

ANÁLISIS SOBRE EL PUERTO DE MONTEVIDEO

# Informe del Banco Mundial recomienda otra terminal

El organismo asegura que la ANP podría promover una competencia mayor

Un informe del Banco Mundial encomendado por el gobierno uruguayo asegura que el puerto de Montevideo mejoraría su eficiencia con más espacios y explica que tiene las condiciones dadas para poseer una segunda terminal de contenedores.

En momentos que aún se sigue discutiendo esa posibilidad –con un paso adelante de la comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, pero dilatando la construcción para 2010– el gobierno cuenta desde hace un tiempo con el análisis del organismo internacional y con la recomendación del mismo.

El documento, que estudia la política de desarrollo para Uruguay, indica en su primer volumen que la eficiencia obtenida a través de la optimización de infraestructura ha llegado a su límite en Montevideo, y, ahora, se requiere la expansión de la capacidad del puerto.

“Si se tiene en cuenta –dice– que los niveles de tráfico ofrecen la posibilidad de tener múltiples terminales portuarias que operen a escala suficiente, la Administración Nacional de Puertos (ANP) podría promover una mayor competencia dentro del puerto de Montevideo”.

En tal sentido, agrega que en un puerto que manipula más de 100 mil teus por año es factible tener terminales múltiples que sean operadas por distintas compañías, que pueden usar muelles separados y gerenciarlos mejor. Montevideo superó los 600 mil en 2008.

Con este volumen de tráfico –se indica también–, es posible proveer incentivos para que los operadores privados realicen inversiones para mejorar la infraestructura.



ESTUDIO. El organismo mundial considera que el puerto necesita más capacidad

“El actual tráfico de contenedores en el puerto de Montevideo está muy por encima del umbral de 333.871 teus y, por lo tanto, en teoría, podría acomodar otra terminal para contenedores”, sostiene el informe.

En otro orden, los analistas señalaron que el crecimiento viene siendo sostenido desde que se puso en vigencia la ley de puertos de 1992, con la que se ha transformado exitosamente al sector portuario.

La reforma que introdujo la competencia intraportuaria a través de la participación privada ha sido buena. Las tarifas portuarias han disminuido, los volúmenes de carga manipulados han aumentado y la inversión en infra-

estructura portuaria también ha crecido.

Según el Banco Mundial, esa competencia intraportuaria trajo aparejada la eficiencia operativa del sector.

“La eficiencia de las autoridades portuarias, medida a través de varios indicadores parciales, muestra una tendencia hacia la mejora de la eficiencia administrativa, coincidente con la transición hacia el modelo de puerto de locación y con la mayor participación privada”, sostiene el documento.

**PRODUCTIVIDAD.** Un capítulo aparte trata de la productividad y analiza a los dos principales operadores del puerto capitalino:

Terminal Cuenca del Plata (TCP) y Montecon.

“La diferencia en productividad entre los operadores de terminales de contenedores del puerto de Montevideo es determinada por la diferencia en equipamiento e infraestructura de la cual disponen y no de la estructura empresarial”, dice el informe.

Agrega que cuando se compara la productividad por grúas equivalentes, Montecon es igual o más eficiente que TCP. En cambio, cuando se compara la eficiencia de carga y descarga por buque, TCP es más eficiente que Montecon porque dispone de mejor infraestructura y maquinaria, como ser muelles propios y grúas pórtico.

## APUNTE

### Las tarifas son competitivas

Según el informe del Banco Mundial, el manejo de las tarifas ha sido otro punto positivo en el puerto de Montevideo. La competencia generada entre TCP y Montecon, dice el estudio, ha sido positiva y debe mantenerse, ya que las tarifas portuarias han bajado. “En términos comparativos a otras terminales de países vecinos –se agrega–, ambos operadores son competitivos y eficientes”

## CLAVES

La estrategia de expansión del puerto de Montevideo es acertada, asegura el Banco Mundial, y esta se debe a los efectos de aglomeración de carga.

Las eficiencias de escala se deben a la llegada de barcos de mayor porte al puerto, permitiendo así menores costos de flete marítimo a los usuarios.

La relación entre los precios de flete marítimo y el tamaño del barco portacontenedor son inversamente proporcionales, por lo que las empresas navieras podrían ofrecer fletes marítimos más atractivos

“Aun cuando Montecon trabaja en condiciones de mayor variedad, su desempeño es alto si se hace abstracción del tipo de maquinaria e infraestructura que posee”, asegura el Banco Mundial.

Sin embargo, agrega, es la calidad de la maquinaria e infraestructura de TCP que hace que el servicio final provisto sea más eficiente y esté redundando en un paulatino incremento en sus partes de mercado en relación a Montecon.

“Por consiguiente –finaliza el capítulo–, la aspiración de Montecon de poseer su propia infraestructura y maquinaria a través de una concesión debiera ser una meta para la autoridad portuaria, ya que ello aumentaría la pro-

CON 35 EMPLEADOS LOCALES

## Comienzan hoy obras en Paysandú

Las obras en el puerto de Paysandú comenzarán hoy según informó la empresa Stiler, adjudicataria de los trabajos de refuerzo del muelle.

La recimentación y construcción de la explanada para contenedores empezarán en la presente jornada, con el aliciente extra de ocupar a mano de obra local.

En los últimos días, Stiler llamó a inscripción y realizó la selección necesaria para contratar a 35 sanduceros en distintas tareas, fundamentalmente peones, oficiales herreros, carpinteros y algún albañil.

Según quienes estarán al frente de la obra, la misma demandará alrededor de ocho meses, pues se va

a hacer toda la recimentación del último tramo del muelle de cabotaje donde trabajará la grúa (que puede ser fija o móvil) para la movilización de contenedores.

También se construirá una explanada para contenedores que estará atrás del muelle.

Para los trabajos se utilizará hor-

migón –que se adquirirá en una empresa local– acero y adoquines de hormigón. Estos últimos seguramente se trasladarán desde Montevideo, ya que en Paysandú no existe empresa que los fabrique.

La obra será seguida atentamente por los integrantes de la Comisión Interdisciplinaria pro Puer-

to Ultramar Paysandú (Cipup), que reúne a fuerzas vivas del departamento, incluyendo autoridades locales, gremiales, representantes de entidades vinculadas a la actividad departamental y vecinos.

Por su parte, la empresa Stiler se ha instalado en el depósito 2 de la Administración Nacional de Puertos del recinto portuario, desde donde operará para encarar las obras en el muelle. ●