

VERSION PRELIMINAR  
SUSCEPTIBLE DE CORRECCION  
UNA VEZ CONFRONTADO  
CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL

DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACIONES

(S-1846/2021)

## PROYECTO DE DECLARACIÓN

El Senado de la Nación

### DECLARA

Su preocupación por las dificultades logísticas y el encarecimiento de los fletes en los puertos argentinos, que están afectando la exportación de productos como maní, carne y maíz pisingallo, lo que requiere que el Gobierno Nacional se ocupe de generar una instancia de diálogo entre las marítimas y las cámaras exportadoras, a la vez que generar infraestructura, facilitar la operatoria logística y bajar costos operativos.

Julio C. Martínez

### FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

Si continúan los problemas de carga y fletes en los puertos argentinos, que están afectando la exportación de productos como maní, carne y maíz pisingallo, podría agravar la escasez de dólares durante los próximos meses. A su vez, las ventas externas a granel, que representan el grueso de las exportaciones argentinas, afrontan los fletes más caros de los últimos once años.

Este problema tiene origen en dificultades logísticas y encarecimiento de fletes marítimos a nivel mundial, dificultades que se agravan en el caso de los puertos argentinos que se encuentran alejados de las principales rutas marítimas internacionales. A todo esto hay que sumar la bajante del Paraná, que hace que los buques que sí llegan deban hacer trasbordos y los que parten deban hacerlo con carga reducida o completarla en puertos de aguas profundas, lo que encarece aún más el costo por volumen de fletes que ya aumentaron entre el 50 y el 100 por ciento.

Pero esto no es todo: los frecuentes paros en las terminales hacen que las empresas marítimas traten de evitar navegar hasta los puertos argentinos.

Los problemas logísticos multiplican los costos, entre otras cosas, por el mayor tiempo de contenedores en puerto y la imposibilidad de programar el transporte de camiones a las terminales, lo cual impacta directamente en el flujo de fondos, porque sin despacho de carga, no hay cobranza.

La especialista en logística de la Cámara Argentina del maní, un sector cuya producción se concentra en hasta 85% en Córdoba y exporta unos U\$S 1.000 millones al año, principalmente a la Unión Europea, describió la situación actual de la siguiente manera: “En nuestro país las terminales portuarias tienen dificultades de capacidad operativa, de calado y por reprogramaciones. El último año y medio la situación se agravó por falta de contenedores, que están más tiempo en viaje o en puertos trasbordo o de destino, porque la logística es más lenta ya que los puertos del mundo están trabajando con menos gente”.

A lo que sucede en el mundo, en Argentina se agrega la falta de disponibilidad de vacíos y espacios en los contenedores, hecho que se hizo evidente y profundizó durante el último mes, lo que se tradujo en incertidumbre sobre las operaciones, ya que las compañías marítimas no solo reprograman y postergan embarques, sino que, además, ajustan los fletes -entre 50 y 100% durante el último mes-. Todas estas irregularidades de espacio en cada barco y en cada operación no hacen más que acumular contenedores “roleados” en los puertos.

Al inicio de la pandemia, frente al desplome del tráfico y el comercio mundiales, las empresas marítimas debían hacer grandes descuentos para conseguir carga. Ahora, ante el rebote del comercio mundial, pretenden recuperar las pérdidas.

No hay perspectiva que los problemas se solucionen, sino que, por el contrario, es probable que se agraven, porque las marítimas no abrieron aún la agenda de cargas para el último trimestre del año, ni siquiera aceptando “roleos”, fletes más caros y reprogramaciones, lo que alarga la incertidumbre, agudiza la puja por sacar la mercadería y encarece aún más los fletes. Y se estima que la situación no se destrabará hasta el segundo o tercer trimestre del próximo año.

El consorcio de grandes frigoríficos exportadores de carne ABC planteó la cuestión al ministro de Desarrollo Productivo, Matías Kulfas y esperan alguna respuesta para la próxima semana. Sin embargo, son escépticos acerca de lo que puede hacer el Gobierno y describió la situación como “una tormenta perfecta”: problemas logísticos, oligopolio marítimo mundial, puertos lejanos y poco convenientes, bajante del Paraná y problemas sindicales.

La exportación a granel, la parte más importante de las ventas externas del país (soja, maíz, trigo), también sufre el encarecimiento de los fletes. Un informe de la Bolsa de Comercio de Rosario precisa que las tarifas actuales son las más altas en 11 años, lo que se debería principalmente a la reactivación de la construcción de infraestructura en varias regiones que ha traccionado una gran demanda de mineral de hierro, y el fuerte incremento de las

importaciones de commodities agrícolas por parte de China, que durante los primeros 6 meses del 2021 aumentó en más un 40% sus importaciones para robustecer sus reservas de alimentos.

Esta situación, que por ahora perjudica especialmente a los exportadores de maní, carne y maíz pisingallo, ya que les impide cumplir con los compromisos asumidos con sus clientes, requiere del Gobierno Nacional una actitud proactiva que, en lo coyuntural, trate de generar una instancia de diálogo entre las marítimas y las cámaras exportadoras. Pero, a la vez, si de fomentar las exportaciones se trata, también debería ocuparse de las cuestiones estructurales, generando infraestructura, aggiornando la legislación, facilitando la operatoria logística y bajando costos operativos.

Por todo lo expuesto, Señora Presidenta, solicito la aprobación del presente proyecto de declaración.

Julio C. Martínez

DIRECCION GENERAL DE PUBLICACIONES