

Comunicación AIMAS de Ronda Negocios Intermodales BB 2019

Ingeniero White, Febrero 18 de 2019

Comunicación por parte de AIMAS de los Aportes para la Mesa Nacional de Logística, Ronda de Negocios Intermodales, Bolsa de Cereales y Productos de Bahía Blanca, 6 de Febrero de 2019.

La Comisión Directiva y Equipo técnico de AIMAS, en cumplimiento de su Estatuto Social sobre la difusión y promoción del intermodalismo, comparte la Minuta Técnica de la Ronda de Negocios Intermodales, que es inicio del espacio abierto de intercambio sectorial **#mesadaintermodal**, a fin de acompañar al inicio del desarrollo extensivo del intermodalismo, y en coincidencia con las expresiones de necesidad por parte del sector empresario nacional, dadas en oportunidad de la Mesa Nacional de Logística reunida el 17 de diciembre de 2018 en Casa Rosada, Presidencia de la Nación.

La oportunidad de la convocatoria, estuvo relacionada a cuestiones comerciales prácticas que, orientadas en tres corredores logísticos, atraviesan un mismo nodo en Bahía Blanca por rieles y mar.

Ente convocante, el Puerto de Bahía Blanca, y sus colegas públicos en común con cada uno de los ejes, dieron oportunidad de poner en un mismo espacio a los actores privados interesados en integrar la logística a través de camiones, trenes, aviones y barcos operando en un ejercicio logístico en común: La economía intermodal de transporte.

Si bien ninguno de los tres corredores, hasta ahora, había tomado en cuenta el transporte aéreo de cargas, sí es concreto que el comercio electrónico (E-Commerce), empuja hacia nuevas formas e intensidades en la logística, agregado a que las distancias extremas de los tres corredores van de los 1.200 a los 2.000 Km, razón suficiente como para iniciar el análisis y proposición para un posible mercado aéreo de cabotaje de cargas.

El aeropuerto de Bahía Blanca dispone de espacios técnicos suficientes como para recibir aviones B767 o A330/340 cargados a pleno, y el desafío de Vaca Muerta para insumos, como el Clúster Alimentario para exportaciones, podrían estar conformando un par de demanda que pudiera asegurar el desarrollo de ese modo de transporte.



Es intención de AIMAS, lo mismo que de todos los demás organismos públicos de la organización de la Ronda, que todos los casos puntuales, zonales o locales, que se referencian, son casos replicables a otros sitios o regiones del País, por eso no es un ejercicio aislado y es interés de los asistentes y organizadores el que los resultados sean aportados a la Mesa Nacional de Logística.

Respecto al extracto de los Aportes de las mesas, es opinión e interpretación de AIMAS que, basándose en los intercambios en las mesas, y el proceso de trabajo e interacción con esos actores a lo largo de dos años sobre los corredores en los que la Asociación acompaña en mayor o menor grado:

- **Las prácticas intermodales, aunque en mínima cantidad, existen y son prueba de que no hay reglamentaciones que prohíban los acuerdos entre modos para la continuidad del transporte y las responsabilidades.**
- Los operadores logísticos, mayormente provenientes del modo automotor de cargas, se muestran convencido de contratar servicios de trenes y barcos para cumplir con las demandas de sus clientes (baja de huella de carbono y reducción de costos).
- La integración con el ferrocarril depende de decisiones político empresariales en las que los convenios de corto y mediano plazo (menos de 3 años), permitirían desarrollar un proceso de confianza entre todas las partes (además de un crecimiento intenso de cargas y potencial aporte de vagones nuevos por parte de dentro de un formato de negocios no solo posible sino también necesario).
- La integración con lo fluvio-marítimo no es demasiado diferente respecto a que hace falta disponer de una oferta nacional convencida de que va a desarrollarse un gran volumen de tráfico, pero se percibe que el disparador es que, al menos por este año, se asignen waivers semestrales inamovibles a los oferentes extranjeros, de modo de poder romper la inercia de casi tres décadas.
- Tanto el barco como el ferrocarril, obtienen sus intensidades y densidades a partir de acumular el tráfico proveniente de las capilaridades: Ramales, centros de transferencia e integración con el camión. Se hace necesario expandir una política de planeamiento territorial y ambiental por parte de municipios y provincias, que facilite y estimule el desarrollo de centros de transferencia, así como que la aplicación de exigencias aduaneras sea homogénea en el territorio y permita la integración de espacios para el comercio exterior integrados a los del comercio interior, de modo de bajar costos en infraestructura y equipos.



