

TRADUCCIÓN NOTICIA: Porcari outlines Biden Administration's initiatives to reduce port congestion en el digital AJOT.

John Porcari, el enviado especial de Puertos de la Administración Biden-Harris, advirtió que las deficiencias en el gasto en infraestructura de EE. UU. que se remontan a generaciones han creado una dependencia de una infraestructura “que construyeron nuestros abuelos”.

Porcari dijo vía Zoom a la audiencia del International Propeller Club de los Estados Unidos que una serie de medidas que incluyen \$ 17 mil millones en fondos para infraestructura para puertos son parte de las iniciativas de la Administración Biden para reducir la congestión portuaria y las interrupciones en la cadena de suministro.

En una sesión informativa de la Casa Blanca el 5 de enero, Porcari declaró:

“Con la aprobación de la Ley de Infraestructura Bipartisana, algunas de las infraestructuras construidas por vuestros padres y abuelos podrán ser actualizadas”.

Cuando surgen cuellos de botella en la cadena de suministro global, los productos pueden tardar más en llegar a los estantes de las tiendas, lo que puede provocar aumentos de precios. Es por eso que el presidente ha tomado medidas tan agresivas para aliviar estos bloqueos y hemos visto un progreso significativo”.

En su discurso ante el Propeller Club el 11 de enero, Porcari anunció:

- 17 mil millones de \$ para puertos estadounidenses. La Ley de Infraestructura Bipartisana ayudará a los puertos a mejorar sus operaciones. Dijo que el énfasis estaría en las operaciones portuarias, el manejo de la carga, las mejoras en el transporte por carretera y la mejora de las conexiones con el servicio ferroviario.
- Que se necesita una mayor financiación para el Cuerpo de Ingeniería del Ejército de los EE. UU. La financiación es necesaria para apoyar un mayor dragado para la profundización y ampliación de canales para puertos costeros e interiores.
- Es necesaria una mayor inversión en puertos interiores. La inversión en puertos fluviales interiores y puertos a lo largo de los Grandes Lagos es necesaria ya que estos puertos actúan como conductos para más importaciones y exportaciones.
- El Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria (PIDP). El PIDP puede ser una fuente de financiación de subvenciones para proyectos portuarios. Pronto se anunciarán nuevos criterios de elegibilidad. La Administración reducirá las demoras desde el momento en que se aprueben las subvenciones y se proporcionen los fondos. En diciembre de 2021, la Administración Marítima de EE. UU. anunció “la concesión de más de \$241 millones en subvenciones discrecionales para 25 proyectos destinados a mejorar las instalaciones portuarias en 19 estados y un territorio a través del Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria (PIDP) de la Administración Marítima (MARAD).”
- La Ley de Innovación y Financiamiento de Infraestructura de Transporte (TIFIA). TIFIA brinda asistencia crediticia para proyectos calificados de importancia regional y nacional, que incluyen proyectos de carreteras, tránsito, ferrocarriles, carga intermodal y acceso portuario. Los solicitantes elegibles incluyen gobiernos estatales y locales, agencias de tránsito, compañías ferroviarias, autoridades especiales, distritos especiales y entidades privadas. Porcari señaló que están disponibles reembolsos de

préstamos por un período de reembolso de hasta 35 años. La Ley de Infraestructura Bipartisana permite hasta 75 años para algunos proyectos, según el Departamento de Transporte de EE. UU.

- Mejora de los sistemas ferroviarios intermodales. Tiene que haber formas de "mejorar el traspaso del transporte marítimo al ferrocarril". La capacidad ferroviaria interior de los ferrocarriles de Clase I necesita mejoras: "No deberíamos tener un par de centros ferroviarios en Illinois y otros lugares que realmente puedan hacer arrodillar a todo el sistema".
- Aumentar los sitios de transferencia de camiones/ferrocarril interior. El aumento de los llamados 'sitios emergentes' en el interior, como los que conectan el Puerto de Savannah en Georgia, están ayudando a aliviar la congestión ferroviaria en los puertos: "una transferencia intermodal del tren al camión ayuda tanto a las importaciones como a las exportaciones... y es una buena manera de crear capacidad flexible".
- Interrupciones del servicio ferroviario. Se le preguntó a Porcari sobre el uso de interrupciones del servicio por parte de los ferrocarriles estadounidenses en 2021 para reducir la sobrecarga en sus operaciones. Él respondió: "Hemos visto algunas averías y fallas en nuestro sistema intermodal. Los ferrocarriles clase I y las líneas cortas han tenido interrupciones en el servicio. Necesitamos adoptar un enfoque más intermodal... Necesitamos adoptar un enfoque de sistemas".
- Los trabajadores portuarios realizaron un trabajo vital durante la pandemia. Se debe reconocer el trabajo vital de primera línea que los trabajadores portuarios realizaron cargando y descargando embarcaciones en los puertos frente a la pandemia. Para hacer frente a la mayor demanda de carga, las operaciones portuarias deben actualizarse con más capacitación de los trabajadores y una mayor automatización que pueda optimizar las operaciones y proporcionar nuevos puestos de trabajo para los trabajadores. Porcari expresó la esperanza de que las negociaciones del contrato de estibadores de la costa oeste en 2022 entre la Asociación Marítima del Pacífico y la Unión Internacional de Estibadores y Almacenes (ILWU) procedan "de la forma más fluida posible".
- Los puertos de Los Ángeles y Long Beach. Los dos puertos de California han podido sacar más contenedores de importación de los muelles para aliviar el atasco de tráfico de los barcos que esperan para descargar: "También trabajamos con los puertos para proponer tarifas a los transportistas marítimos que estaban dejando contenedores de importación en los puertos de Los Ángeles y Long Beach durante demasiado tiempo. Esta tarifa (propuesta) ha ayudado a lograr una reducción del 40 por ciento en los contenedores de larga duración en esos dos puertos". Señaló que están llegando barcos barreadores para recoger contenedores vacíos y transportarlos de regreso a Asia y Europa, liberando algo de espacio en los puertos, pero agregó que "algunos transportistas están moviendo más contenedores vacíos que otros". En los próximos treinta días se anunciarán nuevas iniciativas para abordar el problema de los contenedores vacíos, dijo.
- Espacio limitado de contenedores de transporte marítimo para exportadores estadounidenses. La Administración Biden es consciente de los problemas que enfrentan los exportadores estadounidenses para encontrar y obtener espacio para contenedores de salida en los transportistas marítimos: "No es aceptable poner en desventaja a los exportadores estadounidenses", dijo. Un ejemplo son las quejas de los exportadores agrícolas, incluida la Coalición de Transporte Agrícola (AGTC), de que los transportistas marítimos preferirían regresar rápidamente a Asia para recoger más importaciones en lugar de transportar envíos de exportación de EE. UU. Porcari señaló que la Comisión Marítima Federal de EE. UU. tiene la responsabilidad de investigar las quejas de los cargadores sobre prácticas desleales de transportistas marítimos, incluida la falta de acceso al espacio de carga en los barcos y las

