

ACADEMIA DEL MAR**ACTA DE LA ASAMBLEA PLENARIA ORDINARIA n° 41.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 29 de agosto de 2000, siendo las 18 horas se inició la cuadragésima primera Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Almirante Jorge O. Ferrer y la presencia de las siguientes Académicos de Número:

- N° 37: Dr. Alfredo de las Carreras;
- N° 33: Sr. Julio César Bazán;
- N° 36: Contraalmirante Norberto Couto;
- N° 34: Lic. Hugo P. Castello;
- N° 39: Contraalmirante Mario Satti;
- N° 35: Ing. Humberto Ciancaglini;
- N° 22: Dr. Hugo Caminos;
- N° 6: Contraalmirante Francisco Castro;
- N° 12: Sr. Enrique Pugliese;
- N° 13: Contraalmirante Jorge J. Palma;
- N° 25: Capitán de Fragata José Zuloaga;
- N° 17: Sr. Pedro A. Fox;
- N° 16: Dr. Jorge O. Codignotto;
- N° 18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez.

AC. PRESIDENTE: En esta sesión tenemos la satisfacción de recibir al Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Almirante Joaquin Stella, con el cual la Academia tuvo consenso al hacerle llegar el reconocimiento del esfuerzo realizado por la Armada en esta época.

La buena noticia que fue recibir la Corbeta ARA "Robinson". Es evidente que en momentos de crisis experimentar una situación de este tipo, como recibir cosas hechas en la Argentina y de un astillero que creíamos ya muerto, realmente es una noticia extraordinaria; le deseamos el mejor de los éxitos a la tripulación de este buque.

Debo comentar también que los Académicos son concientes de los esfuerzos que usted va a hacer para que esta Academia sea nacional en el futuro, con el grado de participación que queremos y creemos conveniente para la Nación.

La Academia está integrada también por profesionales y especialistas civiles de diferentes actividades de la sociedad, que se han destacado y presentan un gran valor para la Academia. Nuestra esperanza es realizar trabajos útiles para el gobierno, para agrupaciones no gubernamentales y para la sociedad en general, con el fin de ubicar a la Argentina en lo que es el desafío marítimo en una época que está signada por la Ley del Mar y por un acomodamiento general de la estrategia a nivel mundial.

Quería pedirle también que en la sesión se sienta cómodo para participar con preguntas y comentarios. Si además quiere expresar algún concepto, va a ser un placer.

El contraalmirante Martini, Presidente del Centro Naval, también se encuentra presente con su constante apoyo, hospitalidad y actitud positiva frente a las molestias que le ocasionamos. Él toma al Centro Naval con toda cordialidad y alegría y nuestro agradecimiento es total.

Quería hacerles un solo comentario antes de la exposición del Académico Fox, con su temática sobre los puertos y de acuerdo a su visión tan actualizada; ustedes saben que la noticia que sacudió al mundo fue la del submarino ruso, cuyo desenlace tan dramático dio pie a muchas conclusiones y apreciaciones, la primera es que ese drama se desarrolló en el Mar de Bahrens, lugar pasible de una organización estructurada con la sana ambición de encadenar todos los Estados del norte, desde Alaska a Asia, para cooperar y aplicar la Ley del Mar. En este drama entra en juego una potencia que ha disminuido su valor relativo y tuve la oportunidad de leer un artículo que fue publicado por el diario El País. Voy a rescatar lo que yo creo son los comentarios más importantes. La opinión pública mundial ha percibido una especie de desfasaje entre la armada deseable por los rusos y la armada real y posible, hecho que también nuestro país enfrenta, y los deseos de un grupo de países que se resisten a no tener potencia y no estar en la discusión de los temas globales con todo el peso que tenía antes la Unión Soviética. Todo eso hizo percibir a todo el mundo que había una falencia tras el escenario, en el alistamiento y adiestramiento de medios muy sofisticados de los que gran cantidad están fuera de uso. También suponemos que se ha producido una explosión en el buque que podría ser por sabotaje o por falla de los sistemas, pero evidentemente todo este hecho nos hace meditar sobre los diferentes posicionamientos de los países en el mundo la divergencia que existe entre la realidad y lo que se espera en la evolución de la humanidad para hacer al mundo sostenible.