- En el mismo orden, el sector ferroviario público y privado, debe iniciar una facilitación para la instalación de centros de transferencia, tanto en estaciones y predios del ferrocarril, como en nuevos anexos o cercanos a las vías.
- A partir de los intercambios, se entiende que hay disponibilidad de dadores y actores logísticos en adelantar fletes u otras formas de financiamiento, para la mejora de vagones, locomotoras y mantenimiento preventivo de vías, práctica realizada en los puertos autónomos (obras por tarifas a futuro), y observadas como factibles por bancos y aseguradoras presentes.

Lo expresado, es en base a la colecta desde las mesas por parte de los integrantes de AIMAS y otros colaboradores, pero lo que es estricto resultado de la Ronda, es lo que a continuación de la firma de la presente, se transcribe.

Comisión Directiva de AIMAS

Transcripción de la Minuta realizada por los equipos técnicos

Aportes para la Mesa Nacional de Logística

Ronda de Negocios Intermodales - Mesada Intermodal

Colaboraron un total de 93 personas, 63 de 43 empresas y organizaciones privadas, 27 de 12 organismos públicos mayormente autónomos, y 3 por la conducción del evento. Participaron de los sectores transporte automotor, ferroviario, naval y aéreo, bancos, compañías de seguros, dadores, proveedores de unidades, operadores logísticos, puertos, zonas francas, corredores regionales, cámaras y universidades.

Lugar y organización

El 6 de febrero de 2019 se realizó en la Bolsa de Cereales y Productos de Bahía Blanca la Ronda de Negocios Intermodales, con la organización del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB), en colaboración con el Ente Corredor Bioceánico Norpatagónico (ECBN), el Comité Ejecutivo Interportuario Norpatagónico (CEIN), el Comité de Vigilancia Zona Franca General Pico (CVZFGP), San Luis Logística, el Consorcio de Gestión del Puerto de La Plata (PLP), la Administración Portuaria Puerto Barranqueras (APPB), y la Asociación Intermodal de América del Sur (AIMAS).



Motivo

Las empresas fueron convocadas para escuchar sus aportes al desafío propuesto en la Mesa Nacional de Logística realizada en diciembre último, donde el Presidente de la Nación, a sugerencia de Cámara Argentina de la Mediana Empresa (CAME), indicó que se comience a trabajar para desarrollar el intermodalismo en Argentina.

La Ronda de Negocios planteó los siguientes objetivos:

- Discutir los desafíos que tenemos para un sistema logístico intermodal.
- Activar tres pilotos de corredores intermodales (náutico Barranqueras-La Plata-Bahía Blanca; y ferroviarios Área Metropolitana de Buenos Aires-Bahía Blanca y Neuquén; y Villa Mercedes-Bahía Blanca-Viedma-San Carlos de Bariloche).
- Generar acuerdos entre las participantes para la facilitación de negocios.
- Producir un documento como aporte para la Mesa Nacional de Logística a partir de lo intercambiado entre los presentes en mesas de trabajo simultánea.

En la ronda de negocios se pudo observar que los actores están dispuestos: los dadores de carga exigen soluciones para bajar el costo logístico y reducir la huella de carbono; y las empresas de transporte automotor de cargas necesitan subir sus negocios a trenes y barcos y, debido al E-Commerce, también a aviones. Orientados a activar los tres pilotos de corredores propuestos los participantes iniciaron conversaciones para cerrar acuerdos comerciales.

Es importante destacar el compromiso y direccionamiento dado por Miguel Donadio, presidente de CGPBB, José Dodds presidente de PLP, Roberto Benítez administrador de APPB, Jorge Cerutti presidente de ECBN, Germán Luqui del CVZFGP y Jorge de Mendonca presidente de AIMAS, para articular acciones concretas que avancen con los pilotos de corredores intermodales a partir de acuerdos de corto plazo que generen confianza para viabilizar los negocios. Lo mismo por parte de San Luis Logística, cuyo Secretario no estuvo presente, pero sí su equipo ratificando el compromiso.