preocupaciones sobre demoras y detenciones imputadas injustamente a los exportadores. El secretario de Transporte, Pete Buttigieg, y el secretario de Agricultura, Tom Vilsack, escribieron una carta el 16 de diciembre de 2021 a los principales transportistas marítimos del mundo instándolos a mejorar el servicio a los exportadores agrícolas de EE. UU.:

“Con el espíritu de utilizar completamente nuestra infraestructura actual, escribimos para enfatizar la naturaleza crítica del servicio a los puertos subutilizados de la costa oeste para garantizar que las exportaciones agrícolas estadounidenses puedan transportarse libremente al extranjero. El puerto de Oakland, el puerto de Portland y otros puertos de la costa oeste tienen un exceso de capacidad para aliviar la congestión de la cadena de suministro. En particular, la suspensión del servicio de los transportistas marítimos en el Puerto de Oakland a principios de este año ha obligado a los exportadores agrícolas a transportar sus cosechas en camiones a los Puertos de Los Ángeles y Long Beach, que ya están muy congestionados. Si bien los barcos deben permanecer durante varios días en la Bahía de San Pedro para atracar en los puertos del sur de California, otros puertos de la costa oeste están menos congestionados y los atracaderos están más disponibles. El restablecimiento del servicio no solo aliviaría la congestión en los puertos de Los Ángeles y Long Beach en el sur de California, sino que también permitiría la pronta exportación de productos estadounidenses al extranjero y aliviaría la presión sobre el suministro de camiones de larga distancia necesarios para transportar mercancías desde el norte de California a Los Ángeles y Long Beach.... Los transportistas de productos y productos agrícolas cultivados en los EE. UU. han visto un servicio reducido, fechas de devolución en constante cambio y tarifas injustas, ya que los contenedores han hecho un cortocircuito en las rutas habituales y se han apresurado a exportarlos vacíos. Este desequilibrio no es sostenible y contribuye al atasco de contenedores vacíos que obstruyen los puertos. El mal servicio y la negativa a atender a los clientes cuando los contenedores vacíos están claramente disponibles es inaceptable y, si no se resuelve rápidamente, puede requerir un examen y una acción adicionales por parte de la Comisión Federal Marítima”.

- Escasez de chasis en los puertos. Algunos componentes del chasis han estado sujetos a las tarifas estadounidenses impuestas durante la Administración Trump y no se han levantado. Los productores de chasis de EE. UU. están “aumentando la producción” para satisfacer la escasez que experimentan los camioneros en los puertos. Un ejemplo, informado por AJOT el 3 de enero es Stoughton Trailers. La compañía anunció su plan para ampliar la producción de chasis intermodales. En 2022, Stoughton comenzará a fabricar productos de chasis en Waco, Texas. La nueva instalación de Waco agregará capacidad de chasis adicional a la capacidad de producción de chasis ya en expansión de Stoughton en Wisconsin. En diciembre de 2021, Stoughton instaló una nueva línea de producción de chasis en sus instalaciones de Stoughton, Wisconsin: “Cuando las instalaciones de Waco, Stoughton y Evansville estén operando al máximo de su capacidad, la producción conjunta de las tres instalaciones aumentará la tasa de ejecución a aproximadamente 20 000 a 25 000 chasis por año, alcanzando esa tasa para septiembre de 2022”.
- Aduana de EE. UU. y Guardia Costera de EE. UU. Porcari pidió más apoyo para la Guardia Costera de EE. UU. y la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de EE. UU. para brindar seguridad a los puertos y proveedores de transporte con el aumento en el volumen de envíos de importación y exportación.