Cabe comentar que esta posición de la Confederación rusa tiene sus orígenes y sus motivaciones. Cuando el Muro de Berlin separaba el mundo libre del mundo comunista, y cae, en un exceso de triunfalismo, Occidente olvidó que el mundo cayó también del otro lado y que quizás se perdió una oportunidad, por culpa de ambas partes, de tener una visión estratégica futura para hacer el mundo más estable. Ése triunfalismo ocasionó una serie de rencores y resentimientos en el bando soviético.

Es evidente que todo esto juega, junto con la personalidad de Putin, para mantener su poderío y poder seguir manejando países con ambición de potencia. Todo entra en juego y las falencias mencionadas indujeron el drama que se ha concretado, en que 118 tripulantes perdieron la vida.

Ante el conjunto de víctimas sí rendimos un homenaje, detrás de ellos están los que caen en el mar. Lo que pasa es que este drama cala hondo en la opinión pública mundial por la confluencia entre los factores humanos de comprensión y armonía mundial y los problemas estratégicos que todavía ocasionan en los Estados movimientos que son peligrosos para el sistema mundial. Todo eso ha confluído. Es evidente que lo acaecido a posteriori del hundimiento, donde han muerto seguramente todos los tripulantes en el primer momento, el demorar la ayuda internacional fue una demostración de la desconfianza en que está inmersa la sociedad mundial y yo quiero pedirles que hagamos un minuto de silencio recordando a estas víctimas y a todos los que cumpliendo tareas para bien de sus naciones y del mundo y para la producción y la economía mundial, pierden su vida en el mar.

Les agradezco, y hago un solo comentario referido a la relación que tiene este hecho con la Argentina. La Armada está haciendo un esfuerzo tremendo para poder ser manejable y operativa y cumplir con lo que el país necesita. Sus jefes han mencionado muchas veces la

diferencia entre la Armada deseable y la posible; es importante que un Estado para graduar el poderío relativo de sus fuerzas o de sus factores económicos, políticos y de fuerza, tenga en cuenta la armonía entre el bien a preservar y el bien a custodiar o el bien a mantener para la Nación y las posibilidades del país. Es evidente que ello requiere un serio análisis de las motivaciones y de lo que se considera posible y normal y realmente cuidable o reservado para el objetivo de que el país mejore su economía y su patrimonio futuro, lo que requiere un profundo análisis y comparación con las capacidades reales de los elementos u organizaciones militares para cumplir con su operación. Una situación como la que se vivía en la Armada Rusa puede suceder en cualquier organización del mundo, porque hay momentos en que se requiere modificar los parámetros y las aspiraciones o modificar las capacidades para alcanzarlos. Yo quiero hacer referencia a gente que en esta etapa difícil pueda vencer las dificultades con todo éxito.

El Académico Fox me ha pedido que las preguntas sobre su trabajo sean hechas, en lo posible, al final de su exposición. Esto salvo que él perciba que necesita hacer un espacio para dar lugar a ellas.

Invitamos a los Almirantes Stella y Martin para que se expresen como si estuviesen sentados en lugar de los miembros de la Academia.

AC. PUGLIESE: Quería recordarle al Almirante Stella que en el mes de noviembre, el último martes cierra la Academia.

AC. PRESIDENTE: El Sr. Almirante Stella ha comentado que participará con una exposición, que sería pública, en el mes de noviembre próximo, refiriéndose a la temática marítima y espero que pueda vencer las dificultades para acompañarlo y encantadísimo que pueda ser usted la última persona que hable antes de fin de año.

AC. FOX: Me siento muy honrado por la presencia de los Almirantes Stella y Martini.

En el mundo y lo dicen con mucha inteligencia en Singapur, hay tres posibilidades: o la autoridad portuaria, con los usuarios privados y públicos como la Aduana, Prefectura o los distintos componentes, diseñan e implementan el sistema del EPI mediante un trabajo en equipo, que es lo que hacen los países desarrollados; o las autoridades portuarias y sus usuarios o los socios que hacen al tema portuario, dan una concesión de esta operación a través de un FILL, que se hace cargo de todo o, finalmente la más sencilla, se logra que toda la plataforma del EPI sea utilizada por cada usuario a través de un FILL.

