

*ESTUDIO DE COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE
MONTEVIDEO EN SERVICIOS DE TRANSBORDO
REGIONAL DE CONTENEDORES*

REALIZADO PARA: MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
(MTO) / ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (ANP)

FINACIACIÓN: BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

CONSULTOR: ALBERTO G. PALOMAR

INFORME FINAL
DICIEMBRE DE 2011

INDICE

1	INTRODUCCIÓN	4
2	LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN LA COSTA ESTE DE SUDAMERICA (TAREA A1)	5
2.1	Servicios intercontinentales	5
2.2	Servicios regionales	13
3	TRÁFICOS DE CONTENEDORES DESARROLLADOS EN LA REGIÓN ANALIZADA (TAREA A2)	20
4	RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN – ENTREVISTAS (TAREA A3)	23
5	SELECCIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE TRÁFICOS DE INTERÉS (TAREAS A4 Y A5)	26
6	PUERTOS COMPETIDORES (TAREAS A6 Y A7)	35
6.1	Selección de competidores potenciales	35
6.2	Síntesis descriptiva de la actividad registrada en los puertos regionales	37
6.2.1	Puertos brasileños.....	37
6.2.2	Puerto de Montevideo	39
6.2.3	Puertos argentinos	40
6.2.4	Puertos paraguayos	44
7	DESCRIPCIÓN DE LAS FACILIDADES EXISTENTES EN LOS PUERTOS SELECCIONADOS (TAREA A8)	45
7.1	Puertos argentinos	45
7.1.1	Zárate	46
7.1.2	Puerto Nuevo (Buenos Aires).....	47
7.1.3	Dock Sud	49
7.1.4	La Plata	50
7.2	Montevideo	50
7.3	Puertos brasileños	52
7.3.1	Rio Grande	53
7.3.2	Itajaí – Navegantes.....	54
7.3.3	Sao Francisco do Sul – Itapoá	55
7.3.4	Paranaguá	56
7.3.5	Santos.....	56

8	ANÁLISIS DE CADENAS DE COSTOS (TAREAS A9, A10 Y A11)	61
8.1	Parámetros relevantes de los tráficos preseleccionados.....	61
8.2	Análisis de los principales costos involucrados y comparación entre alternativas de transbordo	62
9	ANÁLISIS DAFO PARA EL PUERTO DE MONTEVIDEO (TAREA A12)	66
9.1	Fortalezas	66
9.2	Debilidades	73
9.3	Oportunidades	74
9.4	Amenazas	75
10	PROPUESTA DE RECOMENDACIONES PARA ANP (TAREA A13)	79
11	ANEXOS.....	84
11.1	Anexo 4.1.....	84

INFORME FINAL

1 INTRODUCCIÓN

El presente Informe Final contiene la totalidad de los resultados obtenidos con relación al desarrollo de la consultoría individual oportunamente contratada para realizar el Estudio de Competitividad del Puerto de Montevideo en Servicios de Transbordo Regional de Contenedores.

Los análisis se inician con una detallada descripción de los servicios de transbordo de contenedores por vía acuática (tanto intercontinentales como regionales) existentes en la zona estudiada (costa Este de Sudamérica, de Santos al Sur) al momento de elaboración del Informe (Capítulo 2) y una presentación de los movimientos registrados históricamente en los puertos de dicha región (Capítulo 3).

En el Capítulo 4 se condensa la información obtenida para la realización del estudio a partir de consultas bibliográficas (tanto textos impresos como accesibles por Internet) y, fundamentalmente, de las entrevistas mantenidas con informantes calificados del sector (particularmente, con las principales líneas marítimas participantes de los tráficos regionales y con algunas de las terminales u operadores con destacada intervención en la atención de esos tráficos).

El Capítulo 5 contiene análisis de detalle de diversos tráficos integrantes del conjunto de movimientos de transbordo que se materializan en Montevideo, que llevan a proponer la selección de algunos de ellos para realizar ulteriores análisis de costos de modalidades alternativas de transbordo.

En los Capítulos 6 y 7 se identifican los puertos de la región que podrían actuar en competencia con el de Montevideo para la captación de tráficos de transbordo y se describen las principales instalaciones y el equipamiento disponibles en cada uno de ellos.

En el Capítulo 8 se plantean los análisis de los costos al armador de diversas combinaciones de tipo de tráfico y lugar de concreción de los transbordos; dichos análisis se elaboraron con el apoyo de planillas de cálculo desarrolladas en Excel, que se entregan conjuntamente con el presente Informe.

Finalmente, los Capítulos 9 y 10 contienen, de acuerdo con lo requerido en los Términos de Referencia, un análisis DAFO relativo a la posición del puerto de Montevideo con respecto a los tráficos estudiados y recomendaciones para la Administración Nacional de Puertos en cuanto a medidas o acciones que facilitarían el desarrollo de los mismos.

Se ha incluido, además, como Capítulo 11, un Anexo con información de detalle en cuanto a las entrevistas mantenidas y las principales fuentes de información consultadas para el desarrollo del trabajo.

2 LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN LA COSTA ESTE DE SUDAMERICA (Tarea A1)

El primer paso para la descripción del flujo de contenedores desde y hacia los puertos de la Costa Este de Sudamérica (mercado del que forman parte los tráficos de transbordo que son objeto del estudio) consiste en el análisis de los servicios prestados en dichos puertos por las diferentes líneas de navegación que operan en la región.

Como es sabido, los tráficos de carga contenerizada son atendidos por servicios regulares o “de línea”, que realizan recorridos prefijados con frecuencias preestablecidas (la condición más habitual es que cada servicio ofrezca una recalada por semana en cada uno de los puertos de la ruta).

Dentro de la organización mencionada pueden distinguirse servicios “troncales” (normalmente de alcance intercontinental), para los que se procura minimizar la cantidad de escalas, y servicios “alimentadores”, de escala regional, que realizan el transporte entre los puertos atendidos por los servicios troncales y otros puertos de menor actividad.

Siguiendo la distinción señalada se presenta a continuación, en primer lugar, la descripción de los servicios “troncales” actualmente en operación en la Costa Este de Sudamérica (ECSA) y, más adelante, la correspondiente a los servicios de alcance regional.

2.1 Servicios intercontinentales

La oferta de servicios “troncales” en la ECSA comprende básicamente servicios que vinculan a dicha región con: a) el Lejano Oriente, b) Europa (con servicios tanto al Norte de dicho continente como a la región del Mediterráneo), c) América del Norte y Central (con servicios a la Costa Este de USA y al Golfo de México).

En las páginas siguientes se incluyen cuadros descriptivos (Tablas 2.1, 2.2 y 2.3) de las conexiones con esas tres áreas del planeta vigentes durante el desarrollo del estudio. Los mismos fueron elaborados mediante información obtenida de la publicación electrónica “American Shipper” y de las páginas web de cada uno de los armadores involucrados, la que fue luego corroborada en las entrevistas mantenidas con sus representantes y los de las terminales portuarias.

Cabe señalar que se trata de servicios que los armadores reorganizan periódicamente, comprendiendo desde cambios de escalas y de los tipos de buques afectados hasta la cancelación de servicios existentes y la implementación de otros nuevos, pasando por variaciones en las asociaciones entre armadores (“joints”) para prestar un servicio determinado. La información presentada corresponde a la vigente al momento de la etapa inicial de recopilación de información para el presente estudio (mediados de 2011). En consonancia con la mala situación general del sector naviero a nivel

mundial, hacia fines de 2011 se aprecia una tendencia hacia una ligera reducción de la oferta de servicios materializada, básicamente, a través de la fusión de algunos de los servicios existentes.

Los cuadros descriptivos incluyen información, para cada uno de los servicios relevados, sobre el armador (o los armadores) a cargo, la frecuencia, los puertos de escala, la cantidad y tamaño medio de los buques afectados y las terminales donde son atendidos. Esta última información se incluye específicamente para los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Santos, por tratarse de los únicos donde existen alternativas en ese sentido. Se destaca que el ordenamiento de los puertos en las citadas tablas responde a su posición geográfica (de Norte a Sur) y no al orden en que los buques hacen escala en los mismos; en general, algunas de las escalas se materializan en el viaje de llegada del buque hacia el Río de la Plata y otras en el correspondiente viaje de salida.

Los puertos abarcados en las descripciones preparadas son:

- a) En Argentina: Buenos Aires y Zárate. Debe destacarse que Buenos Aires (que a estos efectos se considera integrado por las terminales situadas tanto en jurisdicción de la propia Ciudad Autónoma de Buenos Aires como en Dock Sud, en la Provincia de Buenos Aires) es, en la actualidad, el único puerto argentino que funciona como escala de servicios “troncales”. Se ha incluido a Zárate por tratarse de una terminal con capacidad potencial de atención de servicios “troncales”, que en la actualidad se encuentra prácticamente no utilizada.
- b) En Uruguay: Montevideo
- c) En Brasil: de Norte a Sur, Santos (en el estado de Sao Paulo), Paranaguá (en el estado de Paraná), Itapoá, Sao Francisco do Sul, Navegantes, Itajaí (todos éstos en el estado de Santa Catarina) y Rio Grande (en el estado de Rio Grande do Sul).

