

PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL PUERTO BUENOS AIRES

Nos encontramos en una etapa histórica para el Puerto Buenos Aires, próximo al fin del contrato de las concesiones de las terminales portuarias, el momento ideal para desarrollar y ejecutar el proyecto de modernización.

Proyectamos renovar el puerto con un diseño flexible, capaz de adaptarse a las necesidades de los próximos cincuenta años, de una manera más competitiva, incorporándose al mundo y en una buena relación con la comunidad, cuidando estándares medioambientales y de calidad.

Nuestro Plan de Modernización incluye los lineamientos del Plan Estratégico de Sustentabilidad y el Plan de Seguridad del Puerto Buenos Aires. Entendemos que la modernización debe ser sustentable, sostenible y segura.

En estos próximos diez años se avanzará en el desarrollo de una terminal exterior, al igual que lo están haciendo los principales puertos del mundo. El objetivo es poder lograr el mejor puerto en el menor tiempo posible, sin afectar la operatividad y generando un incremento en el flujo de contenedores.

Características principales:

- Único operador.
- Se modifica el diseño integral del puerto por primera vez en 100 años.
- Se establece una tarifa máxima por pliego.
- Flexibilidad: puede variar en base a la evolución de la demanda de la carga.
- Unificación de fechas de vencimiento de licitaciones a mayo 2020.
- Concesión a 50 años (35+15).
- Inversión compartida entre el privado y el Estado nacional.
- Puerto intermodal.
- Dos terminales de carga: una terminal de carga exterior, un muelle público con una dársena con prioridad para barcasas.
- Se va a construir una terminal exclusiva de cruceros.
- Duplica la capacidad actual del puerto.

Capacidad total del Puerto: 3,1 millones de TEU en 4 etapas:

- Hoy: 1,2 TEU
- 2020: Etapa Inicial será de 1,4 TEU (Disminuye ya que se entrega el 1er espigón)
- 2030: Etapa 1 será de 2,7 TEU (T. Exterior a 900 metros de muelle más T. Interior sin espigones 2 y 3 sur)
- 2035: Etapa 2 será de 3,3 TEU (T. Exterior a 1200 metros de muelle más T. Interior sin espigones 2 y 3 sur) y dispara los TRIGGERS
- 2040: Etapa 3 será de 3,1 TEU (T. Exterior a 1500 metros de muelle, sin Terminal Interior). Habilita ampliación de concesión según plan de obras aprobado por AGPSE según requerimientos del pliego.

Inversión:

- Inversión total: 1910 millones de dólares
 - 1.370 millones de dólares de un privado: (Inversión en obras y equipamiento)
 - 540 millones de dólares del Estado
 - Inversión obligatoria en los primeros 10 años: 760 millones de dólares

Inversiones no incluidas en el total:

- *El privado deberá realizar el pago de un upfront de USD 100 millones que no están incluidas en el monto total de inversión.*
- *El Estado ya realizó obras por USD 75 millones (no están contempladas en el total), sin contar las realizadas conjuntamente con la Ciudad.*

Tarifas:

- Se establecerán las tarifas máximas por pliego.
- Una de las variables de adjudicación es "disminución de la tarifa máxima".
- Los usuarios van a saber cuál será el costo total de la operación.
- Se transparentará y ordenará el tarifario.
- Los costos siguen siendo competitivos y en línea con los de los demás puertos del mundo.

Beneficios:

- Acceso único al puerto: descongestionará el tránsito en la zona portuaria, la circulación ininterrumpida disminuirá la contaminación ambiental y acústica. Separará el tránsito pesado del liviano.
- Zona única de verificación aduanera: permitirá bajar los costos, sumar eficiencia y rapidez.
- Integración con otros proyectos: Paseo del Bajo, Red de Expresos Regionales, Distrito Joven.
- Ordenamiento y transparencia del tarifario: se establecerán tarifas máximas que establecerá con detalle que incluye, evitando sobrecostos y recargos en la facturación.
- Aumento de la capacidad total del puerto: permitirá generar nuevos mercados, potenciar el comercio exterior de nuestro país e impulsar las economías regionales.
- Conexión con las redes ferroviarias a todo el país: abaratará los costos de transporte, beneficiando a los productores y pymes que se encuentran más lejos.
- Separación de la operativa de cruceros de la de carga: aumentando la eficiencia y seguridad de ambas operativas, brindando mayor comodidad y servicio a los pasajeros.
- Mayor competitividad: permitirá el ingreso de buques más grandes, que podrán operar en simultáneo debido a la implementación de nuevas tecnologías.
- Implementación de tecnología: permitirá abaratar costos, ahorrar tiempo.
- Terminales Portuarias Interiores (Puertos Secos).

