

CARRIO Y LOS COSTOS PORTUARIOS PARA LAS PYMES

PROBLEMA QUE ENFRENTAMOS

Las tarifas que cobran los permisionarios de las terminales del Puerto de Buenos Aires y Dock Sud inciden en forma sensible en el costo del sistema portuario argentino; perjudicando el comercio exterior del país en particular de las PYMES EXPORTADORAS.

PROPUESTAS PROYECTADAS A CONSIDERACION DE PYMES

Estudio de las actuales normas de la concesión en cuanto a la aplicación de tarifas; y las eventuales modificaciones que se hayan hecho en la prórroga de la concesión hasta el año 2020. También un análisis de estas normas respecto a las normas establecidas para la concesión original (en 1994); y las eventuales modificaciones surgidas con el tiempo.

Aplicación de las experiencias descritas en este informe en los pliegos de la nueva concesión. Estudio de los mismos, para comprobar eventuales variaciones respecto a la anterior; y su influencia en los costos portuarios argentinos.

Establecimiento de una línea de denuncias / consultas, a cargo de la AGP, para subsanar cualquier duda o sospecha de irregularidad en estas operaciones por parte de los usuarios.

Adopción de medidas para evitar la eventual influencia de los órganos de control sobre el incremento de los costos portuarios. Por ejemplo:

- Que se hagan cargo de todos los costos derivados de una eventual verificación el concesionario o, en algunos casos, el órgano de control que ordena la verificación.
- Facilitar el trámite de la salida de la mercadería a un depósito fiscal "sin derecho a uso" cuando la operación se prolongue por alguna causa.
- Establecer una disposición que obligue a ejecutar los controles de verificación en el plazo de cinco días de gracia; salvo razones de fuerza mayor sumamente justificados.

Estudiar la real incidencia del almacenaje y transporte internos de los contenedores 40' HC; a efectos de determinar si realmente se justifica un incremento substancial de las tarifas, como sucede actualmente. También estudiar los promedios de estadía de contenedores en el puerto por causas ajenas al usuario; a efectos de determinar una eventual ampliación del período de gracia de 5 días.

Absorción por parte del permisionario de los costos de depósito, cuando se superen los cinco días de gracia debido a conflictos gremiales del ámbito portuario.

Exigir una facturación con mayor detalle de los costos agregados; especificando claramente en la factura el motivo de los movimientos efectuados, las abreviaturas empleadas y otros aspectos similares que contribuyan a clarificar los conceptos que se cobraron.

ASPECTOS PARTICULARES

Los rubros facturados por los distintos permisionarios no tienen una descripción precisa; y, de acuerdo a lo expresado por el personal involucrado, su denominación resulta aun confusa para los usuarios. Por ejemplo, "recepción de contenedor vacío", "aseguramiento de inspección", "movimientos extra" sin especificar, "alquiler de equipos" u otros.

Los usuarios manifiestan que algunas de estas operaciones se facturan, pero no serían realizadas. Por ejemplo, "limpieza y barrido de contenedores"; y "precintado PBIP".

El hecho de que los costos de los distintos rubros que se facturan son similares en las distintas terminales portuarias, implicaría que la concesión a distintos permisionarios no fomenta la competencia.

Al facturarse el total de los servicios brindados a los usuarios, estos absorben gastos que no son de su responsabilidad; los que lógicamente deberían ser asumidos por quien genera el gasto.

La inexistencia de una tasa fija, hace que el usuario no pueda calcular anticipadamente el costo de la operación. Incluso, debido a esto, en algunas oportunidades los costos portuarios pasan a ser una parte importante del valor total de la operación, especialmente cuando se trata de mercadería de no mucho valor.

Asimismo, se observa que más allá del valor de la mercadería involucrada, los costos portuarios tienen cierta significación a nivel contenedor individual; lo que termina teniendo mayor incidencia cuando el usuario mueve una cantidad importante de contenedores. Por otro lado, mientras mayores sean estos costos, se potencia la posibilidad de un hipotético ofrecimiento por parte de los órganos de control para agilizar la operación y evitar esos costos.

Existen algunos rubros cuya asignación directa al usuario podría ser motivo de análisis; ya que podría considerarse que está dentro de los servicios que necesariamente tiene que brindar el concesionario. Por ejemplo, los movimientos internos del contenedor y su pesaje, que son actividades normales y necesarias en la operatoria portuaria; o la tasa de mantenimiento de la zona portuaria (la playa de estacionamiento de camiones), que es una facilidad para las terminales.

Todos los impuestos derivados de la operación son pagados por el usuario (IVA y otros impuestos municipales / provinciales según corresponda).

Se factura una "tasa a las cargas de importación", que sería impuesta por AGP; que podría ser redundante con los derechos de importación que cobra la Aduana.