La ubicación del conjunto de instalaciones portuarias mencionadas puede apreciarse en la siguiente figura:

Figura 2.1 – Ubicación de los puertos analizados



El puerto de Santos es, por mucha diferencia, el más importante de la región por su nivel de actividad y se lo ha seleccionado como límite de la zona analizada por considerarse poco significativa la probabilidad de que transbordos por los que pudiera competir el puerto de Montevideo correspondan a tráficos con origen o destino en puertos situados al Norte de dicho puerto brasileño.

La relevancia de Santos en el movimiento regional se pone de manifiesto claramente si se observa que es el único puerto en que todos los servicios relevados hacen escala.

En la mayoría de los casos la escala en Santos es, además, doble (una a la llegada del servicio a la región y otra antes de partir de la misma); esta situación responde fundamentalmente a las limitaciones de profundidad en el puerto de Buenos Aires (que, en general, es el extremo Sur de todas las rutas) que obligan a los armadores a aligerar sus buques para la operación en el Río de la Plata. Con tal objetivo, los buques normalmente dejan la carga destinada a Santos en su primera recalada en dicho puerto y toman la carga originada en el mismo en el viaje de regreso.

Los servicios al Lejano Oriente utilizan, en la actualidad, los buques de mayor tamaño involucrados en los tráficos de la región. La capacidad de transporte promedio relevada para dichos servicios es del orden de 4800 TEU por buque (con extremos de 6600 TEU en el caso de buques del armador CSAV afectados al servicio SEAS y más de 7000 TEU en el caso de buques de Hamburg Süd y de Maersk afectados al servicio NGX/ASAS).

TABLA 2.1 - SERVICIOS ECSA-LEJANO ORIENTE (Julio 2011)

SERVICIO	ARMADOR	ESCALAS EN LA REGIÓN										BUQUES		OTRAS ESCALAS
		SANT	PARA	ITAP	SFSU	NAVE	ITAJ	RIOG	MONT	BAIR	ZARA	N°	TIPO / PROVEEDOR	
CSW	MOL	T37							TCP	T5		13	10 de 5600 TEU	Xingang/Dalian/Qingdao/Busan/Shanghai/Kong/Singapur/Rio de Janeiro/Ciudad Cabo/Ngqura
NGX / ASAS (sling 1)	HSUD / MAERSK	SB							TCP	T4		12	6 de 7100 TEU (clase Santa/HSUD) y 6 de 7500 TEU (clase Sammax/MAERSK)	Busan/Shanghai/Ningbo/Yantian/Hong Kong/Tanjung Pelepas/Singapur
NGX / ASAS (sling 2)	HSUD / MAERSK	T37										11	4200 a 4600 TEU	Shanghai/Nansha/Hong Kong/Singapur/Pelepas/Durban/Suape/Sepeitiba/Port E
SEAS (sling 1)	CMA / CSAV / CSCL	T37							TCP	EXO		11	6500 TEU (6 de CSAV, 3 de CSCL, 2 de CMA)	Busan/Qingdao/Shanghai/Ningbo/Chiwan/Kong/Kelang/Singapur/Durban/Xing
SEAS (sling 2)	CMA / CSAV	T37										10	4000 TEU (4 de CSAV, 4 de CMA, 2 de CSCL)	Shanghai/Ningbo/Xiamen/Kaohsiung/Hong Kong/Shenzhen/Kelang/Rio de Janeiro/S
ASE	CCNI / HANJIN / HAPAG / WHAI / ZIM	TECO							TCP	T5		11	4250 TEU (3 de HANJIN, 3 de ZIM, 2 de CCNI, 2 de WHAI, 1 de HAPAG)	Busan/Shanghai/Ningbo/Shenzhen/Hong Kong/Singapur/Rio de Janeiro
AESA / NHX (sling 1)	HYUNDAI / KLINE / NYK / PIL	TECO							MCON	TRP		11	4250 TEU	Busan/Shanghai/Ningbo/Hong Kong/Shenzhen/Singapur/Rio de Janeiro
AESA / NHX2 (sling 2)	HYUNDAI / K LINE / NYK / PIL	TECO										10	3000 TEU	Ningbo/Shanghai/Shenzhen/Singapur/Kelang de Janeiro/Vitoria
ESA	COSCO / EVER	SB							MCON	T5		10	3400 a 3800 TEU (6 de EVER, 4 de COSCO)	Shanghai/Ningbo/Yantian/Hong Kong/S

Todos los servicios tienen frecuencia semanal, con excepción del denominado AESA (sling 2) cuya frecuencia es quincenal

Terminales / Operadores en BUENOS AIRES

EXO (Exolgan) / TRP (Terminales Río de la Plata) / T4 (Terminal 4) / T5 (Bactssa)

Terminales / Operadores en MONTEVIDEO

MCON (Montecon) / TCP (Terminal Cuenca del Plata)

Terminales / Operadores en SANTOS

RODR (Rodrimar) / SB (Santos Brasil) / TECO (Term. Cont. Margen Direita) / T37 (Libra Terminais)

En los restantes puertos existe una sola terminal: Paranaguá (Terminal de Contenedores de Paranaguá - TCP) - Itapoá (Itapoá Terminais Portuarios) - Sao Francisco do Sul (Terminal Santa Catarina - TESC)

Navegantes (Portonave) - Itajaí (Teconvi) - Rio Grande (Tecon Rio Grande) - Zárate (Terminal Zárate)

TABLA 2.2 - SERVICIOS ECSA-EUROPA (Julio 2011)

LÍNEA: NORTE DE EUROPA

SERVICIO	ARMADOR	ESCALAS EN LA REGIÓN										BUQUES		OTRAS ESCALAS
		SANT	PARA	ITAP	SFSU	NAVE	ITAJ	RIOG	MONT	BAIR	ZARA	N°	TIPO / PROVEEDOR	
EUROPE-ECSA	GRIM	SB								TRP		8	800 TEU	Emden / Hamburgo / Tilbury / Amberes / Le Havre / Vitoria / Rio de Janeiro
RIVER PLATE XPRESS	HSUD	SB							TCP	EXO		7	5500 a 5900 TEU (clases Monte y Rio)	Rotterdam / Tilbury / Hamburgo / Amberes / Le H Tanger
SAMBA	MAERSK	T37							TCP	T4		7	3100 TEU	Tilbury / Rotterdam / Bremerhaven / Algeciras / P
SAEC 1	MSC	T37							MCON	TRP		7	5500 TEU	Hamburgo / Tilbury / Amberes / Rotterdam / Breme Rio de Janeiro / Itaguaí
SAEC 2	CSAV / MSC	SB										6	3500 TEU (3 de CSAV, 3 de MSC)	Bremerhaven / Rotterdam / Amberes / Lisboa / Las Salvador / Vitoria
SAFRAN Brazil sling	CMA / HAPAG	T37										7	2500 a 4400 TEU (5 de CMA, 2 de HAPAG)	Hamburgo / Rotterdam / Amberes / Le Havre
ESE SAM 1	CCNI / COSCO / HANJIN	s/d										s/d	s/d	Hamburgo / Rotterdam / Amberes / Algecira

sólo en algunos viajes

LÍNEA: MEDITERRANEO

SERVICIO	ARMADOR	ESCALAS EN LA REGIÓN										BUQUES		OTRAS ESCALAS
		SANT	PARA	ITAP	SFSU	NAVE	ITAJ	RIOG	MONT	BAIR	ZARA	N°	TIPO / PROVEEDOR	
L CLASS (*)	MAERSK	T37							TCP			6	4250 TEU	Algeciras / Tanger
MED-ECSA	MSC	SB								TRP		8	5400 TEU	Algeciras / Valencia / Barcelona / Genova / Livorno Tauro
ESPAÑA-CANARIAS-ECSA	MSC	SB										4	4600 TEU	Valencia
MED-ECSA / SIRIUS	CMA / CSAV / HSUD / MARUBA / ZIM	T37							MCON	EXO		7	4000 a 4400 TEU (4 de HSUD, 1 de CMA, 1 de CSAV, 1 de ZIM)	Livorno / Genova / Vado Ligure / Barcelona / Tarra Valencia / Tanger / Rio de Janeiro

(*) Este servicio ofrece conexión a puertos del Índico y Golfo Pérsico en Algeciras

Todos los servicios tienen frecuencia semanal, con excepción del denominado Europe-ECSA de Grimaldi cuya frecuencia es aproximadamente de un servicio cada 8 días

Terminales / Operadores en BUENOS AIRES EXO (Exolgan) / TRP (Terminales Río de la Plata) / T4 (Terminal 4) / T5 (Bactssa)

Terminales / Operadores en MONTEVIDEO MCON (Montecon) / TCP (Terminal Cuenca del Plata)

Terminales / Operadores en SANTOS

RODR (Rodrimar) / SB (Santos Brasil) / TECO (Term. Cont. Margen Direita) / T37 (Libra Terminais)

En los restantes puertos existe una sola terminal: Paranaguá (Terminal de Contenedores de Paranaguá - TCP) - Itapoá (Itapoá Terminais Portuarios) - Sao Francisco do Sul (Terminal Santa Catarina - TESC)

Navegantes (Portonave) - Itajaí (Teconvi) - Rio Grande (Tecon Rio Grande) - Zárate (Terminal Zárate)

TABLA 2.3 - SERVICIOS ECSA-AMERICA DEL NORTE (Julio 2011)