CRONOGRAMA

- Road Show 20/11 al 27/11 de 2018.
- Firma resolución para el "Período de observación y consultas" 13/12/2018.
- Lanzamiento del Plan de Modernización a cargo del ministro 13/12/2018.
- Período de observación y sugerencias: 17/12 al 4/1 de 2018 (el documento estuvo colgado durante 5 días hábiles en la página del ministerio y durante 10 días hábiles se recibieron sugerencias y consultas a un mail creado especialmente: modernización@puertobuenosaires.gob.ar)
- El 22/1/19 se procedió a cargar las respuestas del período de observación y consultas en la web institucional y se enviaron por mail a los interesados.

- Elevación del pliego al ministerio: marzo 2019
- Publicación oficial de la licitación: Se convocará a participar a la licitación pública el 27 de mayo de 2019.
- Visitas de empresas interesadas: del 6/6 al 30/8 de 2019.
- Apertura de sobres: 2 de octubre 2019
- Adjudicación de la Concesión: 31 de diciembre 2019
- Posesión de la concesión: mayo 2020

VARIABLES DE ADJUDICACIÓN

- Disminución de la Tarifa máxima.
- Aumento del Tráfico mínimo garantizado
- Aumento del Pago de un up front.

CONDICIONES PARA PRESENTARSE

- Manejar al menos una terminal con un rendimiento anual mínimo de 1 millón de TEU.
- Manejar al menos 2.5 millones de TEU anuales a nivel global, considerando sólo aquellas terminales donde tenga al menos un 35% de participación.
- No estar operando en 100 kms a la redonda.
- Los operadores de Dock Sud (Exolgan), La Plata (Tecplata) y sus accionistas que tengan interés en presentarse deberán presentar una carta de intención de venta para poder ofertar. La misma debe ejecutarse antes del primer año de concesión.

LICITACIÓN DE TERMINALES

En diciembre 2018 se lanzó de manera oficial el Plan de Modernización de Puerto Buenos Aires. El plan contempla la unificación de las fechas de vencimiento de las concesiones de las tres terminales actuales para mayo de 2020.

Vencimientos:

- Terminales Río de la Plata (TRP)
 - Concesión de 25 años.
 - Vencimiento: 1/09/2019.
- T4:
 - Concesión 24 años.
 - Vencimiento: 9/02/2019.
- T5:
 - Concesión 18 años.
 - Venció en septiembre de 2015 y en 2016 se licitó por 4 años más.
 - Vence en mayo 2020.

El adjudicatario de la concesión de la terminal interior de carga invertirá la suma inicial de U\$D 108 millones y el pago de un up front mínimo de U\$D 100 millones. El operador portuario ganador del proceso licitatorio se encontrará con el siguiente contexto:

- El predio con el relleno de la dársena F finalizado.
- Acceso al Pre-gate (único ingreso) del Puerto directo al Paseo del Bajo.
- Zona de Apoyo Portuario (ZAP) con mejores servicios.

- Depósito 24 horas.
- Zona Única Aduanera.

Para 2030, habiéndose finalizado los primeros 900 metros de la obra de relleno para la terminal exterior, el concesionario deberá trasladarse y liberar la operatoria de los espigones 2 y 3. De ser necesario, ante un aumento en el tráfico de carga mayor al esperado, el Estado podrá solicitar que el traslado de las operaciones se realice antes de la fecha. Estos espigones quedarán a disposición de AGP S.E. para definir su uso. Si la demanda de carga supera los 3,1 millones de TEU se podrá licitar una nueva terminal.