Existe un costo superior tanto en la estiba como en el manipuleo cuando se trata de contenedores "extra norma", los contenedores de 40' High Cube. La diferencia entre estos contenedores y los normales es de 10 cm de altura; lo que no parece ser una diferencia de dimensiones que afecte significativamente el almacenamiento y el transporte.

EVOLUCION

Las concesiones de las terminales del Puerto de Buenos Aires, que vencían en el año 2019, fueron prorrogadas por AGP hasta el 15 de mayo del 2020. La terminal Dock Sud, por su parte, está concesionada a Exolgan hasta el año 2025.

Dado que ya se sabe que la AGP tiene la intención de concesionar las Terminales 1, 2, 3, 4 y 5 a un sólo permisionario por 40 años, y que estaría interesado en dicha operación el Gobierno de Singapur; no debe descartarse que los actuales concesionarios, en el tiempo restante que les queda, deban extremar sus esfuerzos para normalizar cualquier situación económica desfavorable que presenten actualmente.

Esto podría verse reflejado en una mayor presión tarifaria a las operaciones portuarias por parte del permisionario; lo que, consiguientemente, se vería reflejada en el "costo argentino"; y en un eventual incremento de las posibilidades de intervención de los organismos de control.

BASES DEL ANALISIS

En 1994, la Administración General de puertos (AGP), concesionó por licitación cinco de las seis terminales de carga del puerto de Buenos Aires. La sexta terminal fue mantenida dentro del ámbito de la AGP. Las terminales se concesionaron a las siguientes empresas: Terminales 1, 2 y 3 a Terminal Río de la Plata (TRP), Terminal 4 a APM Terminal Managements (Terminal 4 S.A.); y Terminal 5 a Bactssa. El puerto de Dock Sud fue concesionado por la provincia de Buenos Aires (por régimen de iniciativa privada) a la firma Exolgan. De acuerdo a lo que manifiestan las empresas exportadoras / importadoras, originalmente los costos de los servicios portuarios no incidían mayormente en el costo de las operaciones de comercio exterior.

Sin embargo, actualmente, los costos impuestos por los permisionarios de las citadas terminales portuarias, por los servicios que prestan a las empresas que las utilizan para operaciones de comercio exterior, abarcan una diversidad de operaciones cuyos valores se agregan tanto a las exportaciones como a las importaciones del país; lo que se suma al costo de los puertos argentinos y termina perjudicando el comercio internacional. Esta es una situación que muchas veces pasa desapercibida, porque los permisionarios logran que muchos de estos costos sean atribuidos a exigencias de control por parte de otras agencias. De tal manera, es tópico común adjudicar a otras agencias un encarecimiento del "costo argentino"; cuando en realidad no serían otros organismos los que lo generan directamente.

En realidad, el permisionario aprovecha las medidas de control que adopta otras agencias del estado, para agregar costos a sus servicios. Por ejemplo, si la Aduana determina que un contenedor debe ser sometido a un control exhaustivo, es decir, que pasa a "canal rojo"; el permisionario agrega a la factura del servicio brindados al contenedor diversos cargos, como por ejemplo "movimiento extra de verificación", "verificación", etc. Incluso, se agregan a estos costos los días de almacenamiento "fuera del 5to día" (a partir del 6to día de almacenamiento), cuando el turno para la verificación de un contenedor se da en una fecha que sobrepasa el término límite de almacenamiento gratuito; aun cuando este atraso en la verificación sea un problema del propio permisionario (por ejemplo, por falta de estibadores para proceder al desconsolidado del contenedor en cuestión para su revisión; o falta de "turno" o de lugar para colocar el contenedor a fin de revisarlo).

Pero también se agregan otros "servicios" no relacionados con la normativa aduanera en sí; que no son claramente explicados en el momento de la facturación. Por ejemplo, se coloca en

la factura un rubro "movimientos extras"; que no explica el motivo de dichos movimientos y debe ser aceptado de esa manera por el cliente.

Si bien los valores unitarios de cada servicio no son excesivos, la suma de los mismos implica la aparición de precios totales de magnitud que incide finalmente en las operaciones. De todas maneras, aunque se muestren disconformes con esta situación, las empresas exportadoras / importadoras abonan las facturas presentadas por el permisionario; ya que prefieren sacar rápidamente los contenedores del puerto para evitar que se incremente la deuda.

También es cierto que, eventualmente, en el caso de una detención incorrecta de un contenedor por parte de la Aduana, la empresa exportadora / importadora podría querellar al Estado en el Fuero Contencioso Administrativo para recuperar el dinero que tuvo que pagar al permisionario. Sin embargo, dado el tiempo y las dificultades que esto conlleva, no es habitual que este trámite se lleve adelante.