Planteo así estas ideas que están ligadas; esta figura es real hasta el año 2000, el mundo del Linmer Shipping tuvo una evolución y una revolución; las mercaderías se descargaban en bultos, en sacas, y se lo hacía por la borda del barco y ahí teníamos un estibador a bordo, las responsabilidades si se caía estaban bien calificadas, el valor FOB tenía una suerte de armonía con el tema de los contratos de transporte.

Hoy aparece el **contenedor** tocando tierra.

Alguien con buen criterio hizo un gráfico con la "evolución y las revoluciones".

En 1965 es cuando aparece el contenedor que queda en tierra.

Ello produjo una revolución desde el punto de vista de la compraventa, el contrato de transporte, los gastos, las responsabilidades, etc. y pocos años después aparece el contenedor que va al tren. Así se establece el comienzo del **intermodalismo** con una nueva revolución y el "**ship to ship**" ya nos habla del trasbordo, palabra que siempre fue

prohibida en las cartas de crédito, era una mala palabra, hoy en día está adoptada como una necesidad para alguien; en el año 2020 es producirá una caída.

Pero ahora quiero hablar del **rol de los puertos en el tercer milenio**. No voy a tocar el tema relativo a los puertos argentinos sino los del mundo.

Para esto la bibliografía más conocida es la inglesa, que nos enseña con un tiempo de 20 años, como análisis correcto pero que no se corresponde con la realidad de hoy.

¿Qué nos enseñaron?: que hay cuatro o cinco modelos en el mundo, con nombres ingleses.

El **puerto operador**, donde la autoridad portuaria provee todos los servicios en el puerto, incluyendo la mano de obra laboral como ejemplo lo encontramos en Israel, Sudáfrica y, muy particularmente, en Singapur, que mueve cerca de 16 millones de TEUS y rota en el primer puesto con Japón y Hong Kong, con otros 16 millones de TEUS. La mayoría de las cargas son de transporte.

Otro modelo es el **puerto instrumento** donde la infraestructura

la pone el Estado y lo que corresponde a la subestructura puede ser parcial o total. Parcial cuando la autoridad portuaria coloca las grúas y es propietaria. Este sistema es el que usan los franceses y algunos españoles. Se trata de un modelo ecléctico, conciliador.

Cuando a su vez la autoridad toma todos los servicios pero la parte laboral la hace una empresa privada tenemos otro modelo; el ejemplo típico sería el puerto de Egipto.

El siguiente, es el **puerto terrateniente**, en este modelo el Estado se limita al arriendo del puerto, no se preocupa por las tarifas ni del control del operador, ni nada, un ejemplo lo encontramos cerca nuestro.

El más común es el llamado puerto patrón, donde la administración portuaria provee la infraestructura básica asumiendo la responsabilidad del adecuado funcionamiento y desarrollo del puerto, pero el equipamiento, las grúas e instalaciones son provistas por empresas privadas y a cuyo cargo está la prestación de los servicios. Un ejemplo es el de Rotterdam, donde la Municipalidad tiene una tremenda fuerza, y es responsable de la navegación y de la seguridad. También se encarga de la concesión de terminales recaudando los derechos portuarios. El Ministerio no interviene en la mano de obra portuaria dado que queda en manos privadas. Lo aquí dicho son ejemplos, producto de la lectura de la bibliografía de otras épocas; modelos que respondían a las reglas de juego de un transporte marítimo puerto a puerto. Es

tremenda la complejidad introducida al haber cambiado la letra "o" por la "a". Esto es producto de la globalización. Cuando el transporte marítimo era puerto a puerto, cuando los bultos se dejaban a gancho y venía mercadería y se hacían cargo, el concepto de terminal portuaria no existía, el buque rescalaba en muchos puertos, no existía el trasbordo, estaba prohibido, las cartas de crédito y la UCP no lo permitían, y el trasbordo sólo era aceptado por razones de fuerza mayor.

No existía el concepto de logística integral, de contenedor lleno o vacío. Los contratos de compraventa respondían especialmente al transporte marítimo, porque el FOB y el CIF son términos acuñados exclusivamente para el mismo.