El desarrollo de la Ronda

En seis mesas simultáneas se trabajó respecto de los principales desafíos para el desarrollo del intermodalismo, identificando los factores clave, los problemas actuales, los pasos que cada actor ha dado para superarlos, y finalmente propuestas de soluciones concretas y acciones para llevarlas a cabo. Las preguntas disparadoras de los desafíos fueron las siguientes ¿Cómo compatibilizar y normalizar las unidades de transporte para poder intercambiarlas? ¿Cómo desarrollar corredores fluviomarítimos de cabotaje? ¿Cómo alcanzamos confiabilidad y previsibilidad de los corredores ferroviarios Villa Mercedes-Bariloche y Área Metropolitana de Buenos Aires-Neuquén? Si el intermodalismo nos conviene a todos: ¿cómo encadenar nuestros procesos logísticos? ¿Cómo desarrollar centros de transferencia de cargas a lo largo del país? ¿Cómo disponer de oportunidades para el desarrollo de las cargas aéreas?



A continuación, la transcripción de las soluciones o problemas a resolver surgidos de cada una de las mesas en cuanto al objetivo general de intermodalización de la logística:

Mesa A – Tratamiento de carga y compatibilidad

Dimensiones existentes en unidades, dimensiones necesarias a futuro, compatibilidades existentes, mundo logístico frente al E-Commerce y la dimensión de las unidades.

Desafío de la Mesa: ¿Cómo hacemos para compatibilizar y normalizar las unidades de transporte para poder intercambiarlas?

- Utilizar contenedores autodescargables para la carga a granel para promover la estandarización y controlar la mercadería con precintados o afines.
- Trabajar en la desburocratización de las cargas particularmente las que transporta el camión, especialmente en cereales, para que por ejemplo pueda operarse en las terminales las 24 horas, así como también la operación continua para los concesionarios ferroviarios.
- Legislar el aumento de las plataformas camioneras a 16,15 metros de tal forma de que se pueda transportar el contenedor de 53 pies.

Mesa B – Cabotaje fluvio-marítimo de bajo costo

Waivers, reducción de costos de maniobras, disponibilidad de patio, aduana, accesos, Take or Pay

Desafío de la Mesa: ¿Cómo hacemos para desarrollar corredores fluvio-marítimos de cabotaje?

- En caso de no disponerse en el mercado de bandera de armadores nacionales, permitir la asignación de waiver extendido por, al menos, 6 meses en el corto plazo para poder efectivizar de manera inmediata el transporte de cabotaje fluvio-marítimo para la demanda probada de cargas. A mediano y largo plazo promover alguna actividad de fomento para desarrollar la alternativa de una bandera nacional.
- Unificar y simplificar la documentación de tránsito sobre todo en las cuestiones aduaneras, para reducir la intervención del organismo en la vigilancia de la carga para el flujo de cabotaje, y fortalecer el control para el flujo del comercio exterior.
- Actualizar normativas de control, de la época de los bolsones, los palets y la propulsión a vapor, a las ventajas del contenedor y las TICs (Tecnologías de la Información y la Comunicación) para las cargas del comercio interior en: a) El control a contenedores cerrados que ingresen a zona primaria, limitarlo a certificar y registrar el precinto electrónico pasivo descartable y verificar su salida del sistema en el siguiente puerto; b) Permitir el tránsito de contenedores de comercio exterior en buques que recalen en puertos extranjeros, siempre que no desembarquen y que el puerto extranjero tenga convenio de vigilancia en tal sentido.
- Trabajar unificadamente entre puertos y terminales dejando de lado la competencia regional para trabajar la complementariedad y mejorar la capilaridad del alcance territorial para el tránsito de cabotaje, para ello interceder ante el comité intergubernamental de la cuenca para trabajar en conjunto estos temas.

Mesa C – Convenios por mantenimiento y mejoras energéticas. Unidades de terceros.

Financiamiento por adelanto de flete, convenios de corto y mediano plazo, confiabilidad y previsibilidad, eficiencia energética, material rodante de terceros (ferro y automotor), Take or Pay



Desafío de la Mesa: ¿Cómo alcanzamos confiabilidad y previsibilidad de los corredores ferroviarios Villa Mercedes-Bariloche y AMBA-Neuquén?

- Proponer la inversión directa en la infraestructura ferroviaria por parte de los dadores de cargas y transportistas, específicamente en los puntos de origen y destino para la carga y descarga de mercaderías mediante nuevos desvíos y/o recuperación de playas ferroviarias. Dichas inversiones deben realizarse en acuerdo con las empresas ferroviarias, con previsibilidad, reglas de juego claras, y regulaciones actuales que permitan orientar el financiamiento privado.
- Mejorar la comunicación para la coordinación entre los extremos de una operación.