SERVICIO	ARMADOR	ESCALAS EN LA REGIÓN										BUQUES		OTRAS ESCALAS
		SANT	PARA	ITAP	SFSU	NAVE	ITAJ	RIOG	MONT	BAIR	ZARA	Nº	TIPO / PROVEEDOR	
EAST COAST AMERICAS	CSAV / HSUD	SB								EXO		7	3100 a 4600 TEU (5 de HSUD, 2 de CSAV)	Nueva York / Filadelfia / M Charleston / Jacksonville Everglades / Suape / R Janeiro / Pecem / Salv
MSC USEC	CSAV / MSC	SB							MCON	TRP		7	4000 a 4500 TEU (5 de MSC, 2 de CSAV)	Itaguaí / Suape / Savan Charleston / Norfolk / Bal Nueva York / Freeport / C
INTRA AMERICA 2	MSC	s/d										s/d	s/d	Houston / Nueva Orle
ANS	HANJIN / HYUNDAI / NYK / YMING	s/d										s/d	s/d	Nueva York / Norfolk / Sa / Miami
US GULF-ECSA	CSAV / HAPAG	TECO							MCON	EXO		7	4100 TEU	Veracruz / Altamira / Ho Nueva Orleans / Caucedo / Rio de Janeiro
US GULF-ECSA	HSUD	SB										6	3700 TEU	Houston
BRAZEX	CMA / MAERSK	T37							TCP	T4		6	2800 TEU (3 de CMA, 3 de MAERSK)	Cartagena / Manzani Kingston / Puerto Esp
SAX	ZIM	RODR										7	s/d	Houston / Mobile / Tar Kingston / Puerto Cabel Guaira / Pecem / Vitoria Janeiro / Itaguaí

Escalas canceladas (julio 2011)

Todos los servicios tienen frecuencia semanal

Terminales / Operadores en BUENOS AIRES

EXO (Exolgan) / TRP (Terminales Río de la Plata) / T4 (Terminal 4) / T5 (Bactssa)

Terminales / Operadores en MONTEVIDEO

MCON (Montecon) / TCP (Terminal Cuenca del Plata)

Terminales / Operadores en SANTOS

RODR (Rodrimar) / SB (Santos Brasil) / TECO (Term. Cont. Margen Direita) / T37 (Libra Terminais)

En los restantes puertos existe una sola terminal: Paranaguá (Terminal de Contenedores de Paranaguá - TCP) - Itapoá (Itapoá Terminais Portuarios) - Sao Francisco do Sul (Terminal Santa Catarina - TESC)

Navegantes (Portonave) - Itajaí (Teconvi) - Rio Grande (Tecon Rio Grande) - Zárate (Terminal Zárate)

A los efectos de facilitar la interpretación de la información presentada se incluye a continuación un detalle de los armadores participantes, que figuran identificados con códigos en los cuadros precedentes.

Tabla 2.4 – Armadores involucrados en los servicios hacia y desde la ECSA

CODIGO	COMPAÑÍA	PAÍS DE ORIGEN
CCNI	Compañía Chilena de Navegación Interoceánica	Chile (24)
CMA	CMA CGM	Francia (3)
COSCO	China Ocean Shipping Co.	China (4)
CSAV	Compañía Sudamericana de Vapores	Chile (11)
CSCL	China Shipping Container Lines	China (8)
EVER	Evergreen Marine	Taiwan (6)
GRIM	Grimaldi Lines	Italia (31)
HANJIN	Hanjing Shipping	Corea (9)
HAPAG	Hapag Lloyd	Alemania (5)
HSUD	Hamburg Süd	Alemania (13)
HYUNDAI	Hyundai Merchant Marine	Corea (18)
KLINE	Kawasaki Kisen Kaisha	Japón (16)
MARUBA	Maruba	Argentina (s/d)
MOL	Mitsui O.S.K. Lines	Japón (10)
MSC	Mediterranean Shipping Co.	Suiza (2)
MAERSK	Maersk Line	Dinamarca (1)
NYK	Nippon Yusen Kaisha	Japón (12)
PIL	Pacific International Lines	Singapur (19)
WHAI	Wan Hai Lines	Taiwan (21)
YMING	Yang Ming Marine Transport	Taiwan (15)
ZIM	Zim Integrated Shipping	Israel (17)

Los números entre paréntesis en la última columna de la tabla precedente indican la posición del armador correspondiente en el ranking mundial a octubre de 2011, de acuerdo con el tamaño de la flota operada (por su capacidad de transporte medida en TEU, según datos obtenidos de la publicación especializada “Alphaliner”)

Las vinculaciones intercontinentales de la Costa Este de Sudamérica se completan con servicios, de menor significación, a la Costa Oeste de Africa. En la actualidad esa ruta está atendida en conjunto por las empresas Delmas (del grupo CMA CGM) y Nile Dutch Shipping, mediante tres buques de una capacidad media de 1700 TEU que recalán con una frecuencia quincenal en los puertos de Buenos Aires, Rio Grande, Sao Francisco do Sul, Paranaguá y Santos.

No existen en la actualidad servicios directos entre la ECSA y regiones como la Costa Oeste de Norteamérica y el Océano Índico-Golfo Pérsico. En el primer caso los servicios son prestados mediante las líneas a la Costa Este de Norte América, con transferencia de carga en puertos del Caribe a servicios que atraviesan el Canal de Panamá, o mediante los servicios “regionales” que vinculan a la ECSA con la Costa Oeste de Sudamérica (WCSA), donde se realiza la transferencia de carga en puertos chilenos o peruanos. La vinculación de la ECSA con el Golfo Pérsico y el Océano Índico se realiza actualmente mediante transferencia de cargas en puertos del Mediterráneo.

2.2 Servicios regionales

En la ECSA existen, además de los servicios intercontinentales ya descritos, numerosos servicios regionales de transporte por agua de contenedores, que comprenden tanto tráficos entre los países vecinos (fundamentalmente entre Argentina y Brasil) como servicios alimentadores de los servicios “troncales”.

Se presenta a continuación una breve descripción de los mismos, siguiendo una agrupación que toma en cuenta el alcance geográfico de cada uno.

a) Servicios de los ríos Paraguay, Paraná y de la Plata

Se trata de servicios que atienden los tráficos de exportación e importación de la República del Paraguay (a través de las terminales de ANNP en Villeta y Asunción y de terminales privadas como Terport, Puerto Fénix y Caacupé-mí, todas en los alrededores de Asunción) así como tráficos con origen o destino en puertos argentinos sobre el río Paraná, tales como Barranqueras/Corrientes, Santa Fe, Rosario, Terminal Las Palmas y Terminal Zárate (los dos últimos sobre el Paraná de las Palmas). En todos los casos, dichos tráficos tienen origen o destino, en el extremo aguas abajo del recorrido, en las terminales de Buenos Aires o Montevideo. Como es lógico, estos servicios se prestan con embarcaciones de calados reducidos que se adaptan a las condiciones de profundidad prevalecientes en la ruta fluvial al norte de Santa Fe.

Las principales empresas prestadoras de servicios y las características más relevantes de éstos (embarcaciones afectadas, escalas principales, frecuencias) se detallan a continuación:

- Mercosur Shuttle Group (MSG): atiende la ruta Asunción-Corrientes-Zárate-Buenos Aires-Montevideo, con una frecuencia semanal. Cuenta con 6 remolcadores de empuje de potencias entre 1600 y 4300 HP y 9 barcasas, la mayoría de las cuales tiene una capacidad de 320 TEU y 120 enchufes para contenedores reefer.
- Vessel S.A.: opera también entre los puertos paraguayos y Buenos Aires o Montevideo, con escalas en Rosario y Zárate y frecuencias variables (hasta dos salidas semanales); además, presta servicios entre Buenos Aires/Montevideo y el puerto brasileño de Rio Grande. Para ello cuenta con buques (“Anabisetia”) y barcasas (“Denise”, “Divina”, “Virginia”, “Atlántica”, “MS1”, “MS2”) empujadas por remolcadores (tipo “Polargo”), con capacidades variables entre 140 y 260 TEU.
- Compañía Paraguaya de Navegación de Ultramar (Copanu): atiende servicios entre Asunción y Buenos Aires o Montevideo (éstos últimos en general en forma alternada) con

frecuencias variables. Lo hace mediante tres embarcaciones autopropulsadas (“Doña Anneke”, “Doña Margarita”, “Doña Verónica”), con capacidades entre 190 y 300 TEU.