Esta situación podría llevar a considerar la posibilidad del permisionario para incrementar los costos. El permisionario obtiene su ganancia simplemente mediante la aplicación de costos excesivos aprovechando la normativa de otras agencias y otras circunstancias. Incluso, con la simple demora provocada por cualquier imprevisto, o la ejecución de movimientos para la operativa interna de la terminal, pero ajenos al cliente-, el permisionario puede cargar estos costos a la facturación.

Sin embargo, sí se podría dar el caso de un encarecimiento intencional, por ejemplo, exceso de "canales rojos" de cargas; facilitando eventuales comisiones de irregularidades incrementando los costos extras o a través de la exigencia excesiva de servicio de otros organismos del estado. Pero tales ganancias extras son posibles gracias a los excesivos costos que agrega a la operación el permisionario. Si estos costos no fueran tan elevados, o si no corriesen por cuenta de la empresa exportadora / importadora, un hipotético agente del estado que no fuese leal con la institución de la cual depende en su tarea de proteger al Fisco, no dispondría de esa herramienta para obtener eventuales ganancias extras.

Las observaciones anteriormente expuestas se basa en que existirían una serie de conceptos fijos que las terminales percibirían, como la "Tasa a la carga de importación", que estaría en el orden de los 4 U\$S, y que se cobraría por unidad de medida (No se trataría de una tasa aduanera, sino de otro origen). Otro rubro es el "Código PBIP" o "Adicional seguridad" u otras denominaciones parecidas, que se trataría de la colocación del precinto que impone el código

PBIP y que rondaría los 11 U\$S por contenedor. Un tercer rubro fijo sería el denominado "Zona de apoyo portuario", con un valor de 10 U\$S por contenedor, que se relacionaría con el mantenimiento del sector de estacionamiento de los camiones que retiran la carga.

Se agregan otros servicios que muestran valores variables, tales como "Limpieza de contenedor" o "Barrido de contenedor", con valores que rondarían los 30 U\$S; o "Pesada", entre 20/30 U\$S. También se incluye un rubro "Movimientos extra" o "Manipuleo extra", que abarcaría todos los movimientos que se realizan dentro de la terminal (por ejemplo, el desplazamiento del contenedor hasta la estiba y el regreso - que se considerarían dos movimientos - en el caso de pesada o de verificación), que rondaría entre los 100 / 130 U\$S.

Hay otros servicios que brinda la terminal, con costos distintos, que no especifican exactamente el rubro que cubren; que reciben nombres tales como "Recepción contenedor vacío", "Trabajos extra", "Alquiler de equipo", "Devolución vacío importación", "Control de precintado", "Adicional fuera de norma" y otros; que incrementarían los valores básicos. Estos costos básicos serían el principal servicio que brinda la terminal, es decir, la "Tarifa contenedor de 40", el valor fijo que paga el usuario para tener el contenedor dentro de la terminal por el plazo "de gracia" de 5 días. En el caso de un contenedor de 40 High Cube (HC) se transforma en una tarifa "Adicional fuera medida"; pese a que este tipo de contenedor es sólo 10 cm más alto que un contenedor común. Con posterioridad a los 5 días, se establece un "Adicional almacenaje" en caso de contenedor de 40'; y un "Adicional almacenaje 40' fuera norma" si es un contenedores HC. Cabe aclarar que las tarifas son distintas (menores, desde ya) en caso de tratarse de un contenedor de 20'.

Un costo que se agrega ante la necesidad de control porque la carga pasó a "canal rojo", es el rubro "Verificación de contenedor de 40", que incluiría el personal de estibadores necesarios para desconsolidar y volver a consolidar el contenedor. En el caso de ser un contenedor de 40 HC, se especifica un "Adicional fuera de norma".

A estas tarifas internas, en el costo final se agrega el 21 % de IVA; y los impuesto de Ingresos Brutos de la Ciudad de Buenos Aires; que también son abonados por el usuario.

Teniendo en cuenta estos costos, podría darse la situación que un usuario pague valores de cerca de 18.000 pesos por un contenedor de 40' depositado el tiempo normal (5 días), sin intervención aduanera; o cerca de 27.000 pesos para un contenedor de 40'HC en similares condiciones. En caso de tener intervención aduanera, por ejemplo una verificación parcial,

podría llegar a abonar hasta 30.000 pesos por contenedor; pudiendo llegar a valores altos, por ejemplo entre 60.000 y 100.000 pesos, si el contenedor es de 40' HC y tiene varias intervenciones aduaneras u otras operaciones que requieren diversos movimientos dentro de la terminal. En el caso de permanecer varios días en la terminal, el costo se eleva. Por ejemplo, por un contenedor de 40' HC que debiera permanecer 20 días en la terminal (es decir, 15 días más de la norma), podría llegar a tener que abonarse 200.000 pesos.

ELISA CARRIO
Diputada Nacional