialmente, se quiere demostrar a través de la metodología explicativa cuál es el grado de integración de los principales puertos agrícolas argentinos al comercio internacional.

Entre los ya mencionados se encuentra el índice de conectividad marítima o PLSCI, según sus siglas en inglés, que refleja la conexión de un puerto a la red mundial y se genera a partir de seis componentes: el número de escalas, la capacidad anual, el número de servicios regulares, la cantidad de compañías de transporte que prestan servicios, el tamaño de los buques y el número de otros puertos conectados a la terminal (UNCTAD, 2020).

También, se encuentra el índice de desempeño logístico, que se compone de diversos subíndices como la competitividad y la calidad de sus servicios logísticos, la facilidad de coordinar embarques a precios competitivos, la frecuencia de arribo de embarques, la calidad de la infraestructura y la facilidad para el seguimiento de los envíos (Banco Mundial, 2020). Asimismo, como complemento al análisis de los indicadores realizado que permitirá cumplir con los objetivos de la presente investigación, es necesaria la recopilación y descomposición de datos de factores externos a la eficiencia portuaria como son los costos de las terminales y su capacidad exportadora medida en toneladas por año.

El criterio de calificación empleado por el autor, que refleja el grado de integración de los puertos al comercio internacional, partirá de la observación del conjunto de sistemas de indicadores de eficiencia portuaria, en donde los resultados obtenidos podrán ser bajo, moderado y alto.

La presente investigación es el resultado del análisis de fuente de datos confiables como libros de autores reconocidos, revistas especializadas en temática portuaria, investigaciones universitarias, informes de organismos internacionales y una entrevista al Mg. Lic. Sergio Giannice en pos de reconocer cuáles son las claves para la integración al comercio exterior del sector agrícola-portuario argentino.

HIPÓTESIS

La hipótesis que se plantea en el desarrollo de la investigación es:

Los principales puertos agrícolas argentinos cumplen los requerimientos de las cargas y están moderadamente integrados al comercio internacional.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Analizar y dimensionar el grado de integración de los principales puertos agrícolas argentinos al comercio internacional.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1) Analizar los indicadores que permiten conocer la integración de los principales puertos agrícolas al comercio internacional.
- 2) Evaluar los criterios de los índices de integración con los resultados obtenidos de los puertos agrícolas argentinos.

CAPÍTULO 1:

LOS PUERTOS AGRÍCOLAS ARGENTINOS

INTRODUCCIÓN

Mientras que, en el puerto de Buenos Aires se concentra gran parte del tráfico de la carga por contenedores del país, en las terminales del Gran Rosario predominan las exportaciones de cargas a granel como las harinas, los pellets y los aceites. En términos de volumen exportado, sobresale este último tipo de cargas mientras que el resto se divide entre combustibles, productos refrigerados y carga contenerizada (Agosta, 2011).

Cabe aclarar que, las cargas transportadas en contenedor no serán tenidas en cuenta en el análisis subsiguiente, dado que el enfoque de la tesis está centrado únicamente en las cargas de granos, las cuales no suelen exportarse de forma contenedorizada. Por ende, sólo serán tenidas en cuenta las cargas a granel, es decir mercadería sin embalar ni empaquetar, sólida o líquida, que se transporta en grandes cantidades.

Con respecto a las cargas a granel, Bloch menciona que:

Se transporta en buques graneleros, habitualmente charteados (fletados). Estos buques realizan un tráfico no regular, navegan libremente sin una ruta determinada. Se posicionan en el puerto indicado en la Póliza de Fletamento (Charter Party). Para la contratación de un buque charteado interviene un Ship-broker, que pone en contacto a las partes en el charteo, que son el fletante y el fletador (Bloch, 2015, p. 116).

El radio de influencia de los puertos del Gran Rosario, por donde se realiza la mayor parte de las exportaciones de granos, aceites y derivados del país, se refiere a una zona específica de 70 kilómetros de largo sobre la costa del Rio Paraná, desde la localidad de Timbúes hasta Arroyo Seco, compuesta principalmente por establecimientos industriales y nodos portuarios, donde operan unas 30 terminales portuarias (BCR, 2020).

En este punto, se observa la importancia de la Hidrovía Paraná-Paraguay para el desarrollo de la economía argentina, ya sea vinculando los puertos con los principales centros productivos del país o facilitando la salida de los buques graneleros. Debido al aumento de las exportaciones durante el periodo 2005-2006, se tuvieron que realizar allí distintas obras que permitieron la operación con buques de mayor calado.

Según Bloch (1996), las cuatro características más importantes de la Hidrovía Paraná-Paraguay para la Argentina son:

- Aumenta las posibilidades de exportaciones
- Alienta el crecimiento de economías regionales
- Beneficia la producción de algodón, soja, manganeso y hierro
- Favorece la integración económica argentina con los demás países que la conforman.

En las últimas décadas, se implementó el Programa de la Hidrovía, el cual consistía básicamente en mejorar las condiciones de navegabilidad y reducir los costos operativos en el canal. La idea central era que las barcazas pudieran navegar durante todo el año a una profundidad constante de 10 pies como mínimo y para concretarlo se tuvo que acceder al financiamiento de bancos privados (Bloch, 2015)

Según el INDEC, en 2020 las exportaciones argentinas se repartieron entre los siguientes rubros: el sector agrícola y sus derivados (47,9% del total), el complejo automotriz (7,9% del total), el petrolero-químico (6,7% del total), el sector minero metalífero y litio (6,8% del total), el sector bovino (8% del total), el sector hortícola (1,6% del total), el sector frutícola (4.0% del total) y el sector pesquero (3,2% del total) (INDEC, 2020).

La Argentina es uno de los países agroexportadores más importantes del mundo gracias a la ventaja natural de tener un suelo fértil favorable para la siembra de semillas de varias estaciones. En cuanto a la producción de la harina de soja, vale decir que se encuentra entre los más competitivos del mundo junto a Estados Unidos, China y Brasil, juntos acopian el 80% de la producción mundial de este producto (UNLP, 2015).

Como se puede observar en la Tabla 1, el nodo portuario del Gran Rosario fue el más destacado entre otros puertos del mundo en 2019 por donde se exportaron más de 79 millones de toneladas de granos. En el ranking fue seguido de cerca por el Puerto de Nueva Orleans en Estados Unidos y el Puerto de Santos en Brasil (BCR, 2020).

TABLA 1

Exportaciones Agroindustriales en Toneladas Métricas Año 2019

Puertos	Complejo Soja	Complejo Maíz	Complejo Trigo	Complejo Cebada	Resto Cereales	Resto Oleaginosas	TOTALES
Gran Rosario	41.430.379	29.037.760	6.916.596	285.276	379.974	967.936	79.017.921
New Orleans	36.174.554	21.652.193	4.384.807	0	2.230.369	11.610	64.453.533
Santos	23.723.800	18.473.144	394	0	251.973	201.052	42.650.363
Columbia	8.035.806	4.812.569	13.354.618	544	231.684	44.951	26.480.172
Paranaguá	17.740.247	5.884.432	127	1.272	13.738	57.122	23.696.938
Rio Grande	15.673.864	484.675	563.086	0	1.002.462	26	17.724.113
Bahía Blanca	2.911.328	4.416.385	2.321.380	1.548.557	0	250.766	11.448.416

Fuente. Reproducido de El Gran Rosario es el nodo portuario agroexportador más importante del mundo, de Bolsa de Comercio de Rosario, 2020.

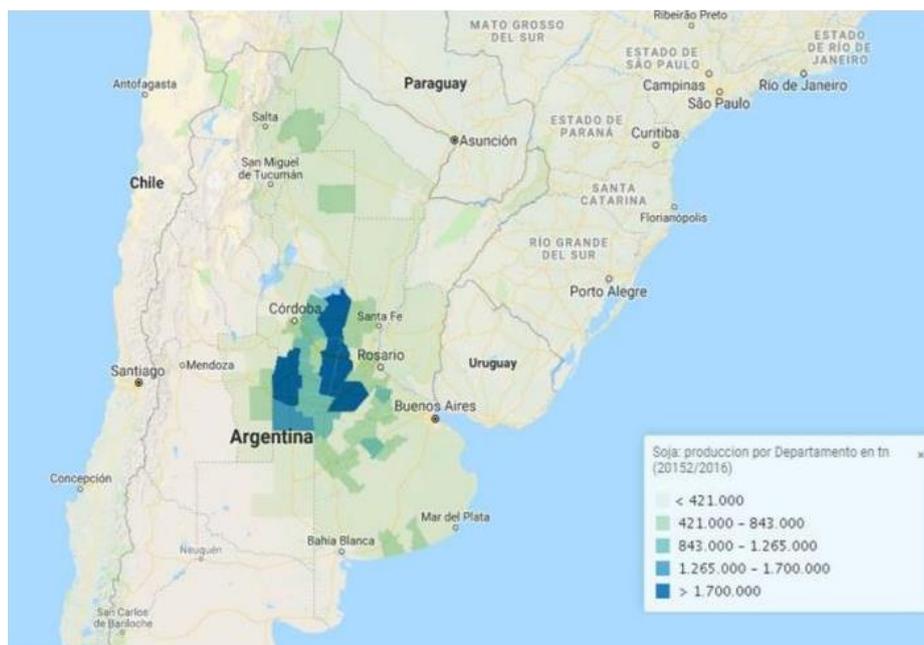
La Argentina se vio favorecida por la necesidad de atender la alta demanda de granos de bienes agrícolas por parte de potencias como Brasil y China. Por esa razón, es que varias empresas internacionales invirtieron en el país en zonas portuarias especialmente dedicadas a las exportaciones, lo que permitió acelerar los tiempos de trabajo y disminuir los costos logísticos (Pengue, 2014).

La presencia en el sector agrícola argentino está determinada por un limitado número de empresas, con presencia preponderante de grandes compañías multinacionales como las cerealeras y aceiteras Cargill, Bunge Argentina, COFCO, Toepfer, Amaggi, LDC, Molinos Agro y Nidera. Además, se encuentran otras de diversos sectores como la petrolera YPF y la siderúrgica Tenaris Siderca (Bergero; Di Yenno; Terré, 2021).