Al hacerse puerta a puerta, la Cámara de Comercio Internacional tuvo que analizar otra fórmula de compraventa que se armonizara con contratos de transporte multimodal. Hoy se habla de la deslocalización industrial, de puertos concentradores de carga de terceros países. Nos preguntamos hacia dónde va el mundo y eso está escrito en mi Cuaderno Talásico del año 97. Aquí hago una especie de resumen para poder incluirlo en esta charla.

Hoy hablamos de puertos de tercera generación con aguas más profundas, con espacios para el manejo de cargas sueltas, para rebajar los costos, para mejores controles aduaneros; hablamos de otro escenario, de muelles lineales con gran extensión, para que ingresen buques de 350 y 400 m. de eslora, que van a estar disponibles de ahora a pocos años más. Hoy navegan buques de 7.000 a 8.000 TEUS, y están las grúas instaladas para hasta 10.000 TEUS.

Ahora considero un tema importante: el dominio de los mares de puerto a puerto hay que sumarle el manejo de los puertos de carga y al horizonte marítimo de la proa hay que sumarle el horizonte terrestre. Así, imaginando un transporte multimodal de Ascochinga (Córdoba), Buenos Aires, Hamburgo, Stuttgart, se comprende que el que maneje esa operativa está manejando el dominio de los mares. Estamos hablando de un flete más importante, distinto al marítimo, porque este flete

es del 100%. Ésos buques que navegan de este a oeste y que hacen el multimodalismo lineal para ellos puerta a puerta, están tratando de chupar cargas de los tráficos norte-sur en forma lenta, pero que no será tan lenta en el año 2020.

El ámbito de ese barco que domina toda una operativa lineal, que es de Europa a Japón o de Europa a Estados Unidos, se le suman otros horizontes del norte-sur, imaginen un barco alimentador que va a dónde está atracado ese buque madre, se suman a esos países de norte-sur. Los puertos modernos de hoy fomentan el acceso a la información, pero ¿a qué acceso? al producto del intercambio electrónico de datos estructurados, que requiere el nuevo conocimiento, o ingresamos a ese nuevo conocimiento del saber o nos quedamos atrasados y con una visión, que consiste en estimular la actividad exportadora, la inserción internacional; puertos preocupados y ocupados en el estudio del mercado y proporcionarlos a través de ellos.

Voy a repetir lo ya dicho en otras charlas para facilitar la asimilación de esta temática porque hay muchas personas nuevas.

Esto es así: el transporte multimodal, más perfeccionado en el nivel mundial puerta a puerta, en el que se ejerce un mejor manejo del trasbordo, antes prohibido, no es, por ahora, de lo mejor. La relación de los buques alimentadores con el mecanismo del trasbordo, a través del buque madre, es manejado por pocos operadores, con capacidad global de cobertura. Esta cobertura no incluye sólo al transporte marítimo, sino que los seguros internacionales y el conocimiento obtenido por vía electrónica. Un operador sólo no podría manejar el paraguas de todo este conocimiento; esto es sobre todo así desde que ahora se impone el negocio electrónico. Hoy vivimos en una época en que desconocemos todos estos temas y las actitudes a adoptar en un futuro próximo.

Entre los conceptos que dije la vez anterior, quiero rescatar el de que todo esto es así porque, cuando se ejerce un transporte multimodal o un mejor manejo del trasbordo, controlado por pocos armadores, y cuando aparece el nacimiento de la nueva logística con valor agregado (donde los puertos van a estar cada vez más comprometidos a favor de las cargas) se habla de estructurar, de integrar a los distintos usuarios y actores para que ingresen a una ventanilla única, a una misma cubierta física o virtual, para dar mayor comprensión y claridad a toda transacción comercial.

Los puertos IT, con información tecnológica, que eran terminales portuarias, y el concepto mismo de comunidad portuaria confluyen para que el tiempo real de la información

producida por cada usuario pueda ser compartida, también en el tiempo real, por todos sus actores.