- Líneas Feeder: tiene en servicio dos buques, denominados “Uruguay Feeder” y “Plata Feeder” con capacidades, respectivamente, de 174 y 220 TEU y 56 enchufes para contenedores reefer en ambos casos. En la actualidad, el primero de los nombrados atiende la ruta Rosario/Terminal Las Palmas/Terminal Zárate/Montevideo con carga general y contenedores, mientras que el segundo está afectado al servicio entre Montevideo y Asunción para el transporte de vehículos y maquinaria, con escalas en Rosario en los viajes descendentes.
- CARE/CONAY: se trata de dos empresas del grupo Maruba que tienen en servicio, cada una de ellas, un remolcador y dos barcas; todas las barcas tienen capacidad para transportar 320 TEU, con 120 enchufes para contenedores reefer. La empresa CARE, cuyas embarcaciones tienen bandera argentina, atiende la ruta Rosario-Terminal Las Palmas-Terminal Zárate-Buenos Aires y la empresa CONAY, cuyas embarcaciones tienen bandera paraguaya, atiende la ruta Asunción-Santa Fe-Rosario-Terminal Las Palmas-Terminal Zárate-Buenos Aires.
- Navemar S.R.L.: grupo de empresas paraguayas que tiene en servicio el buque “Explorador” (con capacidad para 480 TEU y 35 enchufes para reefers) y los remolcadores “Tritón” y “Ava Payaguá” que empujan a las barcas “3001” y “6001” que, respectivamente, cuentan con capacidades de 150 TEU (20 reefers) y 380 TEU (40 reefers). Esta empresa atiende tráficos entre los puertos de la zona de Asunción y las terminales de Buenos Aires y Montevideo, con frecuencias variables.

Tabla 2.5 – Resumen servicios feeder Río Paraná

ARMADOR	SERVICIOS	FRECUENCIA	EMBARCACIONES
Mercosur Shuttle Group	Paraguay a Buenos Aires y Montevideo	Semanal	9 barcas + 6 remolcadores de empuje
Vessel S.A.	Paraguay a Buenos Aires y Montevideo más servicios del Río de la Plata a Rio Grande (Brasil)	Variable	“Anabisetia” más 6 conjuntos de barcaza y remolcador
COPANU	Paraguay a Buenos Aires y Montevideo	Variable	“Doña Anneke”, “Doña Margarita”, “Doña Verónica”
Líneas Feeder	Rosario-Montevideo y Montevideo-Asunción	Variable	“Uruguay Feeder”, “Plata Feeder”
CARE	Rosario-Buenos Aires	Semanal	2 barcas + 1 remolcador de empuje
CONAY	Paraguay-Buenos Aires	Quincenal	2 barcas + 1 remolcador de empuje
Navemar	Paraguay a Buenos Aires y Montevideo	Variable	“Explorador” más dos conjuntos de barcaza y remolcador

Cabe aquí destacar que en los tráficos comprendidos en la descripción precedente aplican determinadas restricciones de bandera para las embarcaciones intervinientes. Los tráficos vinculados con el comercio exterior paraguayo deben hacerse en embarcaciones con bandera de ese país, y los tráficos entre puertos argentinos (cabotaje) deben efectuarse mediante embarcaciones registradas en Argentina. En función de ello, la gran mayoría de las embarcaciones descritas cuenta con bandera paraguaya (con excepción de alguna unidad de la empresa MSG y las correspondientes a la empresa CARE).

En cuanto a las terminales donde se atienden estos servicios (en los puertos del Río de la Plata) cabe señalar que ello es función del tráfico “oceánico” al que están vinculados, siendo normal, en consecuencia, que un mismo buque alimentador opere en más de una terminal portuaria por viaje, tanto en el caso de Buenos Aires como en el de Montevideo.

b) Servicios del litoral atlántico argentino

Existe en la actualidad movimiento de contenedores en diversos puertos del litoral atlántico argentino, tales como, de Sur a Norte, Ushuaia, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia (con carácter más ocasional), Puerto Madryn, San Antonio Este, Bahía Blanca y Mar del Plata. Por la cantidad total de movimientos Ushuaia y Puerto Madryn ocupan las posiciones más destacadas entre el grupo de puertos mencionados.

En el caso de Ushuaia, Puerto Deseado, Puerto Madryn y Mar del Plata, se trata principalmente de exportaciones del sector pesquero, mientras que en el caso de San Antonio Este se trata de la exportación (en la primera mitad del año) de frutas de pepita (manzanas y peras). En función de ello, la gran mayoría de los contenedores involucrados en estos servicios son del tipo “reefer”.

Figura 2.2 – Puertos del litoral marítimo argentino atendidos por servicios de buques portacontenedores



En los últimos años, prácticamente la totalidad de los servicios afectados a la atención de los tráficos mencionados estuvieron a cargo de los armadores Hamburg Süd y Maersk. Teniendo en cuenta las restricciones de bandera mencionadas al tratar sobre los tráficos fluviales (punto a precedente), y el hecho de que las embarcaciones de los citados armadores no poseen bandera argentina, todos los tráficos con origen en los puertos considerados se dirigían al puerto de Montevideo para realizar allí su transbordo a los servicios “troncales”. También Montevideo actuaba como base para la distribución de los flujos de contenedores (mayoritariamente vacíos) hacia los puertos del litoral atlántico argentino.

Recientemente se han puesto en servicio buques de los armadores argentinos PSL (Patagonia Shipping Lines, del grupo Ultrapetrol) y Maruba que han capturado una parte significativa de los tráficos descritos. PSL tiene en servicio los buques “Asturiano” y “Argentino” que atienden con una frecuencia aproximada de un servicio cada diez días la ruta entre Ushuaia, Buenos Aires y Montevideo, con escalas en viajes alternados en Comodoro Rivadavia, Puerto Madryn y Bahía Blanca. Se trata de buques con una capacidad de 1100 TEU, con 220 enchufes para reefers.

Maruba atiende estos tráficos mediante los buques “Taga Bay” y “Aconcagua”, de características similares a los anteriormente mencionados.

El puerto de Ushuaia presenta habitualmente un importante grado de ocupación de sus instalaciones, que los tráficos de contenedores deben compartir con la actividad pesquera basada en dicho puerto y, en verano, con una actividad turística (cruceros antárticos) especialmente intensa. Por tal motivo, el puerto estableció para la asignación de sitios una “preferencia de bandera” según la cual se otorga prioridad a los buques de bandera argentina. En función de ello los buques de bandera extranjera comenzaron a experimentar esperas que tornaban inviable la continuidad de su operación en dicho puerto.

Maersk y Hamburg Süd han dejado de atender, en consecuencia, con buques propios las escalas en el puerto de Ushuaia pero conservan servicios entre Puerto Deseado/Puerto Madryn y Montevideo, a los que suman, en forma alternada, servicios entre Mar del Plata y Montevideo. Actualmente tienen afectados a estos servicios los buques “HS Liszt” (1340 TEU y 450 conexiones reefer) y “Maersk Falmouth” (870 TEU y 200 enchufes para reefers). El buque “Maersk Falmouth” realiza asimismo servicios entre Zárate y Montevideo.

Otro servicio perteneciente al grupo aquí analizado es el que, en la primera mitad de cada año, se desarrolla con carácter de “shuttle” o “lanzadera” (ida y vuelta sin escalas intermedias) entre los puertos de San Antonio Este y Montevideo para el transporte de las exportaciones de manzanas, peras y derivados (jugos), con los viajes de regreso (de Montevideo a San Antonio Este) afectados a la reposición de los contenedores vacíos necesarios. Atienden dicho servicio los armadores Hamburg Süd, Maersk y CSAV y, por las características descritas, se trata más bien de servicios tipo “charter” que de servicios “de línea”.

Tabla 2.6 – Resumen servicios feeder del litoral atlántico argentino

ARMADOR	SERVICIOS	FRECUENCIA	EMBARCACIONES
Patagonian Shipping Lines y Maruba	Ushuaia a Buenos Aires y Montevideo, con escalas intermedias	Variable	“Argentino”, “Asturiano”, “Aconcagua”, “Taga Bay”
Hamburg Süd y Maersk	Puerto Deseado/Puerto Madryn a Montevideo Mar del Plata a Montevideo Zárate a Montevideo	Variables	“HS Liszt”, “Maersk Falmouth”
Hamburg Süd / Maersk / CSAV	San Antonio Este a Montevideo	Variable (servicio acotado a la temporada de exportación de frutas, en el primer semestre calendario de cada año)	Variables

c) Servicios intra ECSA

Son servicios entre puertos de Argentina, Uruguay y Brasil atendidos por los armadores Log-in Logística (brasileño), Hamburg Süd (a través de su controlada brasileña Aliança) y MSC (Mediterranean Shipping Company).

Log-in Logística opera un servicio de frecuencia semanal que hace escala, dentro de la zona definida como de interés, en los puertos de Zárate, Buenos Aires, Montevideo (viaje por medio), Rio Grande, Sao Francisco do Sul y Santos, extendiéndose además a otros puertos brasileños situados al Norte del último mencionado. Tiene en servicio, a estos efectos, los buques “Log-in Amazonia”, “Log-in Pantanal”, “Santa Giuletta” y “RR Europa”, de capacidades comprendidas entre 1600 y 1900 TEU.

Aliança presta un servicio con frecuencia quincenal que atiende los puertos de Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Itapoá y Santos, para completar su recorrido con escalas en otros puertos brasileños hasta Pecem. Tiene en operación en este servicio, en la actualidad, los buques “Copacabana” y “Flamengo”, de 1400 TEU de capacidad cada uno.

Mediterranean Shipping Company, por su parte, realiza servicios que vinculan los puertos argentinos de Rosario y Zárate con Montevideo y el puerto brasileño de Navegantes, donde este armador realiza buena parte de sus tráficos de transbordo (el servicio finaliza, al Norte de Santos, en el puerto de Itaguaí, tal como puede apreciarse en la figura adjunta).