Como se observa en el Mapa 1, el 80% de la producción total de soja (principal producto exportado por la Argentina), procedente de las zonas del centro y norte del país (Santa Fe, Buenos Aires y Córdoba), se exporta a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay, mientras que, el 11% que proviene de las provincias del sur (La Pampa y Buenos Aires), se exporta a través de los puertos de Bahía Blanca (Alvarez García, 2020).

MAPA 1

Superficie Ocupada por la Producción de Soja en Argentina



Fuente. Datos expresados en toneladas. Reproducida de Soja: Superficie producida por Departamento en toneladas, de Daniel Álvarez García, 2020, Las Cadenas Logísticas en los Hinterlands Portuarios: El Caso de los Complejos Exportadores en la República Argentina.

Al sur de la provincia de Buenos Aires también existe un conjunto de puertos que canaliza buena parte de las exportaciones agrícolas y brinda las mayores profundidades de calado del sistema portuario nacional. Es el caso de las terminales portuarias de Coronel Rosales, Quequén, Bahía Blanca y Mar del Plata, esta última dedicada principalmente a la actividad pesquera (García, 2019).

Los puertos de Bahía Blanca, objeto de estudio de la presente tesis, tienen la capacidad para operar todo tipo de cargas y poseen terminales especializadas a lo largo de toda su costa. Por su naturaleza, cuentan con salida directa al Océano Atlántico y se destacan por tener una profundidad de 45 pies, lo cual les permite recibir buques graneleros y metaneros de gran porte (Carnevali, 2013).

Luego de que se dictase la Ley N° 24.093 (Ver Anexo A) donde se le transfirieron a las provincias la responsabilidad de los puertos (hasta ese momento propiedad del Estado Nacional), el 1° de septiembre de 1993 se creó el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (en adelante CGPBB) para administrar las locaciones, las concesiones, las tarifas y la explotación de ambos márgenes del estuario bahiense² (Carbone; Noceti; Irisarri, 2016).

Entre sus principales objetivos se encontraba el satisfacer los requisitos de los clientes del puerto, integrar aspectos ambientales a los procesos, lograr que las operaciones se desarrollen en óptimas condiciones, asegurar el cumplimiento de los requisitos de seguridad laboral, mantener los programas de formación del personal y promover los canales de comunicación con la sociedad (CGPBB, 2021).

La estructura general del consorcio estaba conformada por el área de departamentos (secretaría general, recursos humanos, relaciones institucionales, gerencia general, subgerencia general coordinación ejecutiva, planeamiento estratégico y proyectos especiales) y de gerencias (administración, finanzas, infraestructura, desarrollo de negocios, operaciones y legales) (CGPBB, 2021).

En la actualidad, el CGPBB opera bajo la órbita del Puerto Coronel Rosales, la Base Naval General Manuel Belgrano, los Puertos de Ingeniero White y Manuel Galván. Allí funcionan empresas como Profertil SA, Terminal Bahía Blanca SA, Muelle Multipropósito, Oleaginosa Moreno Hnos. SA, Cargill SAIC, Mega SA, Louis Dreyfus Commodities y Alfred C. Toepfer International (CGPBB, 2021).

² El estuario está situado en las coordenadas 39° 03' 44" latitud sur y 62° 04' 00" longitud oeste.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA

En 1993, el puerto de Bahía Blanca se convirtió en el primer puerto autónomo argentino. Aún hoy sigue siendo el único puerto de aguas profundas del país con una superficie estimada en 2.300 km², conformado por terminales portuarias especializadas en la exportación agrícola que cuentan con silos de acopio, muelles y zonas de recepción de camiones (Lizasoain & Montesarchio, 1981).

A mediados del siglo XIX, se promulgó la ley de libre navegación de los ríos interiores en la Argentina, lo cual impulsó tanto al crecimiento de las economías regionales como al desarrollo industrial de las principales zonas focalizadas en la exportación de bienes agrícolas como Rosario, Timbúes y el Complejo San Lorenzo-San Martín, ubicados al margen de la Hidrovía Paraná-Paraguay (Galimberti, Cecilia, 2015).

En 1995, el Estado Nacional le otorgó a la empresa Jan de Nul la concesión de la Hidrovía a través del cobro de peajes y subsidios, con la tarea del control, el dragado, el mantenimiento y la señalización del canal principal. Más tarde estos peajes aumentaron y los subsidios se eliminaron, pero se logró incrementar su profundidad. En 2010, se le extendió la concesión hasta el 2021 a la empresa belga (Barbero, 2021).

En materia de inversiones, se creó el Plan Nacional de Transporte e Infraestructura a través del decreto 8/2016, por el cual se previeron ambiciosos proyectos por un monto cercano a los US\$ 33.270 millones destinados a realizar obras viales y mejorar los accesos a los puertos nacionales. Por dicho motivo, el puerto de Rosario llegó a recibir \$10.500 millones de pesos (Ministerio de Transporte, 2016).

A modo de cierre, durante los últimos años de su gestión, el CGPBB se encargó de difundir la visión que tenía para los puertos de Bahía Blanca como la de aspirar a integrarse totalmente a las principales cadenas de abastecimiento en el mundo. Para fomentar el desarrollo y la inversión en esta zona portuaria, el Senado sancionó un proyecto de ley en 2013 por el cual se expropiaron 42 hectáreas para tal fin.

CLAVES DE LA LOGÍSTICA PORTUARIA ARGENTINA

En términos del volumen transportado, los corredores viales argentinos más importantes están vinculados a la actividad portuaria agrícola y como principal destino tienen las exportaciones de granos, entre los que se encuentran Santa Fe-Gran Rosario, Córdoba-Gran Rosario y Buenos Aires-Bahía Blanca. Estos corredores agrupados comprenden el 79% del tránsito total relacionado al comercio exterior argentino (Bermudez, 2012).

Asimismo, existen otros de menor consideración como el Paso Fronterizo Cristo Redentor (Mendoza-Chile), el Paso Fronterizo Iguazú (Misiones-Brasil), el Paso Fronterizo Santo Tome (Corrientes-Brasil), el Puerto de San Antonio Oeste, el Paso Fronterizo Paso de los Libres (Corrientes-Brasil) y los puertos ubicados en las localidades bonaerenses de Zarate/Campana (Banco Mundial, 2006).

En el comercio exterior argentino, entre los medios de transporte terrestres más utilizados se encuentran el camión (82% del total) y el ferrocarril (16,5% del total), pero es el marítimo el que más cargas gestiona con más del 90% del total, entre los que se ubica el uso de barcas (1,5% del total), sobre todo en la trama de la Hidrovía Paraná-Paraguay más próxima a la zonas productivas (Venesia, 2015).

Para Bloch (2015), los buques que facilitan el transporte de la producción agrícola se dividen en cuatro categorías:

- Capesize: son los que tienen la mayor capacidad para transportar a granel
- Panamax: fueron diseñados para atravesar por el Canal de Panamá
- Handymax: poseen una eslora de hasta 190 metros y cinco bodegas
- Handysize: suelen tener grúas y cinco bodegas.

En Argentina, país agroexportador por naturaleza, los buques graneleros sirven principalmente para el transporte de granos, pero estas embarcaciones son frecuentemente utilizadas en el resto del mundo para transportar otro tipo de bienes como la madera, los minerales sin procesar, el carbón y/o el café. El tipo de mercadería transportado dependerá de la región geográfica en donde se encuentre la necesidad.

Con respecto a las bases contractuales que se aplican en los contratos marítimos nacionales, las mismas se ajustan a las formas de contrato de transporte vigentes y se encuentran amparadas bajo un conjunto de convenios internacionales dedicados a la unificación de reglas en materia de conocimiento de embarque, como las Reglas de la Haya, las Reglas de Visby y las Reglas de Hamburgo (Gardel, 1999).

CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO ARGENTINO

Al sistema de transporte marítimo argentino lo conforman las vías navegables fluviales y marítimas; las propias terminales portuarias, y los servicios de transporte fluviales y marítimos, todos ellos tienen influencia en la integración de los puertos-agrícolas al comercio internacional. A continuación, se individualizarán las principales características de estos tres componentes (Alvarez & García, 2018).

El acceso a la Hidrovía Paraná-Paraguay se puede realizar por dos grandes canales artificiales: el Canal Emilio Mitre y el Canal Martín García (Mapa 2). Las obras de dragado que se realizan a menudo permiten la navegación de embarcaciones con hasta 34 pies de calado (10.36 metros) desde el océano Atlántico por el Río Paraná hasta el puerto San Martín denominado Paraná Inferior (García, 2019).

Luego, el canal se extiende por el Paraná Medio de 25 pies de calado (7.62 metros), desde el puerto San Martín hasta el acceso al puerto de Santa Fe, y Confluencia donde se une con el Río Paraguay de 10 pies de calado (3.04 metros). Por último, se encuentra el trayecto llamado Paraná Alto, ubicado en el límite geográfico internacional entre Paraguay y las provincias argentinas de Misiones y Corrientes (García, 2019).

MAPA 2

Extensión de la Principal Vía Troncal Navegable Argentina



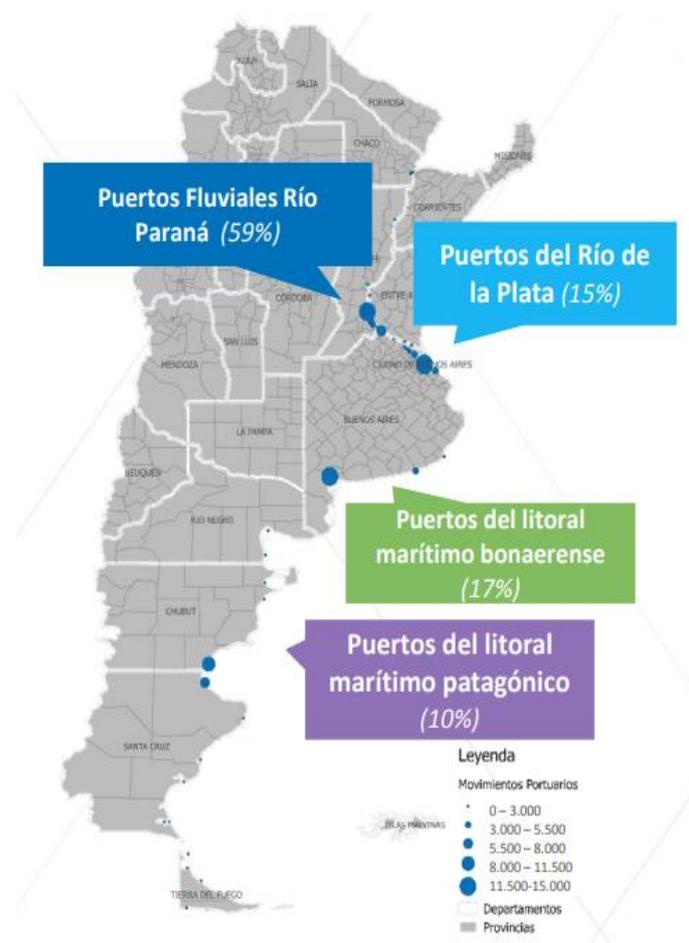
Fuente. Reproducida de Vía Navegable Troncal Argentina. Río Paraná, Río Uruguay Río Paraguay, de Natalia García, 2019, La Planificación del Transporte por Agua en Argentina.

