



I.I.R.S.A.

PROCESO SECTORIAL DE TRANSPORTE MULTIMODAL

**COMPLEJO PORTUARIO DE BAHIA BLANCA**  
**Un caso de Estudio de Transporte Multimodal**

**AGOSTO 2009**

## Objetivo del Estudio

---

Brindar una visión actualizada de la operatoria del transporte en el Complejo Portuario Bahía Blanca (Argentina), que permita identificar la incidencia y características de las operaciones de transporte multimodal, o con características de transporte multimodal, que se desarrolla en el mismo.

Realizar recomendaciones que contribuyan al abordaje del tema del Transporte Multimodal, en el puerto y en el ámbito de la Iniciativa IIRSA.





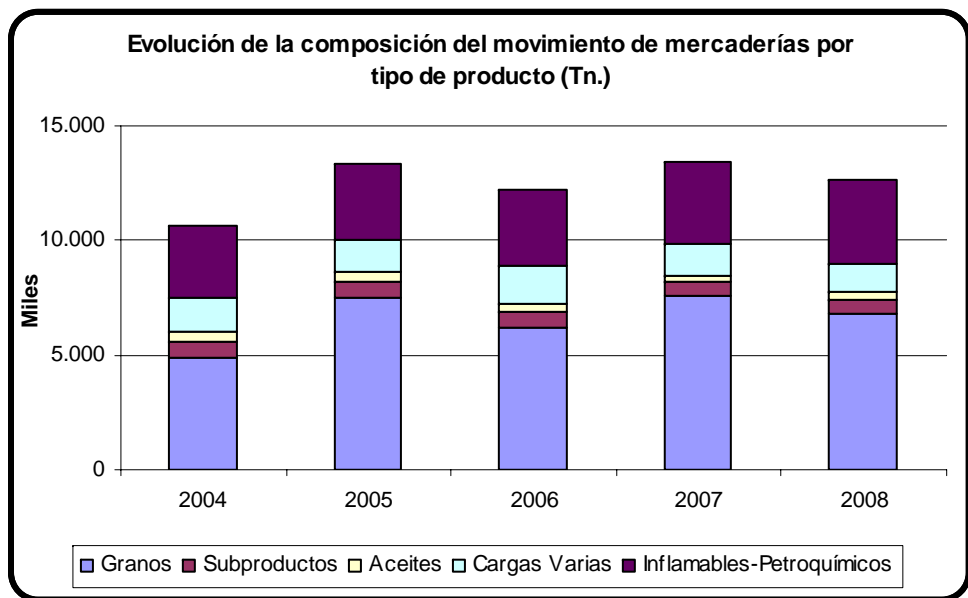
# AREA METROPOLITANA DE LA BAHIA - AMB







| BAHIA BLANCA   |                   |                   |                   |                   |                   |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Estadísticas de movimiento de mercaderías por tipo de producto |                   |                   |                   |                   |                   |
| Período 2004 – 2008  |                   |                   |                   |                   |                   |
| Valores en toneladas   |                   |                   |                   |                   |                   |
|  | 2004              | 2005              | 2006              | 2007              | 2008              |
| Granos   | 4.873.425         | 7.476.896         | 6.203.810         | 7.589.105         | 6.810.814         |
| Subproductos   | 708.552           | 717.552           | 678.901           | 601.301           | 624.560           |
| Aceites  | 394.075           | 401.208           | 376.261           | 294.024           | 352.215           |
| Cargas Varias  | 1.534.195         | 1.471.823         | 1.637.868         | 1.385.521         | 1.157.323         |
| Inflamables-Petroquímicos                                      | 3.152.967         | 3.255.261         | 3.321.096         | 3.539.247         | 3.731.396         |
| <b>TOTAL</b>   | <b>10.663.214</b> | <b>13.322.740</b> | <b>12.217.936</b> | <b>13.409.198</b> | <b>12.676.308</b> |



## La logística de los principales operadores del puerto

---

- ✓ La logística del transporte de granos requiere entre uno y dos tramos de transporte, hasta que la carga llega a la Terminal de exportación.
- ✓ Aunque el flete haya sido contratado por la Terminal, hasta que el móvil no es descargado en sus elevadores, la responsabilidad del producto continua siendo del vendedor en origen.
- ✓ El límite de calado de la Hidrovía hace que los grandes buques deban salir al mar sin completar su carga. Los puertos adecuados para realizar la tarea de completamiento son los de Necochea (42 pies), y Bahía Blanca (45 pies). Esta tendencia hizo que la gran mayoría de los buques de cereales y granos que atiende Bahía Blanca en los últimos 5 años fueran de completamiento.
- ✓ La exportación de frutas y congelados, sostiene una modalidad de transportación automotor por tráiler refrigerado para consolidación y exportación “al pié del muelle” sin indicios que acerquen hacia la figura de consolidación en origen, multimodalidad y trazabilidad de origen.
- ✓ Debido a esto, pueden resentirse las posibilidades de potenciales exportadores de la zona Cuyo que hoy tienen definido su vía de salida por los puertos de Dock Sud, Zárate y Buenos Aires y definida su oferta de consolidación en origen.



