**El posible escenario de los servicios en Buenos Aires cuando opere el vencimiento de concesión de Bactssa**

El vencimiento de la concesión de Bactssa al frente de la terminal 5 es un hecho y el 15 de mayo deberá dejar las instalaciones del Puerto Buenos Aires.

Hasta el momento se sabe que toda la infraestructura portuaria, sobre todo el área operativa que administraba la empresa del grupo Hutchison Port Holdings, seguirá aplicada al comercio exterior.

La Administración General de Puertos (AGP) no prevé la cesión de las tierras a la ciudad de Buenos Aires.

Por el contrario, se estima que las plazoletas, el muelle y una de las grúas (que pertenece a la AGP) serán cedidas para que Terminal 4, concesionaria de la terminal homónima y perteneciente al grupo APM Terminals, continúe con las operaciones.

El Puerto Buenos Aires sabe que deberá enfrentar tensiones en la transición.

Por el momento, la resolución de la situación de Bactssa se fue realizando en medio de una negociación entre la AGP y los dos concesionarios restantes con contrato hasta el 15 de mayo de 2022 (Terminal 4 y Terminales Río de la Plata) y con la cúpula de los gremios.

Las tensiones que se esperan están motivadas por un grupo de trabajadores del sindicato de Guincheros, liderados por el delegado Daniel Amarante, enfrentado con el secretario general del gremio, Roberto Coria. Este grupo es el que realiza manifestaciones y pedidos de continuidad de Bactssa.

Pero aun cuando este tema se encapsule, resta saber qué actitud tomará Terminales Río de la Plata ante la cesión natural de los espacios a la terminal 4, unificando su área operativa con la terminal 5.

Por otro lado, Bactssa presentó una demanda judicial para poder continuar operando. No obstante, la Justicia todavía no habría notificado siquiera a la AGP de esta situación y, en última instancia, lo único que podría decir un eventual dictamen es que la AGP tiene todas las facultades para decidir la situación.

Lo más importante de este tema es saber qué pasará con los servicios que operan en los muelles de la terminal 5, básicamente, el joint al Far East que lidera Cosco junto con CMA CGM, Evergreen y Yang Ming.

Todo indica que por cantidad de barcos y origen del servicio es Cosco quien decide el destino del servicio.

La situación que se le presenta a Cosco no deja mucho margen de análisis: en primer lugar, mientras haya cargas y clientes con pedidos, Cosco seguirá viniendo a Buenos Aires tal como viene sucediendo.

En segundo lugar, Exolgan quedaría descartada, porque está saturada de buques y la prioridad la tiene MSC, accionista de la terminal.

En tercer lugar, ir a Terminal 4 representaría desencadenar un conflicto de proporciones con los gremios y el comercio exterior en general si llegaran a darse medidas de fuerza.

En cuarto lugar, TecPlata ya fue dejada de lado como opción porque tiene limitaciones de infraestructura en lo que hace al canal de acceso de los buques a puerto: la terminal viene operando regularmente con barcos de 160 metros de eslora, y Cosco opera buques de más de 300.

Los capitanes y prácticos aprendieron ya a operar estos barcos en Buenos Aires, luego de una curva de aprendizaje que duró años. No hay garantías de que vayan a optar por ser los primeros en operar buques del doble del tamaño a los que la terminal está acostumbrada a operar, por más simulaciones que pueda exhibir TecPlata.

Por lo tanto, es de esperar que Cosco y el resto del joint comience a operar en Terminales Río de la Plata, por tratarse de la terminal con más capacidad disponible, sin servicio que compita y sin ser administrada por una naviera.

Esto probablemente implicará que Maersk reclame la “devolución” del servicio Samba que venía operando en TRP y que pase a hacerlo a la Terminal 4.