Además de la importancia para la salida de granos de esta vía troncal navegable, los puertos de Bahía Blanca también concentran una considerable cantidad de exportaciones de bienes agrícolas, ofreciendo una profundidad de hasta 45 pies (13,7 metros) que le permite operar con buques de gran tamaño, para lograr este factor diferencial es necesario realizar obras de mantenimiento frecuentemente en el canal de acceso a las terminales portuarias.

Por su parte, el Centro Naval Argentino tiene registrados 92 puertos fluviales y marítimos, que clasifica en puertos importantes (Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe), puertos menores (58 provinciales) y puertos privados (28 industriales). El puerto de Buenos Aires es el único clasificado en la categoría A, mientras que los puertos de Bahía Blanca y el Gran Rosario se ubican en la categoría B (Villalobos, 2004).

MAPA 3

Sistema Portuario Argentino y su Participación en el Total de las Cargas Movilizadas



Fuente. Reproducida de Sistema Portuario Argentino y participación en el total de las cargas movilizadas, de Natalia García, 2019, La Planificación del Transporte por Agua en Argentina.

INTRODUCCIÓN A LOS INDICADORES DE EFICIENCIA PORTUARIA

A fin de que el lector comprenda cuál es el grado de integración al comercio internacional de los principales puertos agrícolas argentinos y, para que empresas exportadoras tengan un sustento en la construcción de futuros escenarios a fin de minimizar costos, aumentar el rendimiento y mejorar la toma de decisiones estratégicas, es necesario analizar un conjunto de sistemas de indicadores de eficiencia portuaria.

Por un lado, el término eficiencia se refiere a alcanzar las metas establecidas con la menor cantidad de recursos posibles, de su definición derivan los términos de ahorro y maximización del capital. En una de sus investigaciones, Deshmukh argumenta que, para lograr el crecimiento económico, un país debe hacer uso de su infraestructura portuaria eficientemente (Deshmukh, 2003)

Por otro lado, la ineficiencia en la prestación de los servicios logísticos en una terminal portuaria, representa la inoperancia de un eslabón muy importante en la cadena de suministro que puede alterar significativamente los costos, por ejemplo, una deficiente manipulación de las cargas podría ocasionar costos adicionales por movimientos adicionales en la facturación del cliente, con lo cual bajaría su competitividad (Doerr & Sánchez, 2006).

En las zonas portuarias, no sólo existe un intercambio funcional entre el transporte marítimo y el terrestre, sino también coexiste una amplia diversidad de organizaciones y empresas prestadoras de servicios logísticos³, que trabajan mancomunadamente en un sinfín de operaciones como en el ingreso, la verificación, la inspección, la circulación, el traslado y la recepción de la mercadería.

Por esa razón, existe un hecho que es de suma importancia a la hora de medir el rendimiento de un puerto, ya que, por la complejidad de sus operaciones y la interacción entre diversos actores del comercio exterior, el resultado final no puede depender de un único indicador o valor que lo abarque todo. Por eso es preciso contar con un sistema de indicadores de eficiencia portuaria consistente para tal medición (UNCTAD, 1987).

Alguno de los índices a examinar serán el de conectividad marítima o PLSCI, según sus siglas en inglés, elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), que refleja la conexión de un puerto a la red logística global, y el índice de desempeño logístico elaborado por el Banco Mundial, compuesto por diversos subíndices como la competitividad y la calidad del servicio.

³ Empresas de fletes, despachantes de aduana, empresas de seguros, importadores, exportadores, empresas estibadoras, depósitos fiscales, entre otros.

CAPÍTULO 2:

LOS PUERTOS DE BAHÍA BLANCA

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

El sistema portuario marítimo argentino se conforma principalmente tres grandes puertos: el puerto de Buenos Aires, el puerto de Quequén y el puerto de Bahía Blanca. A este último se lo distingue del resto por ser uno de los complejos portuarios agroexportadores más importantes del mundo junto a los puertos del Gran Rosario (BCR, 2020).

La ciudad de Bahía Blanca, que contiene a su puerto homónimo de aguas profundas, es considerada una de las principales ciudades-puerto de la Argentina y mantiene una fuerte relación con las terminales portuarias allí radicadas. Asimismo, es muy importante en la logística de exportación granaria debido a que cuenta con una excelente ubicación geográfica con respecto a los principales centros productivos (Municipio de Bahía Blanca, 2020).

Mediante la Ley N° 24.093 (Ver Anexo A) donde se le transfirió la propiedad de los puertos⁴ a las provincias, que hasta entonces eran propiedad del Estado Nacional, se acordó que se debían conformar sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales⁵ para su administración. En consecuencia, se creó el CGPBB mediante la Ley N° 11.414 como responsable de la explotación del puerto de Bahía Blanca (Carbone; Noceti; Irisarri, 2016). Desde la creación del consorcio, las terminales portuarias bahienses mejoraron su rendimiento operativo, obrando como salida natural de la producción agrícola de la zona pampeana. Durante los últimos años, las autoridades se encargaron de difundir cuál era la visión que tenían para el puerto como la de lograr transformarlo en un referente logístico en la región (Municipio de Bahía Blanca, 2020).

En aquel entonces, pasó a convertirse en el primer puerto autónomo nacional con una superficie estimada en 2.300 km² y especialmente construido a lo largo de la costa para la exportación de bienes agrícola (Mapa 4) en donde se localizaban grandes instalaciones portuarias como silos de acopio, cintas transportadoras, muelles y zonas de descarga de camiones (Lizasoain & Montesarchio, 1981).

El puerto de Bahía Blanca sigue siendo aún hoy el único puerto de aguas profundas del país al que se puede ingresar con buques de hasta 45 pies de calado, también se destaca por el manejo de otro tipo de cargas como petroquímicos y derivados de la industria petrolera. En su momento, el puerto llegó a posicionarse como el tercer mayor complejo agroexportador a nivel nacional (Trujillo, 2006).

⁴ El puerto de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe.

⁵ Los entes públicos no estatales están integrados por particulares que ejercen alguna función pública.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA

El 2 de mayo de 2000 comenzó a operar la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales, la que se conformaba por un directorio de 10 representantes, cinco por cada uno de los distritos, tres que representaron al sector público y dos al ámbito privado. Su principal función era la de gestionar las relaciones públicas y prestar servicios logísticos a las empresas exportadoras de la zona (Omar, 2020).

El organismo aspiraba en convertirse en un referente como el principal nodo logístico capaz de albergar bajo una misma órbita distintos tipos de transporte como el ferrocarril, el camión y las propias terminales portuarias. Para Bloch, las zonas francas descomprimen las zonas de afluencias de cargas, lo que le permite a los puertos obtener mejores indicadores de eficiencia a largo plazo (Bloch, Transporte Multimodal, 1996).

En 2001, la empresa Profertil produjo por primera vez en su historia urea granulada en una de sus plantas ubicadas en Ingeniero White, Bahía Blanca. El proyecto data del año 1996 cuando comenzaron a sembrar las primeras semillas, luego de 5 años de planificación la compañía argentina fabricó el fertilizante nitrogenado más importante para el campo producido en el país (Profertil, 2021).

En 2003, la gestión del CGPBB cumplió su primera década cuyo primer consejo directivo había sido designado el 15 de Julio de 1993 por el Dr. Eduardo Duhalde. El organismo lo integraban nueve representantes del sector público y privado que se encontraban directamente implicados en las tareas portuarias, entre ellos había miembros del gobierno, asociaciones sindicales y empresas privadas prestatarias de servicios logísticos.

Durante la primera década de su gestión, el crecimiento económico de la región fue sostenido en el tiempo. Sólo un año después de la conformación del consorcio, el puerto se convirtió en el mayor nodo agroexportador del país por donde se exportaron más de tres millones de toneladas. Cabe destacar que, durante este ciclo se realizaron allí grandes inversiones en obras de infraestructura portuaria por varios millones de dólares (Conte, 2003).

En 2005, en el sitio que ocupaba el silo 21, destacaba la finalización de un muelle multipropósito cuya construcción demandó 4 años. Tal fue su magnitud que se debió sostener con enormes vigas y pilares de concreto (Mapa 5). Para ese entonces ya se podía advertir la importancia estratégica que representaba la obra en el desarrollo posterior del Puerto Ingeniero White (Ramborger, María Alejandra & Lorda, María Amalia, 2010).

MAPA 5

Resultado de las Transformaciones en la Zona Costera del Puerto de Bahía Blanca



Fuente. Reproducida de Cambios introducidos en la franja costera entre los años 2000 y 2005, de Ramborger, María Alejandra & Lorda, María Amalia, de 2010, Análisis de las transformaciones antrópicas de la franja costera de la Bahía Blanca a partir de la interpretación de fotografías aéreas.

A partir de 2007, el puerto de Bahía Blanca sufrió una serie de cambios estructurales y regulatorios. Una de esas transformaciones tuvo que ver con la extensión de 400 metros en la escollera sur y un giro de 15° sobre la orientación de la escollera anterior que permitían la embestida de las olas. Dicha inversión fue posible gracias a un desembolso de más de 30 millones de dólares del Estado Nacional (Terwissen, 2008).

En 2008, se llevó a cabo otra inversión de 100 millones de dólares para recuperar algunas terminales deterioradas en la zona portuaria y sostener el calado en 45 pies de profundidad. Paralelamente, la compañía francesa Louis-Dreyfus División Commodities⁶ realizó un gasto de más de 120 millones de dólares en la construcción de una almacenadora de granos y un muelle de carga propio (Menna, 2008).