Figura 2.2 – Servicio Intra-ECSA de Mediterranean Shipping



d) Servicios entre ECSA y WCSA

Las costas sudamericanas sobre el Atlántico (ECSA) y el Pacífico (WCSA) se encuentran vinculadas por el servicio denominado “Conosur”, prestado por los armadores Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) y Hamburg Süd mediante 7 buques de capacidades comprendidas entre 1700 y 2500 TEU, con 200 a 600 enchufes para reefers disponibles en cada viaje.

En el recorrido, que se extiende desde Guayaquil (Ecuador) hasta Itaguaí (Brasil), tocando en ruta puertos peruanos, chilenos, argentinos y brasileños, este servicio hace escala, dentro de la zona de interés, en los puertos de Rio Grande, Sao Francisco do Sul y Santos. En el litoral atlántico argentino hace escala en viajes alternados en Puerto Madryn y Bahía Blanca, puertos que cuentan, en consecuencia, con una frecuencia quincenal. La estructura del servicio mencionado puede apreciarse en la figura que se incluye a continuación:

Figura 2.3 – Servicio “Conosur” entre ECSA y WCSA



3 TRÁFICOS DE CONTENEDORES DESARROLLADOS EN LA REGIÓN ANALIZADA (Tarea A2)

La descripción del mercado regional de transporte de contenedores debe completarse con la cuantificación de los volúmenes operados, para lo que se ha recurrido como fuente primordial de información a las estadísticas elaboradas por las propias terminales existentes en la región, por los organismos públicos responsables de la administración portuaria y por centros de estudio e investigación vinculados con el sector marítimo y portuario.

Se presenta a continuación un resumen de los movimientos de contenedores registrados en el conjunto de puertos que son escala de servicios intercontinentales considerados a efectos del presente estudio (desde Santos hasta Buenos Aires) para diferentes años seleccionados: 1998 (antes de la crisis económica de Argentina y Uruguay), 2003 (primer año de la recuperación económica de Argentina), 2008 (año en que comenzó la crisis económica internacional todavía en desarrollo) y 2010 (último disponible). La información presentada permite apreciar con facilidad las tasas de crecimiento y las modificaciones de la importancia relativa de cada una de las instalaciones portuarias involucradas:

Tabla 3.1 – Movimientos de contenedores en puertos del arco Buenos Aires-Santos

	1998		2003		2008		2010	
	Millones de TEU	%						
Buenos Aires	1,14	40,1	0,85	20,8	1,78	24,5	1,73	23,4
Montevideo	0,27	9,4	0,32	7,8	0,68	9,3	0,67	9,1
Total Río de la Plata	1,41	49,5	1,17	28,6	2,46	33,8	2,40	32,5
Rio Grande	0,22	7,9	0,45	11,0	0,60	8,3	0,65	8,8
Itajaí-Navegantes	0,13	4,6	0,44	10,8	0,69	9,5	0,96	13,0
Sao Francisco do Sul	0,12	4,1	0,33	8,1	0,24	3,3	0,11	1,5
Paranaguá	0,16	5,7	0,30	7,4	0,60	8,2	0,55	7,4
Santos	0,80	28,2	1,39	34,1	2,68	36,9	2,72	36,8
Total Brasil	1,43	50,5	2,91	71,4	4,81	66,2	4,99	67,5
Total general	2,84	100,0	4,08	100,0	7,27	100,0	7,39	100,0

A los efectos de la ulterior elaboración de análisis sobre costos de la cadena de transporte para tráficos de transbordo se juzga conveniente realizar una distinción entre tres tipos de tráficos de transbordo que tienen lugar (o pueden tenerlo) en el puerto de Montevideo:

a) Tráficos con origen o destino en puertos ubicados sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná al Norte de Santa Fe:

Se trata, básicamente, de los tráficoes asociados con el comercio exterior paraguayo, a los que se suman, en menor medida, movimientos registrados en los puertos argentinos de Corrientes y Barranqueras. La condición distintiva de estos tráficoes es que, por la reducida disponibilidad de profundidades al Norte de Santa Fe, deben realizarse en embarcaciones de calado reducido (máximo 10 pies, periódicamente disminuido en función de la existencia de bajantes en los ríos Paraguay y Paraná).

Dichas embarcaciones toman o dejan su carga en los puertos de Buenos Aires o Montevideo para la conexión con los servicios intercontinentales, situación que se asume no se modificará en el mediano ni en el largo plazo. De acuerdo con la información obtenida en las entrevistas realizadas, se estima que en la actualidad Buenos Aires realiza entre el 70% y el 80% de los transbordos involucrados.

b) Tráficos con origen o destino en puertos argentinos que no son escala de los servicios intercontinentales:

Se trata de los tráficoes con origen o destino en puertos situados en el litoral atlántico argentino o en el Río Paraná (de Santa Fe al Sur), que no son escala en la actualidad de servicios intercontinentales de portacontenedores. Se estima que esta situación perdurará en los horizontes de análisis contemplados en el presente estudio, ya que se considera que el complejo portuario Buenos Aires (incluyendo en tal denominación a las instalaciones en construcción en La Plata y las ya existentes en Zárate) será la única escala en territorio argentino de dichos servicios.

Para estos tráficoes las alternativas de transbordo son principalmente Buenos Aires y Montevideo (este último con participación mayoritaria), aunque existen actividades de transbordo asociadas en los puertos brasileños de Rio Grande (Hamburg Süd y Maersk han derivado ocasionalmente hacia ese puerto algunos de sus servicios entre los puertos patagónicos y Montevideo) y Navegantes (en este caso, a través del servicio alimentador de Mediterranean Shipping Company ya comentado en el punto 2.2.c).

Para el caso de los tráficos con origen o destino en el litoral atlántico argentino debe destacarse la posición geográfica especialmente favorable de Montevideo, que evita el ingreso de los buques alimentadores al Río de la Plata.

Asimismo, no debe perderse de vista, al evaluar la posible utilización del puerto de Buenos Aires para estos transbordos, la vigencia de la Ley de Cabotaje en la República Argentina, que obliga a realizar el transporte entre puertos argentinos mediante embarcaciones inscriptas en los regímenes de embanderamiento de ese país.

c) Tráficos con origen o destino en otros puertos de la región que pueden ser escala de los servicios intercontinentales:

Se trata de transbordos que los armadores realizan en un puerto determinado como resultado de la organización global de sus servicios intercontinentales. Las líneas marítimas revisan constantemente dicha organización y modifican en consecuencia el tamaño de los buques afectados, el número de escalas y, eventualmente, las frecuencias de los servicios.

Como resultado de ello los armadores pueden decidir la concentración de la carga asociada a alguno de sus servicios sólo en determinados puertos (puertos “concentradores”), atendiendo a los restantes puertos de la región mediante otros servicios propios o de terceros que alimentan a los puertos “concentradores”.

A modo de ejemplo, la situación mencionada ha sido el caso en la primera mitad del año 2011 de tráficos entre Brasil y el Lejano Oriente para los que el armador CSAV realizó transbordos en Montevideo a su servicio intercontinental SEAS/ASAX, que redujo sus escalas en puertos brasileños, manteniendo exclusivamente las de Santos y Paranaguá.

Para este tipo de transbordos, que resultan claramente los más volátiles entre los aquí analizados, podría existir competencia, en principio, entre todos los puertos de la ECSA sobre los que se enfoca el presente estudio.

4 RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN – ENTREVISTAS (Tarea A3)

Para el desarrollo del presente estudio resultó de singular importancia la recopilación de información y opiniones de los principales actores intervinientes en el mercado objeto de análisis, es decir el transporte de contenedores en la Costa Este de Sudamérica (ECSA) y, en particular, las operaciones de transbordo que tienen lugar dentro de dicho mercado regional.

Teniendo en cuenta que la materialización de transbordos y el lugar donde los mismos se realicen es una decisión que queda en manos de las líneas marítimas, se programó una serie de entrevistas con los representantes en la región de los armadores con mayor participación en los tráficos en la ECSA y en el puerto de Montevideo en particular.

Cabe destacar que cuatro armadores (Maersk, Hamburg Süd, MSC, CSAV) han ocupado en los últimos años sistemáticamente los primeros lugares en cuanto a la cantidad de operaciones en la ECSA y, más específicamente, absorben en la actualidad casi el 80% de los tráficos de transbordo realizados en el puerto de Montevideo.

