

Buenos Aires, 9 de diciembre de 2024

Señor
Asesor
Fernando VIDELA
Subsecretaria de Comercio Exterior
PRESENTE

De nuestra consideración:

Las Instituciones firmantes y reunidas en el marco del Consejo de Cargadores Ampliado (Cámara Argentina de Comercio y Servicios, Cámara de Exportadores de la República Argentina, Cámara de Importadores de la República Argentina y Unión Industrial Argentina), que reúnen al 100% de la carga de importación y exportación, más la industria y el comercio, nos manifestamos públicamente en el marco de la situación actual de los costos y operación de las principales Terminales Portuarias de contenedores en la República Argentina.

Ante la observación de un escenario carente de competencia y de alta concentración en la integración “Terminal Portuaria – Línea Naviera”, los dadores de carga nos vemos en la necesidad de manifestar, desde nuestro punto de vista como pagadores del total de los servicios que brinda la cadena de valor logística del comercio internacional, los efectos negativos de los diversos aumentos en las tarifas portuarias durante el año en curso como así también de la falta de información sobre la productividad y movimientos de contenedores en nuestro país, situación que nos permitiría tomar mejores decisiones; de las auditorias que deberían existir a los puertos concesionados por el Estado Nacional y que son de público interés, así como la extensión permanente de pliegos de licitación vencidos que no contemplan la realidad actual de la logística internacional, entre otras situaciones que se han descrito en el encuentro realizado en la Subsecretaría de Comercio Exterior de la Nación.

Con los diversos escenarios expuestos por las diferentes Cámaras que integran el Consejo de Cargadores Ampliado, requerimos a quienes tienen responsabilidad que se evalúen e implementen soluciones a los siguientes pedidos:

1. Retrotraer las Tarifas Portuarias al mes de diciembre de 2022, teniendo en consideración que los tarifarios están expresados en moneda dura y las modificaciones fueron rechazadas por consejo ampliado. Para cualquier modificación del cuadro tarifario se debería presentar previamente una estructura de costos, datos estadísticos y auditoria que lo sustenten ante la Secretaría de Industria y Comercio y las entidades que representan la carga.
2. Eliminar el cobro del THC (*Terminal Handling Charge*) por parte de la Terminal Portuaria, toda vez que el servicio es cobrado por la Línea Naviera en condiciones *Liner Terms* (donde los costos de estiba y trincado de la carga son por cuenta del buque y están incluidos en el valor del flete).
3. Eliminar el cobro de las tasas a las cargas, fundamentado en los usos de una infraestructura anticuada, sin inversiones de magnitud desde hace más de una década y ya amortizada por la carga.

4. Establecer los mecanismos para realizar una auditoria en carácter de inmediato e informar públicamente, los niveles de productividad real de las Terminales concesionadas.
5. Procurar que los niveles de productividad puedan ser auditados por el Estado Nacional, de forma independiente, en favor de todos los ciudadanos interesados, brindando públicamente de manera regular y en tiempo real estos datos.
6. Arbitrar los medios para evaluar la situación actual y ceder a un tercero independiente, el "turnero" para retiro de los contenedores en las Terminales, con el fin de asegurar un trato equitativo, la correcta competencia y favorecer el retiro de los contenedores dentro de los plazos del arribo forzoso.
7. Evitar la inclusión de nuevos cargos o reagrupamiento de cargos en el esquema Tarifario actual, hasta no renovar los pliegos de Licitación conforme a las nuevas tendencias y necesidades de la logística internacional actual.
8. Eliminar el cargo de seguridad PBIP del Tarifario vigente, puesto que los costos de seguridad son obligaciones de la Terminal como condición para ser habilitadas.
9. Implementar la entrega continua de contenedores bajo un mismo *Bill of Lading* para evitar así el cobro de estacionamiento de camiones a la espera del cumplimiento del número total de contenedores a retirar según el documento de embarque.
10. Eliminar los extra-costos correspondientes al contenedor de 40 pies *high cube* que NO se corresponde con un contenedor fuera de medida, que desde hace más de dos décadas es el equipo de transporte más utilizado y difundido en el mundo y cuyo costo adicional aumenta en un 160%.

De la misma manera y a los fines de discutir y consensuar la estructura portuaria que nuestro país necesita, con el objeto de que las Terminales contribuyan a la simplificación, fluidez y facilitación del comercio y no actúen como un ancla para la competitividad, los presentes solicitamos a las autoridades competentes que se abra públicamente una mesa de trabajo con el Consejo de Cargadores Ampliado, con el fin de construir los pliegos de licitaciones futuras donde los dadores de carga (exportadores/importadores) tengamos un rol central y decisor como usuarios finales y legítimos de la infraestructura portuaria.

Los puertos no deben continuar su desarrollo apartados de la realidad y las necesidades de sus usuarios finales.

Sin más saludamos muy cordialmente.



Carlos Restaino
Secretario
Consejo de Cargadores

Cámara Argentina de Comercio y Servicios

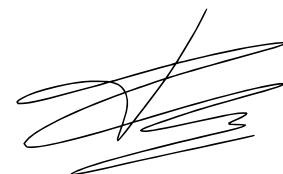


Eduardo Rodríguez
Secretario
Consejo de Cargadores

Unión Industrial Argentina



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



Lic. Fernando Furci
Gerente General
Cámara de Importadores de la República
Argentina - C.I.R.A.