En relación a la terminal exclusiva de cruceros, una vez vencida la concesión actual en 2019, Terminales Río de la Plata S.A. (subsidiaria de Dubai Ports) seguirá operando la terminal hasta mayo de 2021.

El área portuaria para el desarrollo de la actividad de cruceros será el primer espigón del Puerto Buenos Aires. La superficie destinada para esta actividad se encuentra enmarcada en un área de 12,5 hectáreas.

Las principales obras e inversiones que demandará la relocalización de la terminal de cruceros incluyen el dragado, el corrimiento de la escollera y la construcción de un muelle en el antepuerto.

Es importante destacar que el área donde se construirá la nueva terminal de cruceros está cambiando ya que se ordenará el tránsito portuario a través de la obra del Paseo del Bajo y se mejorarán los alrededores con proyectos de inversiones privada y de puesta en valor de la zona.

MENSAJES QUE QUEREMOS TRANSMITIR

- Somos el único puerto federal del país, el puerto de todos los argentinos. Tenemos que recuperar el rol de puerto líder de la región. Este proyecto es un paso fundamental en esa dirección.
- Puerto Buenos Aires es "una puerta al mundo". Conecta a la Argentina con el mundo y opera más del 60% de la carga de contenedores del país. El diseño del Puerto de Buenos Aires tiene más de cien años de antigüedad por lo que su imagen y su configuración quedaron superadas por el tiempo y las demandas actuales del mercado.
- Estamos avanzando en un Plan Estratégico para nuestro puerto, pensando por primera vez en la historia en políticas portuarias a largo plazo, sostenibles en el tiempo y que no cambien cada cuatro años con el gobierno de turno. Estamos desarrollando el puerto del futuro.
- Este plan va a optimizar la logística nacional y generará un puerto competitivo con costos bajos, equiparados al resto del mundo. Impulsando las economías regionales y creando empleo de calidad en las distintas provincias.
- Desarrollaremos un diseño flexible de las infraestructuras portuarias con fácil adaptación a los constantes cambios de la industria, con la última tecnología. Logrando un puerto seguro y sustentable que nos permita brindar un mejor servicio a nuestros clientes.
- El plan a largo plazo está dividido en distintas etapas, que incluyen el diseño y el desarrollo de tres terminales: una terminal de carga exterior, una terminal pública y una terminal exclusiva de cruceros.
- Los parámetros de diseño a tener en cuenta para el nuevo Puerto Buenos Aires son: una demanda proyectada de 1.800.000 TEU anuales con buques de diseño de sexta generación de 365,5 metros de eslora y 51,20 metros de manga con 165.000 toneladas de porte bruto. Para ello, se necesitará un área de maniobra en el interior del puerto de 540 metros y canal de pasaje: 160 metros de solera mínima sin cruce.
- Nuestro Plan de Modernización se complementa con otros proyectos que se están desarrollando: Paseo del Bajo, RER, Urbanización de la Villa 31 y accesos del ferrocarril.



- Con este proyecto estamos reparando la deuda histórica de la doble espalda: un puerto mirando el río y una ciudad de espaldas al río, generando una integración con la comunidad para que pueda vivir el puerto a través de los distintos proyectos y actividades, como sucede en otras partes del mundo (Rotterdam, Miami, Barcelona, Valencia, entre otros).
- Para el desarrollo del Plan de Modernización nos reunimos y escuchamos a todos los actores del sector portuario, para que aporten sus experiencias y conocimientos.
- El modelo actual de 3 terminales quedó obsoleto y lo vemos en la migración de flujo de carga entre terminales. Hoy, hay una sola terminal que está operando a un 97% de su capacidad, mientras que las otras dos no llegan al 50%.
- Se va a cuidar los puestos de aquellas personas que trabajen y cumplan las funciones.
- Un puerto moderno dará lugar a que las personas que trabajen en él puedan capacitarse y trabajar en un mejor entorno laboral.