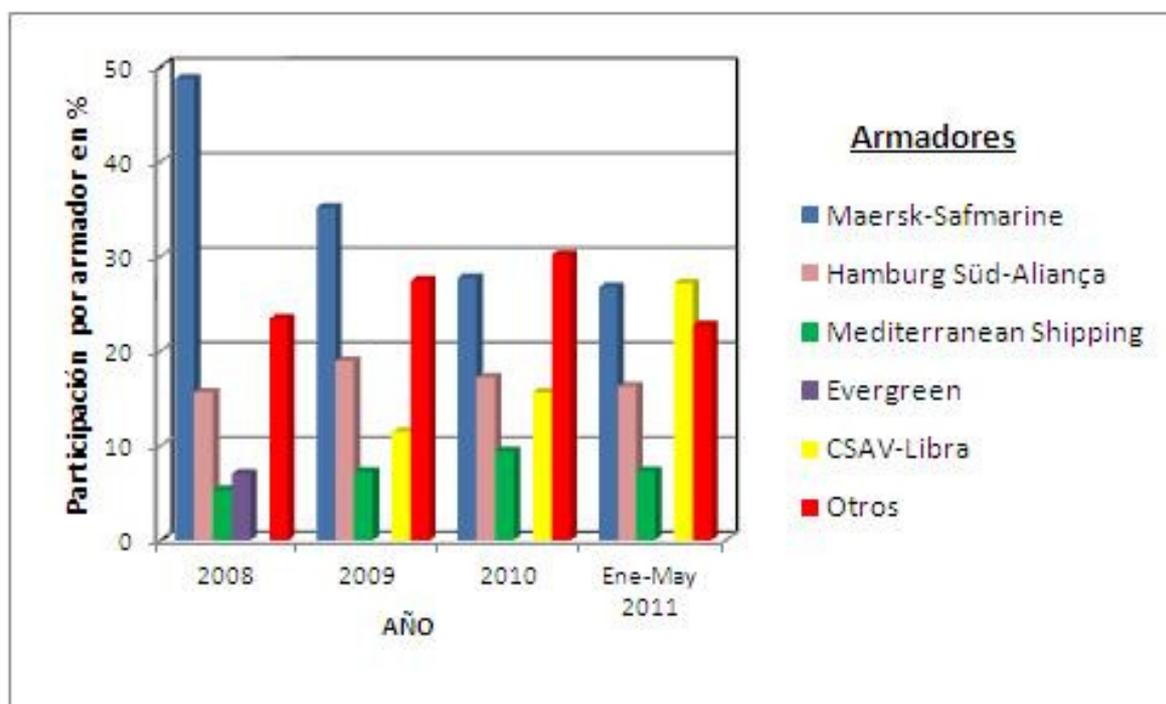
En este sentido se incluye a continuación un resumen de la participación de los principales armadores en los movimientos de transbordo en Montevideo, obtenido a partir de información estadística del Centro de Navegación:

Tabla 4.1 – Participación de armadores en los tráficos de transbordo en Montevideo

PERÍODO	ARMADOR	PARTICIPACIÓN
2008	Maersk-Safmarine	48,7%
	Hamburg Süd–Aliança	15,6%
	Evergreen	7,0%
	Mediterranean Shipping	5,3%
	Otros	23,4%
2009	Maersk-Safmarine	35,1%
	Hamburg Süd–Aliança	18,9%
	CSAV-Libra	11,4%
	Mediterranean Shipping	7,2%
	Otros	27,4%
2010	Maersk-Safmarine	27,7%
	Hamburg Süd–Aliança	17,2%
	CSAV-Libra	15,6%
	Mediterranean Shipping	9,4%
	Otros	30,1%

Ene-may 2011	CSAV-Libra	27,1%
	Maersk-Safmarine	26,7%
	Hamburg Süd-Aliança	16,2%
	Mediterranean Shipping	7,3%
	Otros	22,7%

Se hace notar que las participaciones mencionadas están calculadas en función de la proporción de bodega “chateada” (o, lo que es lo mismo, de contenedores por los que cada línea cobró el servicio de transporte) y no de las capacidades de bodega puestas a disposición mediante buques propios de cada línea. La misma información se presenta en forma gráfica en el siguiente esquema:



Las consultas efectuadas a los diferentes armadores brindaron información en cuanto a sus criterios para la selección de puertos de transbordo y la organización de los tráficos en la ECSA, la que, convenientemente procesada, ha sido tomada en consideración para la elaboración del análisis FODA y de cadenas de costos previstos en el estudio.

En relación con la organización de los tráficos en la ECSA cabe destacar que tanto Maersk como Hamburg Süd y MSC toman las decisiones correspondientes directamente en sus casas matrices (Copenhague, Hamburgo, Ginebra, respectivamente), a las que reportan en forma independiente las oficinas localizadas en cada uno de los países de la región (con la salvedad de que las oficinas en Buenos Aires de Maersk y Hamburg Süd tienen un alcance regional pues cubren los mercados

de Argentina, Uruguay y Paraguay en conjunto). Sólo CSAV mantiene, entre los cuatro armadores líderes, una coordinación general de los tráficos de la ECSA en sus oficinas de San Pablo (Brasil); por tal motivo, se concretó una entrevista con el responsable de dicha oficina regional en ocasión de una visita del mismo a la ciudad de Montevideo.

Otras consultas realizadas a operadores portuarios de la región contribuyeron a precisar la definición sobre el desarrollo de los tráficos regionales y brindaron, asimismo, un panorama sobre la competencia entre terminales y las fortalezas y debilidades principales de las distintas instalaciones.

Complementariamente, y a efectos de reunir información sobre aspectos vinculados con la navegación de entrada y salida al puerto de Montevideo, se materializó una entrevista con la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo.

Además de las entrevistas personales ya mencionadas (algunas de las cuales involucraron en más de una ocasión a determinados interlocutores) se realizó una significativa recopilación de información mediante la consulta de páginas web de empresas u organismos involucrados en el tema objeto del estudio.

En el Anexo 4.1 se incluye el listado de las entrevistas mantenidas, junto con una breve descripción de los temas tratados, y de las principales fuentes de información consultadas para la preparación del informe.

5 SELECCIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE TRÁFICOS DE INTERÉS (Tareas A4 y A5)

Según ya se ha señalado, existen en los puertos de la región movimientos de transbordo de contenedores que pueden agruparse básicamente en dos grandes categorías:

- a) Transbordos generados como consecuencia de que una parte de los viajes asociados debe realizarse (por cuestiones geográficas o comerciales) en buques de dimensiones menores. Los ejemplos al respecto son los movimientos con origen o destino en puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná (condición geográfica) o del litoral marítimo argentino (condición comercial). La existencia de los transbordos asociados a estos tráficos (que podrían clasificarse como “estructurales”) aparece como un dato permanente para cualquier horizonte de análisis realista que pueda plantearse y la posición de Montevideo en relación con los mismos es singularmente relevante. El análisis detallado de la base de datos de transbordos registrados en Montevideo en el año 2010 y la primera mitad de 2011, que fue provista por ANP al consultor para el desarrollo del trabajo, permitió poner en evidencia que los transbordos “estructurales” representaron, en ese período, más del 65% del total de los transbordos efectuados.
- b) Transbordos que surgen (y desaparecen) como consecuencia de determinadas decisiones de las líneas marítimas en cuanto a la organización global de sus servicios de línea. Ya se ha mencionado que la referida organización es objeto de frecuentes modificaciones (retiro de algunos prestadores o aparición de nuevos, fusión de servicios preexistentes, modificaciones en las escalas y en el tamaño de los buques afectados, aceleración o enlentecimiento –v.g. “slow steaming”- de los servicios que redundan en la eliminación de escalas existentes o en la inclusión de otras nuevas) que, en muchos casos, generan la aparición de transbordos en uno o varios de los puertos de la región. Sin embargo, dichas decisiones suelen reverse y modificarse frecuentemente (en particular en momentos de alta inestabilidad del mercado naviero como el actual), por lo que resulta difícil identificar claramente y cuantificar, en ese universo, una demanda de servicios de transbordo para la que pueda afirmarse que el puerto de Montevideo presente claras ventajas comparativas. Cabe aquí mencionar que, del análisis de la base de datos ya comentada, surge que la gran mayoría de los transbordos no “estructurales” corresponde a flujos de transporte con orígenes o destinos en puertos de la región (argentinos, brasileños, paraguayos y, en menor medida, chilenos) pero existen otros (de participación obviamente reducida) que involucran a puertos extrarregionales (ejemplos: Sudáfrica a puertos del Golfo Árabe, Sudáfrica hacia o desde puertos del Lejano Oriente, Kenya a España, Singapur a Costa Rica, Sierra Leona a Haití). La disponibilidad de servicios portuarios eficientes y a costos razonables constituirá en cualquier caso un elemento que contribuya a la captación de transbordos de esta clase, que podrían clasificarse como “ocasionales” (una sub-clase, aún más eventual, es la de los transbordos “accidentales”, producto, por ejemplo, de las cancelaciones y “cut and runs” que suelen producirse en los servicios de línea, según se comenta más adelante).

Con el objeto de identificar los tráficos sobre los que resultara más razonable enfocar los subsiguientes análisis cuantitativos, se realizaron diversos procesamientos sobre la extensa base

de datos de los movimientos de transbordo en el puerto de Montevideo que fue provista al consultor por la Administración Nacional de Puertos.