## EL TRANSPORTE MULTIMODAL

---

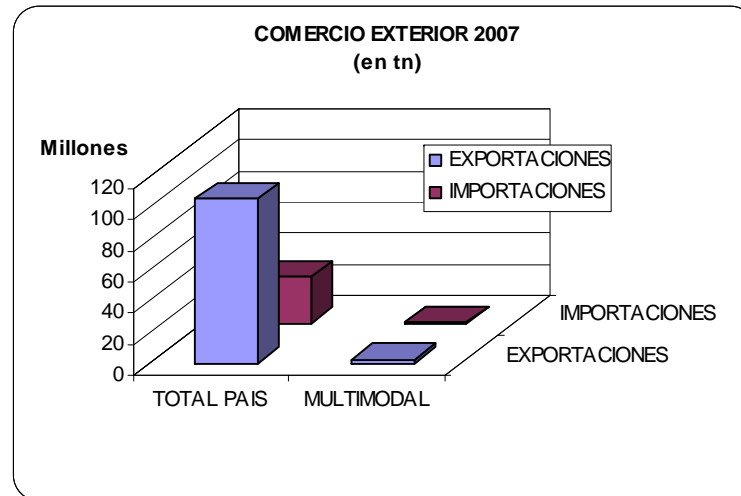
Nace fundamentalmente por la aparición de un hecho técnico concreto como lo es la aparición de una modalidad de transporte que se ha dado en llamar “**transporte sin ruptura de carga**”, lo cual está íntimamente conectado con la aparición de una forma nueva de embalaje –**el contenedor**- que permite que una determinada mercancía pueda pasar por distintos modos de transporte sin que dicho embalaje se altere en absoluto.

“..... su caracterización más importante no deriva del hecho de utilizarse dos o más medios de traslación, sino de que se haga como **una sola operación**, con **un solo documento de porte** y bajo **una sola responsabilidad durante toda la travesía**.

En esta modalidad de prestación, aparece la figura del **operador de transporte multimodal** que es aquella persona -porteador o no-, que por sí o a través de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal

La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal cubre el período comprendido entre el momento en que recibe las mercancías bajo su custodia hasta su entrega al destinatario

| <b>ARGENTINA - COMERCIO EXTERIOR 2007</b> |                      |                 |                      |                 |
|---|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| <b>Concepto</b>                           | <b>Exportaciones</b> |                 | <b>Importaciones</b> |                 |
|   | <b>Tn</b>            | <b>U\$s FOB</b> | <b>Tn</b>            | <b>U\$s FOB</b> |
| Total País                                | 106.036.156          | 54.432.165.295  | 30.095.268           | 45.381.083.650  |
| Tte. Multimodal                           | 2.614.631            | 4.607.158.312   | 514.671              | 2.077.041.577   |
| % participación                           | 2,47%                | 8,46%           | 1,71%                | 4,58%           |



# El transporte multimodal en el Sistema Portuario del AMB (1)

---

## Situación actual

El Sistema Portuario del AMB muestra una fisonomía claramente orientada al transporte de granos y subproductos y productos químicos e inflamables.

El peso significativo que tiene la carga no contenerizable reduce las perspectivas del transporte multimodal en el Sistema Portuario del AMB, a lo que debe sumarse la característica actual de puerto netamente exportador de mercaderías.

No se materializan operaciones de transporte multimodal, sino la combinación de modos de transporte que desplazan las mercaderías hasta sus instalaciones donde son consolidadas y comerciadas al exterior por otro modo de transporte finalizando una carta de porte e iniciando una nueva en cada paso.

La diferencia del flete de cabotaje con respecto al de carga consolidada y la escasa disponibilidad de equipamiento y facilidades aduaneras en algunas zonas de origen de las mercaderías despachadas – o potencialmente despachables – por el puerto, conspiran contra la existencia del transporte multimodal.

Se advierte una lenta propensión al cambio de los agentes privados vinculados al comercio exterior para modificar las pautas con que organizan los despachos.

## El transporte multimodal en el Sistema Portuario del AMB (2)

---

### Perspectivas

Las obras de infraestructura vial y ferroviaria ya comprometidas mejorarán la interrelación del AMB con el puerto, aumentarán la seguridad y permitirán incrementar la eficiencia operativa al incrementar la conectividad entre los distintos modos y la recuperación de accesos ferroviarios a las terminales.

Las buenas condiciones actuales del complejo portuario se verán mejoradas por la profundización del canal de acceso en 2012 (45 pies en bajamar y 50 en pleamar) y su ensanchamiento para permitir doble sentido de marcha de los buques en los puntos más comprometidos.

Se han identificado un conjunto de zonas y productos susceptibles de ser despachadas por el Puerto de Bahía Blanca en forma competitiva con sus puertos actuales de salida e incrementar la masa crítica de carga contenerizable.

La captación de una masa considerable de mercadería general contenerizable (y seguramente susceptibles de transporte multimodal) permitirá acuerdos con las compañías navieras referidos a incrementos de frecuencias regulares, capacidad de bodega y costos.

# RECOMENDACIONES

---

## **Para el caso analizado**

- Realizar analisis de conjuntos representativos del comercio exterior.
- Profundizar el analisis de la infraestructura y logistica de transporte.
- Profundizar el estudio de las regiones y las cargas contenerizables.
- Fortalecer las acciones de difusion de las bondades del Sistema AMB.

## **En materia de Marco Normativo Regional**

Continuar realizando los esfuerzos hacia una articulacion normativa de caracter regional.