En 2010, el puerto de Bahía Blanca experimentó una notable recuperación en la cantidad de embarques gestionados, principalmente debido a un fuerte incremento en la cosecha de granos. En cuanto a la industria petroquímica, se destacaba que durante ese año en particular las restricciones del suministro de etanol afectaron las exportaciones del sector de refinación (CREEBBA, 2011).

En 2011, se pusieron en marcha nuevas obras como las construcciones de una nueva central de almacenamiento, un nuevo muelle de carga, la profundización, el ensanche, el dragado y

⁶ El Grupo Louis-Dreyfus es una compañía multinacional de origen francés dedicada principalmente a la comercialización de bienes agrícolas, petrolíferos y energéticos.

el mantenimiento del principal canal de acceso al puerto. Durante este año, dichas obras representaron un importante incremento en la suma de las cargas exportadas a través de las terminales bahienses (CREEBBA, 2011).

En 2013, la empresa Profertil aportó más de 560 millones de dólares a la balanza comercial argentina, lo cual significó un hito para la economía nacional. Además, la compañía realizó una importante obra de ampliación en una de sus plantas en Ingeniero White, con lo que estimaba obtener un incremento del 11% en su capacidad productiva y disminuir el uso de los recursos naturales de la zona (Tiempo Industrial, 2013).

Para 2016, la superficie portuaria bahiense se duplicó en tan sólo 24 años. Más aún, la exportación de la producción agrícola a granel pasó de tres millones de toneladas en 1994 a diez millones de toneladas en el 2016. Sólo en ese año se instalaron seis nuevas terminales: dos cerealeras, dos petroquímicas, la nueva posta de inflamables y una multipropósito (Carina Guzowski, María Ibañez, & María Zabaloy, 2020).

En 2017, el CGPBB ideó un plan estratégico denominado “Visión Portuaria Bahía Blanca 2040” sujeto a cinco pilares fundamentales: el clima de los negocios; el modelo de gestión y recursos humanos; el medioambiente y la sustentabilidad; la accesibilidad y la logística; y el desarrollo de la ciudad-puerto. Estos fundamentos sirvieron de guía para el progreso de la provincia como una zona portuaria pujante (CGPBB, 2017).

En 2018, ocurrió en el puerto la primera operación de un buque Ro-Ro con material rodante destinado a la industria petrolera desarrollada en Vaca Muerta. Este tipo de buque transporta carga rodante y los automóviles pueden acceder a su bodega por sus propios medios sin necesidad del uso de grúas especiales. El Wallenius Wilhelmsen tenía 199,99 metros de eslora, 32,29 metros de manga y 36,02 metros de puntal (CGPBB, 2018).

CAPÍTULO 3:

LOS PUERTOS DEL GRAN ROSARIO

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

El radio de influencia de los puertos del Gran Rosario se encuentra en la llanura chaco-pampeana⁷ cuyo suelo fértil permite la siembra de granos y sus derivados. Además, gracias a la cercanía que tiene el puerto con los principales centros productivos, sumado a la buena conectividad con los distintos medios de transporte, hacen que sea uno de los complejos portuarios agroexportadores más importantes del mundo (BCR, 2020).

Unas 29 terminales portuarias operan a largo de 70 km sobre la costa del Río Paraná, más precisamente desde la localidad de Timbúes al norte de la ciudad de Rosario hasta la localidad de Arroyo Seco al sur de la misma. A fin de homogeneizar la unidad de análisis, se agruparon a todos los puertos agrícolas de esta región bajo la denominación los puertos del Gran Rosario (Calzada, Julio; Di Yenno, Federico, 2019).

El grueso de la exportación de granos en Argentina se realiza por allí, a través de las terminales portuarias localizadas desde el kilómetro 464 hasta el kilómetro 441 al norte del Río Paraná (Mapa 6). Entre las más importantes se encuentran Pampa y Dempa (Bunge), Vicentin, Molinos, ACA, El Tránsito (Toepfer), Terminal VI (Aceitera General Deheza y Bunge) y Puerto Quebracho (Cargill) (López, Questa, Jones, & Pascuale, 2011).

Casi la totalidad de las exportaciones agrícolas se reparten en tres grandes complejos portuarios: Timbúes, San Lorenzo-San Martín y Rosario. Lamentablemente para el comercio exterior argentino, durante los últimos años estas terminales sufrieron serias dificultades relacionadas a la logística de exportación granaria debido a una bajante histórica registrada en la Hidrovía Paraná-Paraguay (Calzada & Rozadilla, 2020).

Lo que sucedió es que el borde oriental del Río Paraná llamado barranca viva, entra en contacto directo con el lecho del río donde los afluentes producen sedimentos que se arrastran hasta la desembocadura del Río de la Plata y provocan un delta natural que imposibilita la circulación de buques de gran porte (López, Roberto; Questa, Teresa, 2011).

⁷ Se denomina llanura chaco-pampeana a la extensa planicie que comprende parte de Brasil, Argentina, Bolivia, Uruguay y Paraguay (Pisano & Pommarés, 2017).

BREVE RESEÑA HISTÓRICA

En 2000, el Ente Administrador Puerto Rosario (ENAPRO) desvinculó al grupo ICTSI (International Container Terminal Services) como uno de los concesionarios de las dos terminales multipropósito del puerto de Rosario. Los motivos que habrían favorecido la desvinculación fueron la pérdida de cargas y el incumplimiento de las pautas establecidas en el contrato comercial (Raposo, Liendo, Martínez, & Cafarell, 2014).

Al cabo de dos años, mediante un nuevo proceso licitatorio, el ENAPRO designó como ejecutor de las operaciones portuarias de las terminales 1 y 2 al grupo económico hispano-argentino constituido como Terminal Puerto Rosario S.A., presidido por la Autoridad Portuaria de Tarragona que, a su vez, lo integraban varios grupos de empresas privadas (Raposo, Liendo, Martínez, & Cafarell, 2014).

En 2003, a raíz de las inversiones privadas realizadas en los puertos del Gran Rosario es que se modernizaron instalaciones existentes y crearon nuevas áreas destinadas al embarque, al almacenamiento y al procesamiento de granos. Asimismo, se observó que las inversiones también se propagaron hacia otras industrias como la remodelación de una planta de afluentes (Castellano & Angeletti, 2013).

En 2004, se creó el Plan Circunvalar Rosario (PCR) con el objetivo de iniciar un nuevo proyecto de obras viales y ferroviarias correspondientes al circunvalar de la ciudad. En su planificación, colaboró el gobierno de la provincia de Santa Fe, la Bolsa de Comercio de Rosario y empresas privadas representadas por concesionarios ferroviarios más algunos operadores portuarios de la zona.

A principios de 2006, una empresa de capitales nacionales, dedicada al desarrollo ferrocarrilero, instaló en Rosario el astillero de barcas más grande del país destinado principalmente a la fabricación de embarcaciones para el transporte de minerales y productos agrícolas. El proyecto fomentó la integración del Mercosur⁸ y en él se emplearon más de 400 trabajadores (Bonomelli & Galaverna, 2020).

En 2008, las autoridades portuarias de los puertos del Gran Rosario verificaron aleatoriamente el peso de la carga de un camión a través de la técnica “Pesaje en Movimiento”, esto es necesario para que se conozca el peso real de las cargas circulantes. Sin embargo, los resultados obtenidos fueron desalentadores, ya que hubo un exceso de kilos con respecto a lo declarado en el documento de transporte (Salvia, 2012).

⁸ Espacio común integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En virtud de esto, mediante las Resoluciones N° 2556, 173/2009 y la Disposición N° 3/2009, se reglamentó el Decreto N° 34/2009 sobre la utilización obligatoria de cartas de porte para el transporte automotor y ferroviario de granos. A través de esta norma, se vinculaba una carta de porte vigente con el código de trazabilidad de granos (CTG) y se obtenía un mejor seguimiento del pesaje de las cargas.

En 2011, se registraron exportaciones agrícolas por 14,9 millones de toneladas de cereales (31% del total), 22,7 millones de toneladas de sus derivados (76% del total) y 3,4 millones de toneladas de aceite vegetal (62% del total) principalmente por las localidades de Timbúes, San Lorenzo y San Martín (Pellegrini, Castagna, Liendo, & Martínez, 2013).

En 2012, se localizaron más del 50% de las plantas aceiteras a nivel nacional en el tramo de la Hidrovía Paraná-Paraguay donde se encontraban los puertos de Timbúes, General Lagos, Rosario, San Lorenzo y San Martín. Cada una de ellas poseía su propio puerto y derivaba su producción de primera transformación de granos en aceites (Burgos & Mattos, 2015).

Según la Universidad Federal de Paraná, en 2015 había unas 110 terminales portuarias a lo largo de la Hidrovía (21 a cargo de la administración pública y 89 de la privada), 83% de ellas estaban radicadas en Argentina y Paraguay. Según este estudio, en ese entonces la Argentina era el mayor exportador agrícola de la región y tenía potencial para mover 14 millones de toneladas más por año (Pascar, Cristiani, Perezlindo, & Marchegiani, 2018).

En 2016, a través de los puertos del Gran Rosario se exportaron 39,36 millones de toneladas de soja y sus derivados, de esta manera el complejo portuario abasteció al mundo con 44% de la producción mundial de harina de soja y 50% de aceite de soja (Galimberti, 2021). Un año más tarde, se convertiría en el más importante del mundo, superando a las terminales agrícolas de Nueva Orleans en Estados Unidos y Santos en Brasil. A su vez, se destacaría a lo largo de la Hidrovía la instalación de nuevos centros de procesamiento de granos, 20 nuevas plantas y 19 nuevas terminales (Calzada & Di Yenno, 2017).

En 2018, se exportaron 40,6 MT (tonelada métrica) totalizando una merma del 16% con respecto al año anterior. Sin embargo, la participación de los puertos del Gran Rosario aumentó al 68%. Las terminales portuarias que más cargas gestionaron se encontraban en el sur de Rosario y entre ellas figuraban ADM Agro Arroyo Seco, Servicios Portuarios y Cargill Punta Alvear (BCR, 2019).

CAPÍTULO 4:
LOS INDICADORES
DE EFICIENCIA PORTUARIA

ANÁLISIS Y DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE INDICADORES

Dada la importancia de la integración de los principales puertos agrícolas al comercio exterior argentino, la idea del autor en este capítulo es la de acercar al lector una aproximación sobre cuál es ese grado de integración y lo intentará demostrar a través de la observación de un conjunto de sistema de indicadores de eficiencia portuaria. De acuerdo con lo observado, el grado de integración podrá ser bajo, moderado y alto.