La misma corresponde a operaciones registradas en 2010 y los primeros seis meses de 2011 y comprende a 163.304 movimientos. Sobre la base de la información recibida se elaboró una matriz en la que se clasificó a los transbordos analizados en función del país de origen (de dónde proviene cuando llega a Montevideo) y de destino (hacia dónde se dirige cuando deja Montevideo) de cada contenedor. Dicha matriz se entrega en formato electrónico junto con el presente Informe ya que, por su formato, resulta de difícil inclusión en el presente texto. Se incluye a continuación el detalle de los países que registraron mayor participación como origen o como destino de los transbordos en el período analizado:

Tabla 5.1 – Principales orígenes y destinos de contenedores transbordados en Montevideo

AÑO	ORÍGENES		DESTINOS	
	PAÍS	PARTICIPACIÓN	PAÍS	PARTICIPACIÓN
2010	Argentina	39,2%	Argentina	27,7%
	China	10,2%	Brasil	19,4%
	Paraguay	8,5%	España	8,5%
	España	6,6%	Paraguay	6,9%
	Brasil	6,1%	Alemania	4,6%
	USA	3,2%	China	4,3%
	Alemania	2,7%	Holanda	4,2%
	Finlandia	2,6%	Italia	3,0%
2011	Argentina	31,9%	Argentina	25,9%
	China	11,3%	Brasil	17,5%
	Brasil	11,0%	Paraguay	8,8%
	Paraguay	8,5%	China	8,4%
	España	5,2%	España	6,5%
	USA	4,7%	Holanda	5,8%
	Uruguay	4,2%	Alemania	4,5%
	Holanda	3,7%	Marruecos	3,1%
	Finlandia	3,1%	Hong Kong	2,6%

Complementariamente se identificaron los pares origen-destino que resultan los más relevantes entre los transbordos realizados en Montevideo, cuyo detalle se presenta a continuación (hasta los pares que representaron al menos el 2% del total de movimientos):

Tabla 5.2 – Principales pares origen-destino en tráficos de transbordo en Montevideo

VINCULACIÓN	PARTICIPACIÓN
Argentina-España	10,9%
Brasil-China	8,4%
Argentina-Holanda	6,6%
Argentina-Brasil	5,1%
Argentina-Alemania	5,0%
Paraguay-China	4,1%
Argentina-China	4,0%
Argentina-USA	3,8%
Argentina-Italia	2,9%
Argentina-Finlandia	2,7%
Argentina-Marruecos	2,5%

Las participaciones indicadas para cada “vinculación” abarcan los movimientos de contenedores en los dos sentidos posibles. Los volúmenes computados para algunas de las vinculaciones tienen una distribución bastante pareja entre ambos sentidos de viaje pero en otros casos dicha distribución resulta apreciablemente desbalanceada.

Cabe también aquí hacer referencia a la proporción de contenedores vacíos dentro de los movimientos de transbordo estudiados. En ese sentido, se analizaron detalladamente los movimientos registrados en el primer semestre de 2011, encontrándose que un 32% de los contenedores transbordados en el puerto de Montevideo en dicho período fueron vacíos. Teniendo en cuenta que dicha participación no es homogénea para los distintos tipos de tráfico involucrados, complementariamente se analizó la proporción de vacíos dentro de los flujos correspondientes a los principales orígenes o destinos arriba señalados. Los resultados obtenidos se indican a continuación:

Tabla 5.3 – Proporción de contenedores vacíos para los orígenes y destinos de transbordos más relevantes (2011)

PAÍS	Proporción de vacíos (%)	
	País considerado como origen	País considerado como destino
Argentina	16,0	75,2
Brasil	56,6	18,3
China	0,3	78,3
Paraguay	36,6	4,4
España	82,6	0,1
Holanda	92,7	6,2
USA	25,4	
Finlandia	96,2	
Alemania		13,3
Marruecos		10,4
Hong Kong		20,1

Se puede apreciar la fuerte disparidad existente entre los flujos hacia y desde el Norte de Europa, con una proporción ampliamente mayoritaria de contenedores llenos en el sentido hacia los países europeos y amplia mayoría de contenedores vacíos en el sentido inverso. Ello es consecuencia natural del tipo de cargas transportadas en estas vinculaciones (fundamentalmente productos de la pesca y frutas, rubros en los que Argentina realiza significativas exportaciones a los destinos señalados sin registrarse tráficos relevantes en sentido inverso que pudieren emplear los mismos contenedores reefer).

También resultan ampliamente desbalanceados, en el aspecto que aquí se analiza, los tráficos hacia y desde China, aunque en sentido contrario al ejemplo anterior: en este caso los contenedores que llegan a los países sudamericanos son casi todos llenos mientras que los vacíos son mayoría en el sentido contrario.

Otro aspecto relevante que se analizó fue la estadía promedio de los contenedores transbordados en el puerto de Montevideo. En términos generales cabe señalar que la estadía media (en la muestra analizada correspondiente al primer semestre de 2011) fue de 267,3 horas, correspondiendo promedios de 232,3 horas para los contenedores llenos y de 340,9 horas para los contenedores vacíos.

El análisis referido se extendió a los principales pares origen-destino ya presentados como más relevantes dentro de los tráficos de transbordo registrados en Montevideo y los resultados obtenidos se presentan a continuación:

Tabla 5.4 – Estadías medias de los contenedores transbordados en Montevideo (2011)

Países intervinientes		Estadía media de los transbordos en Montevideo (horas)		
1	2	Vinculación global	De 1 a 2	De 2 a 1
Argentina	España	298,3	104,7	522,6
Brasil	China	191,6	184,8	196,0
Argentina	Holanda	167,5	80,6	277,4
Argentina	Brasil	253,1	296,3	196,2
Argentina	Alemania	167,8	95,9	253,9
Paraguay	China	579,9	254,3	701,1
Argentina	China	330,6	382,2	219,1
Argentina	USA	180,1	126,4	198,9
Argentina	Italia	182,8	141,2	566,6
Argentina	Finlandia	390,2	43,0	397,9
Argentina	Marruecos	102,5	102,5	121,9

Con relación a los datos presentados pueden formularse los siguientes comentarios:

- Las estadías mínimas, del orden de 3 a 4 días, corresponden a los tráficos originados en Argentina y con destino al Norte de Europa
- En los tráficos entre Argentina y países europeos, considerados ahora como vinculaciones globales, se aprecia un fuerte desbalance entre las estadías medias registradas para un sentido y otro, apreciándose que los flujos hacia Argentina registran estadías medias superiores a los 10 días. Ello es coherente con la alta proporción de vacíos en ese sentido de los tráficos y la mayor estadía que corresponde, en líneas generales, a los contenedores vacíos
- Las estadías más elevadas corresponden a los transbordos vinculados con el comercio exterior de Paraguay; en particular, los flujos entrantes hacia Paraguay registran estadías medias del orden de 30 días. Esta última situación podría atribuirse, en principio, a la relativa escasez de la oferta de bodega para los tráficos de alimentación a lo largo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, aspecto que se ve potenciado por frecuentes situaciones de bajante que limitan los calados en el tramo superior de la ruta fluvial y disminuyen, en consecuencia, aún más la capacidad de transporte de la flota afectada a estos tráficos

Cabe señalar que la información contenida en la base de datos analizada contiene algunos errores sistemáticos que fue posible detectar al realizar su procesamiento. En primer lugar, aparecen movimientos en los que se consigna “Uruguay” como origen o destino, lo que se atribuye a errores de carga de datos ya que si el dato cargado fuera cierto no se trataría de movimientos de transbordo. Esta situación podría corregirse analizando los movimientos individualmente, ya que en general hay otros datos asociados que podrían permitir reasignar el movimiento a otra vinculación diferente de la indicada.

En segundo lugar, aparecen movimientos asociados a vinculaciones entre países para las que no se conoce que exista un intercambio comercial significativo; tal es el caso de las combinaciones de Argentina con Bahamas, Jamaica y República Dominicana, por ejemplo. Esta situación se puede interpretar si se tiene en cuenta que el dato cargado corresponde probablemente al “puerto” de origen o destino del contenedor y no al país de donde realmente proviene o al que realmente está destinado. Freeport, Kingston y Caucedo son, respectivamente, puertos ubicados en los países mencionados que registran en la actualidad importante actividad como puertos de transbordo. Es decir, probablemente el dato cargado refleja el siguiente (o anterior) transbordo del contenedor antes que su destino u origen efectivos.

No obstante lo señalado, se considera que la proporción de datos abarcados por las situaciones descritas resulta suficientemente reducida como para no invalidar el procesamiento global de la base de datos ya efectuado.

En función de los resultados presentados se propone realizar análisis de detalle (ver Capítulo 8) para los siguientes tráficos o grupos de tráficos:

- a) Vinculaciones de Argentina con la región del mar Mediterráneo (fundamentalmente España, seguido de Marruecos e Italia); en estos tráficos tienen una participación relevante las exportaciones argentinas de productos pesqueros, fruta y carne. Los puertos alimentadores con mayor participación en este grupo de tráficos son San Antonio Este, Buenos Aires, Puerto Madryn y Mar del Plata.
- b) Vinculaciones de Argentina con la región del Norte de Europa (fundamentalmente Holanda y Alemania, seguidos de Finlandia, Bélgica y Gran Bretaña); en estos tráficos tienen una participación especialmente relevante las exportaciones argentinas de fruta. Los puertos alimentadores con mayor participación en este grupo de tráficos son San Antonio Este, Zárate, Puerto Madryn y Mar del Plata.
- c) Vinculaciones de Brasil con el Lejano Oriente (fundamentalmente con China, seguido de Hong Kong, Singapur y Corea). De acuerdo con los análisis efectuados sobre la base de datos provista por ANP, los puertos brasileños con mayor participación en estos tráficos han sido Itajaí, Paranaguá y Vitoria, en ese orden de importancia.
- d) Exportaciones e importaciones de Paraguay en general. Los puertos paraguayos a través de los cuales se materializan estos tráficos son las terminales situadas sobre el río Paraguay en Asunción y alrededores, ya descritos en el punto 2.2.a).