Los nuevos esquemas empresariales, la creciente presión para enviar los productos más allá de las fronteras, son factores que convierten a los medios electrónicos de comunicación en una necesidad absoluta, que debe extenderse a organismos públicos como las aduanas, los organismos de salud, los de seguridad, etc., con un fin principal, que permita el seguimiento eficaz y preciso de la necesaria administración general de las importaciones y exportaciones. Esto incluye los bienes en tránsito, y se extiende a los usuarios privados, como bancos, empresas de seguros, de logística, puertos y terminales privados, cámaras de comercio exterior, zonas francas, institutos de estudio, etc. Los acelerados avances tecnológicos han producido una revolución que requiere de una estrategia que apunte a una acelerada facilitación del comercio internacional y hay que tener cuidado de no acelerarla demasiado porque nuestras aduanas no están en capacidad de seguir el ritmo que pretenden los países desarrollados. Esta estrategia busca reducir, normalizar, uniformar y estandarizar los documentos.

Cuando hablamos de transporte multimodal nos empujan para que exista la ley multimodal; esto merecería un tratamiento especial y ello no es tan sencillo.

A través del intercambio estructurado de datos, que sería necesario ejercer en el futuro, se deben poner en secuencia los datos normalizados y cumplir con un adecuado conjunto de normas internacionales, que son producidas por las Naciones Unidas.

Son los mensajes electrónicos normalizados los que permiten que los productos crucen más rápidamente las fronteras al poder suministrar por adelantado la información para su tramitación y despacho aduanero.

Rescato las últimas palabras, la "T" y la "C" del comercio del intercambio y la "A" de la administración de las importaciones, de las exportaciones y de los bienes en tránsito que tiene que estar conjugado con la Prefectura, las PYMES, las autoridades portuarias y la Aduana, como la más importante, y tener clara la situación real de lo que entra e ingresa en nuestros puertos. Rotterdam como puerto de hoy, se puede visitar por Internet para sacar mayor información y lo voy a leer traduciendo del inglés: dice que el rol se expandió, que hay mayor "approach" que en el pasado. Lo que se está dejando atrás, se transforma y se dedica al comercio, sale al exterior, es controlado y su objetivo es la de promover negocios comerciales. La estrategia es la de operar lo máximo posible en el campo de los trasbordos, como factor importante de ingreso de divisas y como fuente de trabajo. Así es el caso del camión que se lleva cargas, para la futura ciudad-puerto.

La comunidad portuaria de Rotterdam es una organización centralizada que dispone de presupuesto con mucha influencia en el Ayuntamiento, en función del éxito económico en la ciudad, y prestigio internacional pero los sectores privados que no forman parte de la estructura del órgano de gestión portuaria.

Hamburgo tiene una situación portuaria un poco diferente, con mayor calado y profundidad, el puerto es más interesante. La ciudad, como propietaria del puerto de Hamburgo, otorga concesiones más cortas a privados en distintas terminales del puerto, pero lo mantiene para sí, para la ciudad estado, a través de una subsidiaria, que se denomina HHLA, que maneja terminales dependientes de ésta y hacen otros puertos modelo para admitir buques de 8.000 a 10.000 TEUS.

Esta es la mayor terminal operadora y estibadora del puerto de Hamburgo; actúa como una empresa privada, no recibe subvención alguna ni mueve el 70% del tráfico de contenedores, la autoridad portuaria sale al exterior y participa en determinadas terminales estratégicas permitiendo dar una mano a la empresa naviera que hace el tráfico norte-sur para seguir defendiéndola.

El puerto participa y tiene acciones en Exolgan y para darle fuerza a que se mantenga el tráfico norte-sur. Estos puertos manejan los usuarios, además de tener centros de logística en

todas partes. Bremen se unió para buscar la estabilidad, formando una empresa que compró terminales para recibir buques más grandes, que van a tocar Sepetiva; hay otros que quieren mantener el tráfico norte-sur, otros que quieren mantener un tráfico que sea de Brasil dependiendo las cargas argentinas que vayan a descansar en terminales portuarias por debajo del Ecuador, donde hay doble o triple manipuleo, de si hay lugar o no en los puertos y los costos van a ser mayores. La mercadería argentina va a ganar menos, o desaparecer. Chile tiene un serio problema, puertos malos, no tiene puertos hacia adentro y tiene movimientos de marea, en toda la costa del Pacífico hay tres grúas (mientras que en cualquier terminal de las nuestras hay seis o siete) y tiene puertos sin grúas y el gobierno está tratando de crear un puerto artificial que se llama Mejillones, cerca de Antofagasta. Este no tiene carga propia pero es una intención que está superada por intereses americanos, yo preferiría que sigan los tráficos norte-sur para evitar el doble manipuleo, que la mercadería de exportación pueda ser exportable.