Mesa D – Encadenamiento intermodal

Tracción de vagones de terceros, encadenamiento de tres o más modos o de tres o más empresas.

Desafío de la Mesa: Si el intermodalismo nos conviene a todos: ¿cómo hacemos para encadenar nuestros procesos?

- Actualizar los productos financieros y de seguros no solo para el financiamiento de la operación intermodal sino, particularmente, para la inversión en herramientas, dispositivos y plataformas intermodales.
- Proponer un protocolo de seguridad de tránsito intermodal que trabaje con los sistemas de seguridad activos y pasivos de cada modo para la vigilancia permanente de la carga para, por ejemplo, poner fin a la práctica de soldar vagones para evitar robos.
- Proponer modelos de financiamiento por cupos de carga, similares a la PPP para Vaca Muerta, para cada uno de los tres corredores propuestos, con el objeto de buscar junto al Estado el capital necesario para el mejoramiento de la infraestructura existente, particularmente ferroviaria, y el desarrollo de componentes intermodales.

Mesa E – Centros de transferencia entre modos

Accesibilidad ferroviaria a patios privados, patios en puertos, uso de estaciones del ferrocarril, predios públicos linderos a vías, predios privados linderos a vías.

Desafío de la Mesa: ¿Cómo hacemos para que se desarrollen los centros de transferencia de cargas?

- Asociar a los emprendimientos que tienen centros de transferencia para incentivar el desarrollo de nuevos centros de transferencia, trabajando en comunidad.
- Incentivar desde lo público la inversión privada en centros de transferencia. Promoción desde la oferta de espacios públicos en puertos, zonas francas, estaciones ferroviarias en desuso.
- Fomentar un cambio cultural para que el ferrocarril facilite la conexión de predios privados, y que el planeamiento territorial de municipios y provincias facilite el desarrollo de centros en puertos y adyacencias de ferrocarriles.
- Expandir el modelo de autonomías públicas, como los puertos y las zonas francas.

Mesa F – Cargas aéreas

Cargas aéreas de cabotaje, unidades intermodales aéreas, mapa de demanda aérea, aerocargas internacionales, disponibilidades.

Desafío de la Mesa: ¿Cómo hacemos para que todo el país disponga de oportunidades de cargas



aéreas?

- Desarrollar un proyecto para un aeropuerto de cargas en Bahía Blanca, tanto en lo que respecta a la infraestructura necesaria para la operación y/o mantenimiento de aeronaves, como así también en la búsqueda de inversores para desarrollar la logística a nivel regional. El objetivo es presentarlo en el Ministerio de Transporte y luego en el ANAC para lograr la habilitación del actual aeropuerto.
- Generar acciones en comunidad con otras ciudades con aeropuertos, de modo de incentivar el desarrollo de corredores de carga aérea de cabotaje.

La facilitación de las mesas

La producción de la Ronda estuvo a cargo del personal del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, la Bolsa de Cereales y Productos de Bahía Blanca, mientras que la conducción del conjunto fue a cargo de la Consultora MG, también de Bahía Blanca.

En cuanto al funcionamiento de las mesas y la transcripción de los objetivos, la facilitación fue realizada por técnicos del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, del Puerto Rosales y de AIMAS, más un técnico independiente que colaboró en tal fin. Todos profesionales del transporte, planeamiento, administración, puertos, náutica y leyes: Néstor Ibarra, Ángel de Mendonça, Alberto Carnevali, Juan Linares, Edgardo Spagnolo, Ramiro Puente, Guillermo Burgos, Jorge de Mendonça, Daniela Escudero y Maximiliano Velázquez.

Difusión y pasos a seguir

La difusión del presente documento es libre, siempre que sean citados los organismos y organizaciones que lo elaboraron y/o ejecutaron la realización de la Ronda de Negocios Intermodales que diera origen al mismo.

Cada parte organizadora, elevará y/o encaminará la información del documento a los fines que crea conveniente y, en lo posible, hacer presente el mismo en la Mesa Nacional de Logística que conforman los ministerios de Transporte y de Producción y Trabajo, junto a la Presidencia de la Nación.

De la redacción

AIMAS, en el presente Documento, se limitó a transcribir los documentos que cada mesa produjo y a enunciar la convocatoria replicando la redacción de la misma.

Este escrito, no contiene textos ni opiniones ni interpretaciones surgidas de la redacción realizada y revisada por sus colaboradores.



