

El Puerto de Buenos Aires dio de baja un negocio vinculado a Moyano

Comercio exterior

Los exportadores e importadores ya no tendrán la obligación de pagar el seguro TAP y podrán ahorrar 4 dólares por tonelada. Lo ofrecía una empresa, IVETRA, que estaba ligada al Sindicato de Camioneros .



Vistas del puerto de cargas de Buenos Aires. foto Gustavo Castaing

Matías Longoni

La nueva conducción de la Administración General de Puertos (AGP) decidió poner fin a una suerte de "peaje" que se cobró en el puerto de Buenos Aires y Dock Sud en los últimos cinco años por cifras cercanas a los 150 millones de dólares anuales. Se trata del seguro **Transporte Argentino Protegido (TAP)**, que era exigido a todos los operadores de las terminales porteñas y únicamente lo ofrecía una empresa llamada IVETRA, a la que siempre se vinculó con el líder de la CGT y del gremio de los Camioneros, Hugo Moyano.

En una resolución firmada en las últimas horas a pedido del Ministerio de Agroindustria y de varias cámaras empresarias ligadas a la exportación, el interventor de la AGP, Gonzalo Mórtola, dispuso que quien quiera tomar un seguro para cubrir de eventualidades sus cargas podrá hacerlo **"a su libre elección, sin que ello implique un recaudo condicionante del ingreso o egreso de los contenedores a las terminales"** portuarias de la ciudad de Buenos Aires y Avellaneda.

En criollo, lo que dispuso este funcionario -un ex rugbier del Cardenal Newman, el mismo colegio secundario donde estudió el presidente Mauricio Macri- es que los

importadores y exportadores de los cerca de **2 millones de contenedores que circulan cada año por el puerto** no deberán pasar por las oficinas de Piedras 343, pertenecientes a IVETRA SA. Esa sociedad nació en 2007 y comenzó a prestar el servicio del TAP en junio de 2011, en medio de una fuerte polémica porque no hubo licitación y siempre fue la única que prestaba dicho servicio. Pero el "peaje" duró hasta ahora, ya que sin ese certificado **era imposible realizar las operaciones.**



Agrupaciones del Sindicato de Camioneros recorren las Avenidas San Juan y 9 de Julio Foto Emiliana Miguez

El costo del TAP comercializado por IVETRA era **67 dólares más IVA por container**, lo que según algunos expertos equivale a unos 4 dólares por tonelada de mercadería. Para tener una idea del impacto de esta decisión, en el Ministerio de Agroindustria estimaron que en 2016 saldrán por el puerto de Buenos Aires unas **2,9 millones de toneladas de productos agropecuarios** (carnes, cueros, frutas, jugos, bebidas, algodón, aceites, madera, maní y legumbres) y que los productores se ahorrarán así un costo extra cercano a **12 millones de dólares.**

Desde el vamos los negocios de IVETRA -que también obtuvo la concesión de terrenos en el puerto sin licitación y levantó un Centro de Transporte Multimodal (CTM)-, estuvieron ligados con el Sindicato de Camioneros de Hugo Moyano. El presidente original de esa sociedad fue el ex juez y abogado del gremio Daniel Llermanos. También tallaba fuerte Gustavo Fabián "el Turco" Elías, un empresario muy cercano al líder de la CGT. La influencia directa del dirigente sindical duró por lo menos hasta octubre de 2012, cuando comenzó a enfrentarse abiertamente con el gobierno kirchnerista. De todos modos el sistema siguió funcionando sin alteraciones, a pesar de las críticas de muchos operadores.



Daniel Llermanos, ex juez y abogado del gremio de los Camioneros. (Télam)

La resolución de la AGP para dar por tierra con la imposición de ese seguro a las empresas se basó en que de los pliegos de bases y condiciones que regularon la transferencia del puerto de Buenos Aires en 1993 a una serie de concesionarias, "no surge la obligatoriedad por parte de dichas empresas de exigir la cobertura prevista en el certificado TAP a efectos de permitir el ingreso y egreso a sus instalaciones de los transportes y los contenedores". Una segunda lectura entre líneas dirá que esa exigencia -que se prolongó por largos cinco años- **no tenía entonces sustento legal**.

Luego de aclarar que ese tipo de seguros serán optativos para los importadores y exportadores, la Resolución 76 recordó que las concesionarias sí "están obligadas a tomar un seguro" para cubrir sus propias actividades, y las convocó a integrar un grupo de trabajo destinado a analizar y revisar la "estructura tarifaria" prevista en el pliego de licitación de 1993 y renovado en 2015. La idea de Mórtola es que los valores para operar en el puerto porteño "respondan a una metodología de carácter público, transparente y previsible".

La Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), una de las entidades empresarias que se opuso al sistema, felicitó al Gobierno por la decisión de liberar al Puerto de Buenos Aires del sistema TAP. En un comunicado de prensa se explicó que "el era un sistema de prácticas inapropiadas que incrementaba los costos en perjuicio de las exportaciones y el trabajo argentino".