En Estados Unidos los órganos de gestión son públicos; el ejemplo es New York y New Jersey, los puertos los administra una organización estatal regional. Estos dos puertos tienen tres divisiones muy claras, la unidad de negocios, la unidad de estudio de mercado y la unidad de operaciones.

Todo esto reviste un cambio, y mientras ello sucede aparece Estados Unidos con su ley americana, que es el shipping-act. Rescato que la nueva ley retiene el monopolio pero para carriers y para puertos. La nueva ley se expande, e incluye las comisiones ofrecidas por los carriers en el servicio doméstico y en el comercio exterior. Los europeos reaccionaron ante esta ley.

Ocurre que "los puertos buscan puertos". Y ocurre también que hay cuatro consorcios o alianzas de puertos, que mueven el 30% del comercio mundial de contenedores, así como los armadores se unieron y se conformaron en cinco o seis alianzas, donde de los 30 o 50 puertos quedaron cinco.

Así como compran en forma inteligente terminales en todas partes del mundo, también algunos puertos importantes hicieron lo mismo, uno tiene 22 terminales, en Australia, Filipinas, China, y le sigue en importancia los chinos que dominan las dos áreas del Canal de Panamá, que quieren ser los futuros centros de trasbordo norte-sur.

La PCA, que es la más grande entre las estatales, mueve nueve terminales, piensa posicionarse en los puertos del sur y mueve 16 millones de TEUS en Singapur. Su ambición es mover 10 millones en los distintos puertos, para transformarse en un trailer. Esto es así dado que operan en Singapur las dos empresas más importantes del mundo.

Hoy navegan buques Post-Panamax con anchura de manga de 42 metros y que transportan 7.000 TEUS, ya están instaladas grúas de 52 m. de alcance y en Holanda se está estudiando el buque óptimo para el año 2010 ó 2020, de 18.000 TEUS de 400 metros de eslora, 21

metros de calado, de una manga de 60 y pico de metros que va a necesitar grúas de 77 m. de brazo.

El buque se llama Malaca, porque pasa por el estrecho del mismo nombre.

Esto constituye un negocio. New York y New Jersey se pusieron de acuerdo con las dos empresas más grandes del mundo, con el Canal de Suez (para dragarlo a 21 metros) y para satisfacer a ese tipo de barco que va a realizar un tráfico pendular.

Entrando ya en la cuarta revolución se tendrán barcos y puertos hechos a medida para el buen manejo del contenedor vacío y del contenedor lleno. Se tratará entonces de la necesidad de tener buques feedders de 15.000 TEUS.

¿Qué nos queda por hacer si queremos seguir exportando?.

En el último trabajo, yo puse signos de interrogación, porque si no hacemos nada queda la duda respecto a lo que nos pueda pasar. Si se analizan todos los barcos que hoy navegan por el Pacífico y el Atlántico, está claro que muchos armadores que vienen al sur tienen que amortizar sus barcos y no están interesados en ningún tipo de revolución o de modificación, pero el que pensó en Cepetiba lo hizo bajo la consideración de que habría barcos que saldrían de allí.

Nuestro problema es si podemos sacar nuestra mercadería con el transporte multimodal en forma lineal, sin trasbordo en un puerto primario, para luego realizar un segundo trasbordo en un otro puerto.

ALMIRANTE STELLA: Les agradezco la oportunidad y el hecho de compartir con ustedes esta situación. Lo hago realmente desde el punto de vista de lo que estamos tratando en la Armada en estos momentos. Se trata de lo que ha dicho el Sr. Académico Pedro Fox con su preocupación respecto a cómo la Argentina puede aceptar ese desafío y esa imagen.

AC. PRESIDENTE: Agradezco a todos su presencia.
Sin otro particular, se levanta la reunión.