El documento es una colaboración de AIMAS con el organizador, Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, y con los demás organismos públicos y estatales partícipes o integrantes de los corredores, citados en el encabezamiento.

Ingeniero White, Febrero 15 de 2019

Lista de asistentes

Firma u organización	Nombre	Firma u organización	Nombre	Firma u organización	Nombre
Aeropuerto Bahía Blanca	Carlos Millán	Cruz del Sur	Carlos Barsky	Mission Line	Richard Kraayenbrik
Agencia Rex	Paula Suter	Cruz del Sur	Franco Girolani	Municipio de Patagones	Eloísa Gaido
Agencia Walsh	Eric Heiling	Daub	Cristian Sanz	Municipio de Villarino	Luciana Stefanelli
AIMAS	Ramiro Puente	Decker Camiones	Víctor Salvi	MyE	Germán Rausemberg
AIMAS	Fernando Bueno	DEFIBA	Ignacio Novelli	Patagonia Norte	Germán Larralde
AIMAS	Ángel de Mendonça	Desarrollo Logístico	Eduardo Lemos	Profesional independiente	Oscar Carrizo
AIMAS	Analia Wlazlo	Don Adolfo	Dalila Embon	Profesional independiente	Néstor Ibarra
AIMAS	Maximiliano Velázquez	Don Pedro	Sergio Vejar	Pucci y Asoc	Sergio Pucci
AIMAS	Federico Weinhold	Dow	Alejo Khoury	Puerto Barranqueras	Roberto Benítez
AIMAS	Juan Cruz de Mendonça	Ente Corredor Bioceánico Norpatagónico	Jorge Cerutti	Puerto Barranqueras	Andrea Marano
AIMAS	Daniela Caprile	Ente Corredor Bioceánico Norpatagónico	Miriam Bezic	Puerto La Plata	José María Dodds
Banco Santander	Orlando, Pablo Leonel	Ente Corredor Bioceánico Norpatagónico	Luis Giordano	Puerto La Plata	Marcelo Rostoll
Banco Santander	Zabala, Evelia Fabiana	Ente Vigilancia ZF Gral Pico	Germán Luqui	Puerto La Plata	Gustavo Anadon
BCyPBB	Carlos Sosa	Ente ZF BB CR	Alejandro Olivieri	Puerto La Plata	Alejandro Barone
BCyPBB	Alicia Ruppel	Express Logística	Rodolfo Estevez	Puerto La Plata	Mariano Bottani



BCyPBB	Verónica Scardalione	Federación Económica de Río Negro	Walter Sequeira	Puerto Rosales	Guillermo Burgos
BCyPBB	Carolina volenté	Fepsa	Marcelo Perichón	Puerto Rosales	Carlos Rivas
BCyPBB	Eugenia Rul	Fepsa	Raúl Arias	Ruta Sur Truks SA	Víctor Salvi
CAME	Enzo Mazzolenis	FEPSA	Fernando Arias	San Luis Logística	Rubén Moreno
Celsur	Ariel Margoni	Ferro Sur Roca	Gustavo Romera	San Luis Logística	Diego Pájaro
CGPBB	Jorge de Mendonça	Ferrocargas	Daniel Bonacci	San Luis Logística	Martín Aguirrezabala
CGPBB	Miguel Donadío	Fioramonti	Oswaldo Fioramonti	Sea White	Juan Pablo González
CGPBB	Rodrigo Torras	Haliburton	Magdalena Beron	Tin-X	Marco cocchiarella
CGPBB	Juan Linares	Herreros Seguros	Ariel Herreros	Transporte Kutschera	Oscar Kutschera
CGPBB	Alberto Carnevali	Herreros Seguros	Gustavo Bovo	Tren Patagónico	Llanca, Alberto
CGPBB	Edgardo Spagnolo	INTI	Julio Subervida	Tren Patagónico	Néstor Fattori
Coca Cola	Pedro Cecchi	MARSH (seguros)	Emiliano Santos	UNS	Ernesto Castagnet
Coca Cola	Miguel Ighina	MG	Diego	UTN	Daniela Escudero
Cooperativa Obrera	Diego Savino	MG	Guadalupe	Yusen Logistic	Nicolás Rito
Cooperativa Obrera	Mariela Pérez	MG	Vanina	Zona Franca BsAs Sur	Pablo amarelle
CREBA	Mariano D'Amore	Mission Line	Milton Cogut	Unipar	Gustavo Capovilla