Entre los sistemas a examinar se encuentran el DEA (Data Envelopment Analysis), los costos de estadía de un buque, el total de exportaciones anuales por producto, el índice de conectividad marítima y el índice de desempeño logístico argentino. Estos sistemas están basados en índices reconocidos mundialmente como el tiempo de carga/descarga de los buques, el volumen de entrada/salida de mercadería, el costo del almacenamiento, la cantidad de conexiones con los distintos medios de transporte, la facilidad para coordinar embarques a precios económicos, la eficiencia del despacho aduanero, el plazo de entrega para las exportaciones, el número de escalas, la capacidad de carga anual, el número de servicios regulares, la cantidad de compañías prestadoras de servicios, el número de otros puertos conectados a la terminal, la frecuencia de arribos, la calidad de su infraestructura, la facilidad para seguir los envíos, la competitividad y la calidad de sus servicios logísticos, entre otros.

Seguidamente, se expondrán las Tablas 2 y 3 compuestas por un conjunto de indicadores tanto de entrada como de salida que reflejan el nivel de eficiencia portuaria y el ranking de cada terminal portuaria. Ambas corresponden a un sistema denominado DEA, por sus siglas en inglés, y es preciso remarcar que la escala de calificación del ranking varía de 0 (bajo) a 1 (alto) (Carbone, Frutos, & Casal, 2014).

Como indicador de salida se encuentran las exportaciones (E) expresada en toneladas métricas para el año 2013 y, como índices de entrada se hallan las terminales portuarias (DMU), la capacidad de almacenaje (CA) expresada en toneladas métricas, la profundidad de calado (PC) expresado en pies, la longitud de los muelles (LM) expresado en metros lineales y la capacidad de transferencia de carga (CTC) expresada en toneladas métricas por hora. (Carbone, Frutos, & Casal, 2014).

TABLA 2

Sistema de Indicadores de los Puertos del Gran Rosario y Bahía Blanca Año 2013

DMU	CA x 100	PC	LM	CTC	E x 1000
Servicios Portuarios III	821	33	220	950	53,31
Servicios Portuarios VI	1300	35	240	2500	2837,51
Servicios Portuarios VII	900	34	252	3600	2837,51
Punta Alvear Cargill	3000	32	240	2000	2217,08
Arroyo Seco Toepfer	2000	45	240	2400	2419,24
Gral. Lagos Dreyfus	11000	60	280	2800	1306,21
ACA	3100	45	270	2400	2715,53
Vicentin	3000	40	250	2400	306,60
Dempa Bunge	2100	40	250	1500	547,59
Pampa Bunge	1900	40	270	2000	215,66
Terminal Nidera	4020	40	250	1600	1722,51
Quebracho Cargill	7300	32	270	2000	2210,34
Transito Toepfer	1650	32	275	1500	2357,76
Terminal Bahía Blanca	2000	45	294	1900	1062,94
Glencore Toepfer	550	42	250	1800	1634,45
Oleaginoso Moreno PG	1400	40	270	1600	393,13
Cargill	2650	45	280	2400	2171,83

Fuente. Reproducida de Eficiencia Portuaria, Análisis de los Indicadores para su Determinación, de Carbone, Daniel; Frutos, Mariano y Casal, Ricardo, de 2014.

TABLA 3

Ranking y Eficiencia de los Puertos del Gran Rosario y Bahía Blanca Año 2013

Terminal Portuaria	Ranking	Eficiencia
Punta Alvear Cargill	1	1
Terminal Bahía Blanca	1	1
Glencore Toepfer	1	1
Aca Faca	4	1
Terminal Quequén	5	0,8067
ACA	6	0,7111
Tránsito Toepfer	7	0,7102
Arroyo Seco Toepfer	8	0,5709
Gral. Lagos Dreyfus	9	0,5345
Servicios Portuarios VII	10	0,5150
Cargill	11	0,5070
Servicios Portuarios VI	12	0,4925
Terminal Nidera	13	0,4922
Dempa Bunge S.A.	14	0,4844
Quebracho Cargill	15	0,4616
Servicios Portuarios	16	0,3769
Pampa Bunge S.A.	17	0,3509
Terminal Cargill	18	0,3451
Terminal	19	0,2998
Terminal N° 6	20	0,2887
Oficial	22	0,1809
Oleaginosa Moreno PG	23	0,1697
Vicentin S.A.	24	0,1448
Servicios Portuarios III	25	0,0325

Fuente. Reproducida de Eficiencia Portuaria, Análisis de los Indicadores para su Determinación, de Carbone, Daniel; Frutos, Mariano y Casal, Ricardo, de 2014.

De acuerdo a los resultados observados, de los tres puertos analizados que pertenecen a la localidad de Bahía Blanca, dos se encuentran en el puesto N° 1 y el otro en la posición N° 11. Por eso, como se mencionó en capítulos anterior uno de los factores que pudo favorecer este buen desempeño de los puertos bahienses pudo haber sido la bajante histórica en la Hidrovía Paraná-Paraguay, lo cual imposibilitó el tránsito de buques graneleros cargados por esta vía de navegación, en donde una parte de la carga debía desplazarse mediante camiones a las terminales portuarias del sur para poder zarpar por allí completamente llenos.

A continuación, se expondrán las Tablas 4 y 5 en donde se observa la fluctuación de los costos al alza de la estadía de un buque entre 2000-2008 en los puertos del Gran Rosario y Bahía Blanca. Los deficientes resultados obtenidos revelan porque las terminales portuarias deben realizar mayores esfuerzos por intentar reducir los gastos operativos a fin de ser más competitivas (Ibáñez, 2008).

TABLA 4

Costos de Estadía de un Buque en el Puerto del Gran Rosario en Dólares 2000-2008

Costos	Año 2000	Año 2008
Aduana	400	100
Amarre/Desamarre	1.550	1.300
Comisión Agencia	4.400	6.900
Contribución Marítima	130	90
Entrada / Balizas	730	550
Impuesto de Navegación	14.000	0
Inmigración	350	190
Inspección de Bodega	1.000	1.300
Peaje	16.000	44.000
Permanencia	1.380	3.600
Piloto de Puerto	1.800	3.400
Piloto de Río	19.000	43.000
Servicio Control	350	350
Vigilancia	350	350
TOTALES	61.440	105.110

Fuente. Reproducida de Costos de Estadía de Buques en Puertos Argentinos 2000/2008, de Ibáñez, Carlos, de 2008.

TABLA 5

Costos de Estadía de un Buque en el Puerto de Bahía Blanca en Dólares 2000-2008

Costos	Año 2000	Año 2008
Aduana	400	100
Amarre/Desamarre	1.050	1.500
Comisión Agencia	4.700	6.500
Contribución Marítima	130	90
Inmigración	150	0
Inspección de Bodega	1.000	1.300
Permanencia	2.000	2.600
Piloto de Puerto	5.300	10.000
Remolcador	20.000	31.000
Servicio Control	350	350
Uso de Aguas Navegable	10.000	1.600
Vigilancia	350	330
TOTALES	45.430	55.370

Fuente. Reproducida de Costos de Estadía de Buques en Puertos Argentinos 2000/2008, de Ibáñez, Carlos, de 2008.

Luego, se encuentran las Tablas 6 y 7 correspondientes al índice de exportaciones anuales por grupos de productos que se realizaron a través de los puertos del Gran Rosario y Bahía Blanca durante el periodo 2000-2020. Sus valores representan las dimensiones reales del grado de importancia de la exportaciones agrícolas para el comercio exterior argentino (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Argentina, 2022).

Salvo en el caso de los aceites y subproductos transportados por los puertos de Bahía Blanca cuya comparativa indica una caída, en el resto se observa una tendencia al alza en la cantidad de exportaciones realizadas. El incremento promedio para los puertos del Gran Rosario y Bahía Blanca es del 92% y 59% respectivamente (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Argentina, 2022).

TABLA 6

Exportaciones por Producto en los Puertos del Gran Rosario en Toneladas 2000-2020

Año	Granos, Aceites y Subproductos	Cereales y Oleaginosas	Aceites	Subproductos
2000	34.596.324	16.227.959	3.859.334	14.509.031
2001	36.883.232	17.507.465	3.786.915	15.588.852
2002	36.990.091	15.584.885	4.013.701	17.391.505
2003	40.928.752	16.697.974	4.664.151	19.566.627
2004	42.434.688	18.736.460	4.723.050	18.975.178
2005	48.619.953	20.782.989	5.466.631	22.370.333
2006	48.102.089	15.965.961	6.646.029	25.490.099
2007	57.941.339	23.440.370	6.979.411	27.521.558
2008	55.204.397	23.984.412	5.721.044	25.498.941
2009	43.661.265	12.364.676	5.383.828	25.912.761
2010	57.146.801	25.550.569	5.324.247	26.271.985
2011	58.195.398	25.684.746	4.605.286	27.905.366
2012	55.278.600	27.428.838	4.061.236	23.788.526
2013	54.888.045	25.407.874	4.786.042	24.694.129
2014	52.863.881	20.475.938	4.791.432	27.596.511
2015	56.415.302	23.486.025	5.588.590	27.340.687
2016	67.756.528	29.719.641	6.002.199	32.034.688
2017	68.669.146	31.438.869	5.736.082	31.493.195
2018	58.744.509	27.064.846	4.911.739	26.767.924
2019	79.017.922	40.544.726	6.051.356	32.421.841
2020	70.056.967	38.207.774	5.746.273	26.102.920
TOTALES	1.124.395.229	496.302.997	108.848.576	519.242.657

Fuente. Reproducida de <https://www.magyp.gob.ar>, Embarques, de 2022.

