



CAMARA
DE PUERTOS
PRIVADOS
COMERCIALES



CENTRO DE
EXPORTADORES
DE CEREALES



CIARA
Cámara de la Industria Aceitera
de la República Argentina

Buenos Aires, 19 de abril de 2016

A la Gerencia General del
Servicio Nacional de Sanidad y
Calidad Agroalimentaria
S _____ / _____ D

*Ref: Consulta Pública N° 262 – Inspección y Aprobación de
Bodegas/Tanque de Buque/Barcazas que vayan a
transportar granos, sus productos y subproductos
de destino a exportación, presentados en gráneles.*

De nuestra mayor consideración:

Nos dirigimos a Ud. Alberto Ramirez, en Representación de la Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPPC) y Alberto Rodriguez, en representación de la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (CIARA) y del Centro de Exportadores de Cereales (CEC), con motivo de la Consulta Pública N° 262 lanzada por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria.

Al respecto queremos dejar de manifiesto nuestra preocupación por el contenido del proyecto de resolución vinculada con la inspección y aprobación de bodegas/tanques de buques/barcazas que vayan a transportar granos, sus productos y subproductos con destino a exportación, a ser embarcados a granel.

Compartimos el interés en mejorar el sistema de inspección y aprobación y queremos contribuir en el proceso pero consideramos que tal como está presentado el proyecto de norma podría generar importantes problemas en la comercialización de granos y subproductos.

En particular, consideramos que el proyecto de norma, de ser aprobado, generaría importantes pérdidas de capacidad operativa en las terminales de up-river, así como una mayor congestión fluvial en la zona y mayores costos que perjudicarían seriamente al origen argentino.

La designación del muelle como lugar de inspección y aprobación de bodegas (artículos 1 y 2), involucra y afecta negativamente a un actor, la terminal, no responsable de las condiciones en las que se encuentren las bodegas de los buques.

Esta medida en caso de ser aprobada, no sólo afectará severamente la capacidad operativa del muelle y contribuirá al mayor congestionamiento de los puertos de Paraná sino que también agregará un nivel de incertidumbre que redundará en el aumento de los valores de flete por parte de los armadores, con el consiguiente perjuicio para el origen argentino. A los motivos mencionados, deberemos agregarles un par de temas no menores como la demora en la carga de los buques, los mayores costos por el uso de remolcadores y la pérdida de operatividad de los muelles.



CAMARA
DE PUERTOS
PRIVADOS
COMERCIALES



CENTRO DE
EXPORTADORES
DE CEREALES



CIARA
Cámara de la Industria Azucarera
de la República Argentina

A modo de ejemplo en el Cuadro 1 puede observarse un simple cálculo de horas perdidas de operatividad de una terminal.

Cuadro 1: Ejemplo de pérdida de tiempo y operatividad de las terminales

Sin contar demoras extraordinarias o excepcionales, en **30 días** un elevador que despacha 450.000 tons **tiene, a groso modo, 20 días netos de carga a buque** (10 días en general están perdidos con maniobras y cuestiones operativas), con lo cual se estarían cargando entre 22/23.000 tons/día de carga neta en esos 20 días ($450.000m/20=22.500m/24=937m$ x hora).

Un proceso de inspección de 7 bodegas (en caso de un buque tipo Panamax), lleva en condiciones normales, no menos de dos horas si las bodegas se inspeccionan por primera vez, con el agregado de la eventual pérdida de tiempo si los inspectores no llegan a tiempo para la hora de la citación. Quienes estamos a diario involucrados en operaciones portuarias sabemos que todos los actores de la logística de buques en muelle tienen retrasos involuntarios, fruto de problemas operativos y/o de tránsito o falta de personal.

En una terminal que opera 14 buques por mes, estamos hablando de **28 horas netas perdidas por mes, en un proceso normal, sin pérdidas de tiempo extraordinarias.**

Si a estas horas le sumamos (de manera optimista) solo dos buques rechazados en el mes, dos movimientos a rada y regreso a muelle (8 horas por buque) implicaría otras 16 horas netas de carga perdidas.

Si a esto le agregamos alguna discusión con el capitán por el estado de las bodegas, alguna sugerencia de limpieza rápida para evitar la salida del buque, más re inspecciones, más problemas de tráfico de buques cuando no hay radas disponibles, etc etc, siendo muy optimista le agregamos otras 24 horas.

Redondeando y sin problemas graves, son 70 horas menos de carga neta o 3 días de carga neta, que sería igual a perder entre 66 y 70.000 toneladas de carga por mes por terminal.

Si tomamos las principales terminales del upriver, con la habitual congestión que vemos entre marzo y agosto, imaginemos ¿qué pasaría si a cada terminal le restamos (o acumulamos para el mes siguiente) 70.000 toneladas mensuales? ¿Se imaginan traducir estas toneladas y horas perdidas a dólares? Si a todo el upriver le hacemos perder 2 o 3 días netos de carga, el efecto negativo en la logística terrestre, portuaria y marítima sería es muy grande, difícil de cuantificar. Y a medida que las cosechas se incrementen, el problema será mayor.

Es un ejemplo muy teórico pero fácilmente reproducible en las principales terminales de upriver. Son más buques entorpeciendo la navegación, más camiones en tránsito, más colas de vagones esperando descargar, etc etc.

Los costos y tiempos que insumirían los movimientos adicionales de los buques atentan contra la necesidad de efficientizar al máximo la operación de las terminales. El tráfico hacia las terminales upriver se encuentra desde hace ya algunas campañas en estado de colapso (no hay suficientes radas de espera, falta dragado, la subida desde zona común es lenta y problemática, etc.etc.), agregar este nuevo condimento aumentaría mucho más la problemática.

Por otro lado, también podría generar problemas para la circulación de camiones en plena cosecha ya que tener un buque rechazado en el muelle y no poder atracar otro podría generar demoras en la descarga de camiones y todos conocemos sus consecuencias.



**CAMARA
DE PUERTOS
PRIVADOS
COMERCIALES**



**CENTRO DE
EXPORTADORES
DE CEREALES**



CIARA
Cámara de Industrias Asociadas
de la República Argentina

El sistema de "apelación" sobre las decisiones de rechazo también atenta contra la operación. En el supuesto caso que admitieran inspeccionar fuera del muelle pero en una rada de espera, el tiempo que insumiría toda la apelación limita a la terminal que tiene una o dos radas como máximo habilitadas para espera, es decir la prefectura no subiría ningún otro buque de esa terminal hasta tanto no libere la rada de espera ocupada.

Por tal motivo solicitamos, extender el plazo de consultas con los sectores involucrados de modo tal de poder trabajar en conjunto para el diseño de un sistema que responda a las preocupaciones del SENASA y a los requerimientos internacionales en materia de inspección de bodegas, sin que ello signifique un obstáculo para el comercio de granos y subproductos ni un perjuicio para el origen argentino.

Sin otro particular, agradeciendo la oportunidad brindada para expresar nuestros comentarios, aprovechamos la ocasión para saludarlo a Ud. muy cordialmente.

Alberto Ramirez
Gerente General CPPC

Alberto Rodriguez
Presidente CIARA y CEC