TABLA 7

Exportaciones por Producto en los Puertos de Bahía Blanca en Toneladas 2000-2020

Año	Granos, Aceites y Subproductos	Cereales y Oleaginosas	Aceites	Subproductos
2000	5.525.269	4.125.560	432.547	967.162
2001	5.660.207	4.732.126	334.695	593.386
2002	4.787.159	3.759.975	280.547	746.637
2003	5.690.990	4.462.922	371.585	856.483
2004	6.355.949	5.070.606	391.547	893.796
2005	8.490.742	6.981.896	407.544	1.101.302
2006	7.005.235	5.779.476	336.563	889.196
2007	8.344.524	7.102.182	261.351	980.991
2008	7.641.278	6.387.936	291.273	962.069
2009	5.215.205	3.913.937	402.178	899.090
2010	7.450.228	6.200.767	313.749	935.712
2011	8.034.051	6.761.612	368.001	904.438
2012	8.420.956	7.155.219	335.413	930.324
2013	7.360.227	6.482.528	113.519	764.180
2014	6.357.714	4.958.851	144.074	1.254.789
2015	6.224.371	5.488.029	79.179	657.163
2016	10.023.722	9.211.812	114.065	697.845
2017	8.635.146	7.878.427	121.695	635.024
2018	7.559.064	6.694.599	82.823	781.642
2019	11.448.416	10.708.730	176.913	562.773
2020	9.670.183	9.138.548	58.428	473.207
TOTALES	155.900.636	132.995.738	5.417.689	17.487.209

Fuente. Reproducida de <https://www.magyp.gob.ar>, Embarques, de 2022.

A continuación, se expone la Tabla 8 relacionada al índice de conectividad marítima o PLSCI, según sus siglas en inglés, que cuantifica el nivel de conexiones de un puerto a la red logística global y se genera a partir de seis componentes. Para calcularlo se divide el valor del puerto por el valor máximo de cada componente y luego se calcula el promedio de los seis componentes. En este caso, la calificación máxima de eficiencia portuaria será de 100 puntos (UNCTAD, 2020).

Este indicador refleja la posición de una terminal con respecto a la red de transporte marítimo de línea mundial, es decir al tráfico de carga general y contenerizada que se realiza por rutas frecuentes entre puertos fijos, con sus respectivas escalas. Se lo consideró en el análisis ya que el resultado denota la falta de inversión en ambos puertos enfocados principalmente a las cargas a granel con respecto a la importación de equipos y repuestos esenciales para el desarrollo de la industria agropecuaria, que por lo general se importa contenerizada.

TABLA 8

Índice de conectividad marítima o PLSCI 2007-2020

Puerto	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013
Bahía Blanca	4,5	4,5	5,2	4,2	5,9	9,5	14,7
Rosario	2,6	2,6	2,8	2,6	5,5	5,7	5,1

Puerto	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020
Bahía Blanca	9,5	8,3	8,4	8,2	8,2	11,7	12,1
Rosario	4,3	4,3	4,3	7,5	6,7	6,6	6,2

Fuente. Reproducida de <https://unctad.org>, Índice de conectividad marítima, de 2020.

Luego, se exponen en la Tabla 9 los resultados del índice de desempeño logístico para cada país realizado por el Banco Mundial en sociedad con compañías privadas, instituciones académicas e individuos involucrados en logística internacional. Los puntajes se promedian entre todos los encuestados y varían en una escala de 1 a 5 donde la puntuación más alta representa un mejor nivel de integración (Banco Mundial, 2020). De acuerdo a la calificación otorgada, la Argentina obtuvo 3 puntos promedio, lo cual representa un nivel de integración moderado.

La puntuación final refleja la realidad de la logística nacional en relación con la competitividad, la calidad de los servicios logísticos, la facilidad para coordinar los embarques a precios competitivos, la frecuencia de arribo de los embarques, la calidad de la infraestructura del transporte y la facilidad para hacer el seguimiento a los envíos. En resumen, este indicador evalúa el nivel general de competencia y calidad de los servicios logísticos nacionales (Banco Mundial, 2020).

TABLA 9

Índice de Desempeño Logístico Argentino 2007-2018

Indicadores	Año 2007	Año 2010	Año 2012	Año 2014	Año 2016	Año 2018
Competitividad y calidad de los servicios logísticos	3	3,03	2,95	2,93	2,82	2,78
Arribo de embarques dentro del plazo previsto	3,5	3,82	3,27	3,49	3,47	3,37
Calidad de la infraestructura relacionada con el transporte	2,81	2,75	2,94	2,83	2,85	2,77
Facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos	3	3,15	3,3	3,15	3,26	3,05
Facilidad para coordinar embarques a precios económicos	2,97	3,15	3,33	2,95	2,75	2,92
Eficiencia del despacho aduanero	2,65	2,63	2,45	2,54	2,62	2,42
Plazo de entrega para las exportaciones (días)	3	3,73	5	2	2	4
TOTALES	2,98	3,1	3,05	2,98	2,96	2,89

Fuente. Reproducida de <https://datos.bancomundial.org>, Índice de Desempeño Logístico, de 2020.

Como conclusión final de capítulo, se observa que para que estos puertos mejoren su grado de integración (resultado promedio obtenido: moderado) y logren integrarse completamente al comercio internacional son fundamentales las inversiones periódicas en obras de infraestructura que les permita una sinergia natural entre los distintos actores en las zonas de afluencia de cargas, disminuir los costos y aumentar el rendimiento de sus exportaciones.

CAPÍTULO 5: ENTREVISTA

ENTREVISTA AL MG. LIC. SERGIO GIANNICE

Magister, Licenciado y Consultor en Comercio Exterior

1. Estudios recientes sobre logística de exportación granaria en Argentina demostraron ineficiencias operativas como congestionamiento de camiones y contaminación ambiental en los accesos a las principales terminales agrícolas-portuarias del país. ¿En su opinión por qué cree que se originan estos problemas y de qué forma se podrían solucionar?

Creo que es un fenómeno que afecta al país desde hace algunos años. Es un problema multicausal debido a que no se genera por un único motivo. Por un lado, existen desincentivos a la inversión relacionados con los problemas macroeconómicos y la falta de seguridad jurídica que vive Argentina. Por otro lado, se origina por la ausencia del estado a la hora de sumar inversiones en este campo y, a su vez, debido a la falta de mecanismos para que se realicen inversiones. Lo que suele suceder es que el sector privado no puede afrontar la totalidad del desembolso para realizar inversiones de gran envergadura, ya que no es capaz de amortizarlas, para ello se necesita la participación del Estado como complemento.

Otro tema relevante que afecta a la logística de exportación granaria argentina es que uno de los factores claves para favorecer la eficiencia de las operaciones locales, como el desarrollo del transporte ferroviario, no es apoyado por todos los sectores, por lo cual se generan enfrentamientos regionales y no se logran soluciones complementarias.

2. En un informe Bernasconi (2010) señala que Argentina logró optimizar los métodos de labranza, transformándolo en uno de los sectores más productivos del mundo, sin embargo, en lo relacionado con la logística interna, el país aún presenta temas inconclusos vinculados a la integración de las cadenas de abastecimiento con los puertos agrícolas. ¿Cuáles cree que podrían ser algunas de las posibles soluciones?

Aquello que hizo posible que el sector agrícola argentino sea uno de los más eficiente del mundo fue la inversión realizada por el privado. La solución puede ser una mayor presencia del estado comprometido con el ordenamiento de la macroeconomía y la seguridad jurídica para atraer inversiones privadas tanto locales como externas. A su vez, se necesitan políticas que sean capaces de generar un escenario propicio para los negocios y mejorar la industria portuaria argentina.

3. El puerto es reconocido como generador de empleo, pero en la medida que crece la actividad portuaria también origina problemas de contaminación ambiental (ruidos y polvo), por lo que son cada vez más frecuentes los conflictos entre los vecinos y las empresas portuarias. ¿Cree que se podría evitar este problema mediante la relocalización de los puertos?

Sin dudas la relocalización de los puertos podría ser una solución a dicho problema, pero tal vez la resolución de dicho conflicto pueda ser posible mediante el incremento de inversiones en el desarrollo de otros que ya están operativos. No es sencillo el establecimiento de un nuevo puerto, pero si es cierto que algunas terminales portuarias podrían captar más cargas y no lo hacen porque no tienen el dinamismo necesario o no se les han dado las mejoras necesarias en infraestructura.

Por ejemplo, el caso del Puerto de Buenos Aires (el puerto argentino que transporta más contenedores) es el que genera mayor impacto ambiental, en especial debido al colapso del tráfico de sus principales vías de acceso. A su vez, existen intereses de operadores que frenan los avances del tema ecológico debido a que prefieren mantener el nivel operativo actual y no se presenten nuevas alternativas.

4. ¿La participación de manera conjunta del sector público y privado en relación con la explotación de la Hidrovía Paraná-Paraguay es la mejor manera de administrar esta ruta fluvial navegable de 1.635 kilómetros sumamente importante en el desarrollo del comercio exterior argentino?

Opino que la mejor forma es hacerlo de manera conjunta, aunque aún hay muchas inversiones por realizar y creo que tanto el sector público como el privado deben tener mayor participación en la mesa de negociaciones. Por ejemplo, hay tramos del canal de la Hidrovía en donde la navegación no es favorable por lo tanto es necesario realizar obras de dragado, balizamiento y señalización con mayor frecuencia.

Cabe mencionar que el transporte por barcaza es el que genera menor impacto en el medioambiente porque no genera ruido y consume muy poco combustible, es lento, pero desde el punto de vista del cuidado del ecosistema es muy favorable. Estos temas deberían ser fundamentales en la agenda de los gobiernos de los países que conforman la HPP.

5. Dada su experiencia y conocimientos en logística internacional, ¿qué entiende por la integración de los puertos agrícolas al comercio internacional y en qué medida cree que los puertos agrícolas argentinos del Gran Rosario y Bahía Blanca están integrados al comercio internacional?

En cuanto a la integración de los puertos al comercio internacional creo que sería posible cuando estos permiten una afluencia de carga del sector agrícola con destino internacional. A su vez, deberían vincularse estas fuentes de aprovisionamiento de cargas con una buena infraestructura portuaria mediante una mirada hacia el interior y exterior del país. Es importante que la oferta del transporte tenga precios competitivos de manera que asegure bajar los costos, mejorar la eficiencia operativa y aumentar la capacidad de carga.

Con relación a los Puertos del Gran Rosario y Bahía Blanca, es evidente que hay cierto nivel de integración sin embargo es una materia pendiente a nivel nacional ya que debería haber una mayor interrelación, por ejemplo, a través de una vía directa de conexión. Por lo tanto, todavía no estamos en presencia de una integración total entre dichos puertos, aunque individualmente captan muchas cargas anualmente y son considerados fundamentales para el desarrollo del comercio exterior argentino.

CAPÍTULO 6:

CONCLUSIONES FINALES

En conclusión, el resultado promedio obtenido de acuerdo a la observación de los sistemas de indicadores de eficiencia portuaria ha sido moderado. Por lo tanto, el abordaje de la investigación permitió comprobar la hipótesis de la tesis donde se planteaba que los principales puertos agrícolas argentinos cumplen los requerimientos de las cargas y están moderadamente integrados al comercio internacional.

En resumen, se pudo observar que la soja es el emblema del sector oleaginoso argentino y es el producto que suma la mayor cantidad de exportaciones cada año a través de los principales puertos agrícolas argentinos, siendo la primordial fuente de ingresos de divisas genuinas al país, según lo observado en menor medida también lo son el sector cerealero, el sector energético y el sector automotriz.

A su vez, se observa que durante el periodo 2000-2020 aumentaron las exportaciones gestionadas tanto por los puertos del Gran Rosario como Bahía Blanca. Sin embargo, a pesar de que estas sean las principales vías de conexión con el resto del mundo por donde se transporta casi la totalidad de la producción agrícola nacional, es una lástima que aún no estén totalmente integradas al comercio internacional.

Estos puertos agroexportadores siempre han sido receptores de inversiones que les permitieron mantener un óptimo volumen en su nivel de operaciones. No obstante, se pudo apreciar que la eficiencia portuaria no sólo depende de su propia existencia, sino que también se encuentra supeditada al rendimiento de actores externos que podrían afectar su integración al comercio exterior.

De la investigación se desprende que dichos resultados podrían mejorar con la existencia de un centro de transferencia de cargas bien desarrollado que agilice la logística internacional, logrando la presencia del multimodalismo en donde sea posible la utilización de más de un medio de transporte operado bajo la responsabilidad de un operador multimodal cuyo tránsito fuera amparado bajo un único documento.

A modo de cierre, aún se observan problemas estructurales en el país como la administración de la Hidrovía Paraná-Paraguay o el mantenimiento de los principales canales de navegación, por ejemplo, se advierte que cuando hay que realizar grandes desembolsos en obras de infraestructura portuaria, el sector privado por sí sólo no puede afrontar la totalidad de la inversión. Por lo tanto, sería conveniente que el Estado Nacional participe más activamente como inversor complementario en este tipo de proyectos o bien desarrolle políticas públicas destinadas a la integración de los puertos agrícolas argentinos fundamentales para el desempeño del comercio exterior.

BIBLIOGRAFÍA

- AFIP. (2020). *AFIP*. Obtenido de <https://www.afip.gob.ar/zonasFrancas/conceptos-basicos/concepto.asp>
- Agosta, R. (2011). Problemática del sector del transporte en la Argentina. *Voces en el Fénix*.
- Alvarez García, D. (2020). *Las Cadenas Logísticas en los Hinterlands Portuarios: El Caso de los Complejos Exportadores en la República Argentina*. Madrid.
- Alvarez, D., & García, N. (2018). *Transporte por agua y puertos*. IT/UNSAM.
- Banco Mundial. (Junio de 2006). Obtenido de www.antonioz.com.ar/download/BM-ARG-LOG-y-TR_Final-Version_30-06.pdf, p. 28
- Banco Mundial. (2020). Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/>
- Barbero, J. A. (2021). *Los retos de las vías navegables*. UNSM.
- BCR. (2019). *En 2018, las tres terminales portuarias que más despacharon granos en Argentina pertenecen a la Zona Sur del Gran Rosario*. Rosario.
- BCR. (2020). *El Gran Rosario es el nodo portuario agroexportador más importante del mundo*.
- Bergero; Di Yenno; Terré. (2021). *Ranking de exportación de empresas agroindustriales según ventas en la campaña 2019/20*. Rosario: BCR.
- Bermudez, G. (2012). *La infraestructura vial en Argentina*. Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas.
- Bloch, R. (1996). *Transporte Multimodal*. Buenos Aires: AD HOC.
- Bloch, R. (2015). *Transporte Internacional de Mercaderías*. Buenos Aires: Ediciones IARA S.A.
- Bonomelli, G., & Galaverna, D. (2020). *El puerto de los rosarinos*. Rosario: ENAPRO & UNR.
- Burgos, M., & Mattos, E. (2015). *Industrialización y plataforma de exportación de la soja en Argentina*.
- Calzada, & Rozadilla. (2020). *Continúa el fuerte peso del flete camionero granelero en las largas distancias*. Rosario: Bolsa de Comercio de Rosario.
- Calzada, J., & Di Yenno, F. (2017). *Gran Rosario es el nodo portuario exportador sojero más importante del mundo*. Rosario: BCR.
- Calzada, Julio; Di Yenno, Federico. (2019). *El 14% de la capacidad de almacenaje comercial fija del país está ubicada en los puertos graneleros del Gran Rosario*. Rosario: BCR.
- Carbone, D., Frutos, M., & Casal, R. (2014). *Eficiencia Portuaria, Análisis de los Indicadores para su Determinación*.
- Carbone; Noceti; Irisarri. (2016). *¿Desigualdad en el acceso al espacio del estuario? El Directorio del Consorcio General del Puerto de Bahía Blanca*. Ensenada.

- Carina Guzowski, María Ibañez, & María Zabaloy. (2020). *Energía, innovación y ambiente para una transición energética sustentable: retos y perspectivas*. Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
- Carnevali, A. (Noviembre de 2013). Sistema de Gestión Ambiental y Seguridad Portuaria. Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina.
- Castellano, L., & Angeletti, T. (2013). *El papel de las infraestructuras para atender el desarrollo regional. Una lectura particular desde la movilidad de cargas en el Gran Rosario*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario.
- CEPAL. (Julio de 2012). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Obtenido de <http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/7/47697/FAL310-WEB.pdf>
- CGPBB. (2017). *Visión Portuaria 2040*. Bahía Blanca.
- CGPBB. (Febrero de 2018). *Puerto Bahía Blanca*. Obtenido de <https://puertobahiablanca.com/novedades/historica-operatoria.html>
- CGPBB. (2021). *Puerto Bahía Blanca*. Obtenido de <https://puertobahiablanca.com/politica-integral.html>
- CGPBB. (2021). *Puerto Bahía Blanca*. Obtenido de <https://puertobahiablanca.com/organigrama.html>
- Conte, C. (2003). *Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: La primera década, 10 años de logros*. Bahía Blanca: Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital.
- Cordone, Graciela. (2010). Mirando el suelo a través de la cadena agroindustrial. *Revista para mejorar la producción*, 147-150.
- CREEBBA. (2011). *Centro Regional de Estudios Económicos de Bahía Blanca Argentina*. Obtenido de <https://www.creebba.org.ar/?op=iae>
- Deshmukh, A. (2013). *Indian Ports - The Current Scenario*. Mumbai.
- Doerr, O., & Sánchez, R. (2006). *Indicadores de productividad para la industria portuaria*. Santiago de Chile.
- Galimberti, C. (2021). Obtenido de <http://revistas.uach.cl/index.php/aus/article/view/6848>
- Galimberti, Cecilia. (2015). La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. *Revista Transporte y Territorio*, 24.
- García, N. (2019). *La planificación del transporte por agua en Argentina*. UNSAM.
- Gardel, C. (1999). *Puertos graneleros en la Argentina y algunos indicadores de performance portuaria*. Rosario: Investigación & Desarrollo. Bolsa de Comercio de Rosario.
- Ibañez, C. (2008). *Costos de Estadía de Buques en Puertos Argentinos 2000/2008*.
- INDEC. (2020). *Complejos exportadores / Informes técnicos / vol. 5, n° 38*.
- INDEC. (2020). *Intercambio comercial argentino*. Buenos Aires.
- Lizasoain, & Montesarchio. (1981). *Dinámica sedimentaria de la denominada ría de Bahía*. Bahía Blanca: IADO.

- López, R., Questa, Jones, & Pascuale. (2011). La logística de granos y subproductos en el área Norte del Gran Rosario. Controversias y consensos. *Revista de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Agrarias.*, 08.
- López, Roberto; Questa, Teresa. (2011). UN ESPACIO LOGÍSTICO: EL POLO INDUSTRIAL-EXPORTADOR DE GRANOS Y DERIVADOS DEL GRAN ROSARIO. *Revista Geográfica de América Central*, 04.
- Menna, M. (2008). Sobre la nueva "conquista del desierto": el IIRSA en la Patagonia Argentina. *Theomai*.
- Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Argentina. (2020). *Características de los Puertos Cerealeros Argentinos*. Obtenido de https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_archivos/000010_Puertos/900000_Caracter%C3%ADsticas%20de%20los%20Puertos%20Cerealeros%20Argentinos.php
- Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Argentina. (2022). *Embarques*. Obtenido de https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/exportaciones/_archivos/000030_Embarques%20-%20Exportaciones%20de%20Granos,%20Aceites%20y%20Subproductos/000030_Por%20Puerto.php
- Ministerio de Transporte. (2016). *Decreto 8/2016*. Obtenido de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/255000-259999/257515/norma.htm>
- Municipio de Bahía Blanca. (2020). *BAHIA*. Obtenido de <https://www.bahia.gob.ar/ciudad/>
- Omar, D. (2020). *DESARROLLO LOCAL EN PUERTO ROSALES. ¿Utopía o realidad?* Córdoba: Departamento de Geografía, Universidad de Córdoba.
- Pascari, Cristiani, Perezlindo, & Marchegiani. (2018). *Hidrografía Paraná-Paraguay: legislación, economía y sustentabilidad portuaria*. INVENIO.
- Pellegrini, J., Castagna, A., Liendo, M., & Martínez, A. (2013). *Caracterización de la estructura industrial del área San Lorenzo-Puerto San Martín*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario.
- Pengue, D. I. (2014). *Cambio y escenarios en la agricultura argentina del siglo XXI*. Buenos Aires: FADU, UBA.
- Pisano, F., & Pommarés, N. (2017). *Cuaternario y geomorfología de Argentina: Distribución y características de los principales depósitos y rasgos geomorfológicos*. La Plata: CONICET.
- Profertil. (2021). Obtenido de <https://www.profertil.com.ar/index.php/noticias-recientes/comunicacion-institucional/2001-2021-nuestros-primeros-20-anos>
- Ramborger, María Alejandra, & Lorda, María Amalia. (2010). Análisis de las transformaciones antrópicas de la franja costera de la bahía Blanca a partir de la interpretación de fotografías aéreas. *Revista Universitaria de Geografía*.
- Raposo, I., Liendo, M., Martínez, A., & Cafarell, S. (2014). *Una mirada crítica a más de dos décadas de aplicación de la Ley Nacional N° 24093 (Nuevo Régimen Legal de Puertos). Una verificación en el caso de Puerto Rosario*. Rosario.

- Salvia, M. (2012). *Profundizar la inversión en infraestructura*.
- Sarro, L. (2016). *Hacia una Memoria de Sostenibilidad del Puerto de Bahía Blanca*. Bahía Blanca.
- Siport21. (2011). *Sistema Innovador para el Suministro de LNG en la Terminal Bahía Blanca de Argentina*. Buenos Aires.
- Terwissen, A. P. (2008). *Diferencias en las cotizaciones de los principales commodities agrícolas embarcados en los Puerto de Quequén y Bahía Blanca entre 1994 y 2007*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Tiempo Industrial. (2013). Profertil inauguró su planta en puerto General San Martín. *Tiempo Industrial*, 3-5.
- Trujillo, L. (2006). *El puerto de Bahía Blanca tras la reforma del estado: desregulación, descentralización y transformación*. Bahía Blanca: Ediuns.
- UNCTAD. (1987). *Measuring and Evaluating Port Performance and Productivity*. New York.
- UNCTAD. (1992). *Desarrollo y mejora de los puertos. Los principios de la gestión y la organización moderna de los puertos*.
- UNCTAD. (2019). *Informe sobre el Transporte Marítimo*. Nueva York: Naciones Unidas.
- UNCTAD. (2020). Obtenido de <https://unctad.org/>
- UNLP. (2015). *Estudio de prefactibilidad técnica, socioeconómica, ambiental, financiera y de ingeniería*. Facultad de Ciencias Económicas.
- Venesia, J. C. (2015). La Historia de los puertos, las ciudades y las regiones: Espacio y Territorio, Política, Economía, Sociedad, Cultura y Relaciones Internacionales. *6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias*. Rosario.
- Villalobos, T. (2004). *Argentina: País Marítimo*. Centro Naval.
- Zedillo, E. (2018). *OpenMind BBVA*. Obtenido de <https://www.bbvaopenmind.com/articulos/la-ultima-decada-y-el-futuro-de-la-globalizacion/>

ANEXOS

Anexo A. Ley 24.093

Sanción: junio 3 1992

Promulgada parcialmente: junio 24 de 1992

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

TÍTULO I

AMBITO DE APLICACION

Artículo 1° — Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

Artículo 2° — Denomínese puertos a los 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.

Artículo 3° — Quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley, los puertos o sectores de éstos, destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

TÍTULO II

DE LA HABILITACION

CAPÍTULO I

DE LOS PUERTOS EXISTENTES O A CREARSE

ARTÍCULO 4° — Requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

ARTÍCULO 5° — La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4° debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, según lo establecido en esta ley, comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo de diez días hábiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo.

ARTÍCULO 6° — A los efectos de la habilitación, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Ubicación del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;

- c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
- d) Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según su uso y según su destino; categorizaciones que serán definidas por el titular del puerto;
- e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
- f) incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
- g) Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
- h) Normas de higiene y seguridad laboral;
- i) Control aduanero y de migraciones;
- j) Policía de la navegación y seguridad portuaria.

ARTÍCULO 7° — Los puertos se clasificarán en:

- 1) Según la titularidad del inmueble:

Nacionales

Provinciales

Municipales

De los particulares

- 2) Según su uso:

Uso público

Uso privado

Son considerados puertos de uso público: aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.

Son considerados puertos de uso privado Aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos. Dicha actividad se desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuarios.

- 3) Según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso:

Comerciales

Industriales

Recreativos en general

Se consideran puertos comerciales, aquellos cuyos destinos es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.

Son considerados puertos industriales, aquellos en los que se opere 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.

Son considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos o turísticos locales.

ARTÍCULO 8° — El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación. No se considerará cambio de destino la modificación de las instalaciones que resulte de los avances tecnológicos en el proceso industrial, de las exigencias del mercado y de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

CAPÍTULO II

DE LOS PUERTOS EN FUNCIONAMIENTO

ARTÍCULO 9° — Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso Nacional, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

CAPÍTULO III

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTÍCULO 10. — La habilitación de todos los puertos mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentación y que dieron lugar a la habilitación respectiva.

TÍTULO III

DE LA ADMINISTRACIÓN Y OPERATORIA PORTUARIA

CAPÍTULO I

DE LA TRANSFERENCIA DEL DOMINIO, ADMINISTRACIÓN O EXPLOTACIÓN PORTUARIA NACIONAL A LOS ESTADOS PROVINCIALES Y/O A LA MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y/O A LA ACTIVIDAD PRIVADA

ARTÍCULO 11. — A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo le transferirá a título gratuito, el dominio y la administración portuaria.

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

CAPÍTULO II

DE LA ADMINISTRACIÓN Y OPERATORIA ESTATAL

ARTÍCULO 12. — En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará 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. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el que hacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo temario se encuentre emplazado el puerto y él o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. 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.

ARTÍCULO 13. — La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a éstos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley.

ARTÍCULO 14. — 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.

ARTÍCULO 15. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesorio, la administración comitente podrá celebrar acuerdo de anticresis.

ARTÍCULO 16. — Los plazos de cualquiera de los contratos mencionados en los artículos anteriores, deberán permitir la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes.

CAPÍTULO III

DE LA ADMINISTRACIÓN Y OPERATORIA DE LOS PUERTOS PARTICULARES.

ARTÍCULO 17. — Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad.

ARTÍCULO 18. — Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares estarán exentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

ARTÍCULO 19. — La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.

CAPÍTULO IV

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTÍCULO 20. — El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practicaje.

TÍTULO IV

DE LA JURISDICCIÓN Y CONTROL

ARTÍCULO 21. — Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otras la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. Las autoridades de aplicación deben coordinar tales controles ejercidos en razón de las responsabilidades inherentes a los organismos nacionales al solo efecto de que no interfieran con las operaciones portuarias.

TÍTULO V

DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 22. — La autoridad de aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5° y 9° de la presente ley;

- b) Controlar dentro del ámbito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden competencia nacional;
- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. Podrá suspender dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
- d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado nacional;
- e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;
- f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;
- g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
- h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;
- i) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación competa a una autoridad nacional;
- j) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;
- k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23, inciso a) de la presente ley;
- l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;
- II) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional.

TÍTULO VI

DE LA REGLAMENTACIÓN

ARTÍCULO 23. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un período de ciento ochenta días a partir de su promulgación:

Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

- a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo, así como ante la justicia competente.
- b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación.
- c) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación y/o administración de los puertos.
- d) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control en los puertos conforme al artículo 19 de la ley.
- e) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental, controles sanitarios.

TÍTULO VII

CONSIDERACIONES FINALES

ARTÍCULO 24. — Deróguense las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el decreto 10.059/43 ratificado por ley 13.895 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente. Derogase el anexo I de la ley 23.696 en cuanto dice: Administración General de Puertos descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias.

ARTÍCULO 25. — Comuníquese al Poder Ejecutivo—ALBERTO R. PIERRI—EDUARDO MENEM—Esther h. Pereyra de Pérez Pardo—Edgardo PiuZZi.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES A LOS TRES DIAS DEL MES DE JUNIO DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS.

Decreto 1029/92

Bs. As., 24/6/92

VISTO el proyecto de Ley registrado bajo el N° 24.093 y;

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 23.696 declaraba sujeta a privatización a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS disponiendo su descentralización y provincialización y a su vez la concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias principales o accesorias.

Que en uso de las atribuciones que confiere el Artículo 61 de la mencionada norma legal el PODER EJECUTIVO NACIONAL dispuso la liquidación de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, la que se efectivizará una vez que los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción sean transformados, transferidos o privatizados, según lo estatuye el Decreto N° 817 del 28 de mayo de 1992.

Que en el proyecto de ley que se observa se dispone la transferencia del Puerto de Buenos Aires a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Que ello sea dispuesto en una norma legal y sin posibilidad de elección para el PODER EJECUTIVO NACIONAL es inconveniente dado que es necesario, dentro de las prescripciones de la Ley N° 23.696, que la autoridad de aplicación conserve su poder de decisión a efectos de disponer la transferencia o privatización del Puerto de Buenos Aires de la manera más propicia según los fines perseguidos en esa ley.

Qué, asimismo, es de destacar que la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES es un ente descentralizado que actúa dentro de la esfera del Gobierno Federal, y por lo tanto resulta conveniente que la privatización del puerto mencionado sea ejecutada por la máxima autoridad de éste, que no es otro que el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que conforme lo que surge de los considerados anteriores es inconvenientes la derogación del Anexo I de la Ley N° 23.696 en lo que se refiere a los puertos de la Nación, toda vez que permite al PODER EJECUTIVO NACIONAL, la determinación de descentralización o provincialización de los mismos y su concesión total o parcial.

Que en tal sentido es necesario afirmar que suprimiendo la parte del Anexo detallada se estaría privando a la autoridad de aplicación de utilizar los procedimientos de la Ley N° 23.696 que tienen como característica principal privilegiar la transparencia y la igualdad entre los posibles concesionarios.

Que lo dicho no constituye un mero aspecto formal dado que en la legislación nacional no existe norma que reglamente los procedimientos previos a la concesión, llegando a sostener calificada doctrina e inclusive la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION que en tales contratos debe estarse a la libre elección, de no utilizarse los sistemas previstos en la Ley N° 23.696.

Que el presente se dicta en uso de las atribuciones que confiere el artículo 72 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1° - Observase la parte del artículo 11 del proyecto de ley registrado bajo el N° 24.093 que menciona a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Art. 2° - Observase la parte del artículo 24 del proyecto de ley registrado bajo el N° 24.093 que dispone la derogación del Anexo I de la Ley N° 23.696 en cuanto dice:

"ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS, descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias".

Art. 3° - Con las salvedades establecidas en los artículos precedentes, cúmplase, promulgase y téngase por ley de la Nación el proyecto de ley registrado bajo el N° 24.093.

Art. 4° - Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. - MENEM - Guido Di Tella