En los transbordos correspondientes a los grupos de tráficos abarcados en los puntos a) y b) tienen participación relevante las cargas generadas en la región patagónica argentina. A efectos de ilustrar sobre la composición de dichos tráficos se realizaron análisis sobre la composición de las exportaciones registradas en las aduanas regionales entre 2008 y 2010 sobre la base de la

información provista por el sistema de información Mercosur On Line, cuyos resultados se incluyen a continuación:

Tabla 5.5 – Composición de las exportaciones por puertos patagónicos (2008/2009/2010)

ADUANA	TOTAL EXPORT. (t)	POSICIONES ARANCELARIAS PRINCIPALES		
		N°	DESCRIPCION	PART. (%)
SAN ANTONIO OESTE	2.398.856	08	Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios, cítricos, melones o sandías	86,2%
		20	Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas	7,1%
		03	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	4,3%
PUERTO MADRYN	2.012.162	76	Aluminio y sus manufacturas	49,2%
		03	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	37,2%
		68	Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto (asbesto), mica o materias análogas	8,9%
PUERTO DESEADO	378.732	03	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	85,4%
		26	Minerales metalíferos, escorias y cenizas	8,4%
		51	Lana y pelo fino u ordinario; hilados y tejidos de crin	4,1%
USHUAIA	583.752	39	Plástico y sus manufacturas	53,8%
		03	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	20,3%
		85	Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes	10,2%
		89	Barcos y demás artefactos flotantes	5,9%
		84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	4,9%
		23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias	2,1%

Se puede apreciar la participación prácticamente excluyente de los tráficos de fruta y derivados en el puerto de San Antonio Este (que pertenece a la jurisdicción aduanera de San Antonio Oeste) y de pescados y demás frutos de mar en Puerto Deseado, así como la participación muy destacada de este último rubro en Puerto Madryn y Ushuaia. Se trata de productos que requieren de la provisión de frío durante su transporte y que, como ya fuera expresado en apartados anteriores, constituyen la base de los flujos de contenedores refrigerados que caracterizan a los tráficos regionales.

Cabe aclarar que las partidas correspondientes a los rubros 39 y 85 que figuran en la descripción de las exportaciones por la aduana Ushuaia constituyen en realidad envíos por carretera al resto del territorio nacional argentino de la producción de la industria localizada en la isla de Tierra del Fuego; teniendo en cuenta la condición de zona libre de impuestos de dicha isla, los envíos a

otras provincias argentinas se registran formalmente como exportaciones desde un punto de vista aduanero.

En relación con el punto c) del listado incluido más arriba, y con un criterio similar, se procesó información de la misma fuente en cuanto a la composición de las exportaciones por aduana de los estados de Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul correspondientes al año 2010. Tratándose de exportaciones notablemente más diversificadas, se presenta a continuación su descomposición por partidas arancelarias hasta abarcar, en cada caso, el 90% de los volúmenes.

Tabla 5.6 – Composición de las exportaciones por puertos del Sur de Brasil (2010)

ADUANA	TOTAL EXPORT. (t)	POSICIONES ARANCELARIAS PRINCIPALES		
		N°	DESCRIPCION	PART. (%)
PARANAGUÁ	24.419.561	12	Semillas y frutos oleaginosos	21,9%
		23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias	21,3%
		17	Azúcares y artículos de confitería	19,5%
		10	Cereales	15,6%
		02	Carne y despojos comestibles	6,4%
		15	Grasas y aceites animales o vegetales	3,7%
		44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	3,3%
SAO FRANCISCO DO SUL	5.217.694	12	Semillas y frutos oleaginosos	58,4%
		23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias	18,5%
		10	Cereales	4,3%
		44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	3,6%
		21	Preparaciones alimenticias diversas	2,9%
		84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	2,1%
		72	Fundición, hierro y acero	2,1%
ITAJAÍ	3.357.408	02	Carne y despojos comestibles	47,3%
		44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	15,3%
		16	Preparaciones de carne o de pescado, crustáceos, moluscos	5,4%
		84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	5,3%
		69	Productos cerámicos	5,1%
		24	Tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados	4,0%
		94	Muebles; mobiliario medicoquirúrgico, artículos de cama y similares	3,2%
		85	Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes	2,1%
		48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón	2,1%
		05	Los demás productos de origen animal no expresados ni comprendidos en otra parte	1,5%
RIO GRANDE	12.596.727	12	Semillas y frutos oleaginosos	36,2%
		23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias	19,2%
		10	Cereales	9,0%
		44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	6,5%
		02	Carne y despojos comestibles	4,7%

	15	Grasas y aceites animales o vegetales	3,7%
	39	Plástico y sus manufacturas	3,0%
	47	Pastas de madera o de otras materias fibrosas celulósicas; papel o cartón para reciclar	3,0%
	24	Tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados	2,7%
	29	Productos químicos inorgánicos	2,3%

Se aprecia que las exportaciones globales por el conjunto de los puertos analizados están caracterizadas por una muy fuerte presencia de graneles de origen agrícola, siendo las partidas 02 (carne y despojos comestibles) y 44 (madera, carbón vegetal y manufacturas de madera) las principales generadoras potenciales de tráficos de carga contenerizada.

6 PUERTOS COMPETIDORES (Tareas A6 y A7)

6.1 Selección de competidores potenciales

En función de lo hasta aquí presentado en cuanto a la organización de los servicios intercontinentales que atienden a la Costa Este de Sudamérica, a la magnitud de los volúmenes operados en las diferentes terminales involucradas y a la selección propuesta de tráficos de mayor interés, es posible identificar aquellos puertos que tienen o podrían tener el rol (actual o potencial) de competidores del puerto de Montevideo para la captación de tráficos de transbordo de contenedores.

Vale aquí señalar los criterios principales normalmente señalados por los armadores como elementos que pueden asignar méritos a un puerto determinado para su funcionamiento como “hub” regional:

- Posición geográfica, entendida como la combinación de un “hinterland” propio y la cercanía o buena vinculación con las principales rutas de navegación
- Disponibilidad de infraestructura y equipos que permitan la atención eficiente de los buques, aspecto principalmente evaluado a través del calado máximo admisible y de la rapidez del servicio en cada puerto
- Costos asociados a la recalada de un buque en el puerto; en este rubro deben contemplarse no solamente los costos directos (tarifas por los diferentes servicios brindados a los buques) sino también aquéllos de ocurrencia ocasional, que son la consecuencia de determinadas ineficiencias (por ejemplo, demoras extraordinarias)

En la República Argentina el rol de competidor que aquí se analiza corresponde, sin posibilidad de dudas, al puerto de Buenos Aires (entendido como el conjunto de terminales localizadas en el área metropolitana de la capital argentina). En Buenos Aires funcionan actualmente cuatro terminales de contenedores (Terminales Río de la Plata, Terminal 4 y Bactssa en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Exolgan en Puerto Dock Sud, Provincia de Buenos Aires).

Sin embargo, en el corto plazo se agregará a dichas instalaciones la terminal TecPlata, que se encuentra en proceso de construcción en el puerto de La Plata. Complementariamente, la Terminal Zárate podría sumarse a la atención de servicios intercontinentales (dispone de equipos preparados al efecto) si se levantara la restricción reglamentaria que actualmente limita el tamaño de las embarcaciones que pueden acceder a ella.

En cualquier caso, debe señalarse que las terminales mencionadas compiten actualmente (y competirán en el futuro) entre sí por la captación de los servicios de línea intercontinentales; es decir, no parece factible que un servicio de línea recale en más de una de dichas instalaciones portuarias.

Tomando en cuenta el requerimiento contenido en los Términos de Referencia del estudio en cuanto a la selección de al menos cuatro puertos argentinos para realizar el análisis de detalle de sus capacidades actuales y potenciales se propone cubrir el mismo mediante el estudio de las siguientes instalaciones portuarias:

- a) Buenos Aires (conformado, en este caso, por las terminales situadas en Puerto Nuevo, entre las que destaca claramente por la magnitud de sus instalaciones y su tráfico Terminales Río de la Plata)
- b) Dock Sud (conformado por la terminal Exolgan, separada de las anteriores para este análisis exclusivamente en función de su diferente situación jurisdiccional)
- c) La Plata (terminal TecPlata en construcción)
- d) Zárate (Terminal Zárate, actualmente con operación enfocada mayoritariamente a los servicios alimentadores)

En lo que respecta a los puertos brasileños, la condición de competidor con respecto a Montevideo no puede establecerse con similar grado de definición. Si bien el puerto de Rio Grande ha sido considerado en muchas ocasiones como el competidor potencialmente más fuerte, se entiende que dicha condición no está tan claramente definida.

Por ejemplo, Rio Grande podría estar situado demasiado al Sur para constituirse efectivamente en un “hub” regional, si el criterio principal para la organización de los servicios fuere el de disminuir el número de buques mayores, afectados a los servicios intercontinentales (dicha disminución sólo podría lograrse interrumpiendo estos servicios, por ejemplo, a la altura de Itajaí, ya que en ese caso se evitarían tiempos de navegación hacia el Sur del orden de una semana, lo que permitiría efectivamente desafectar un buque del servicio intercontinental).

Los Términos de Referencia del estudio contienen, con respecto a los puertos brasileños, un requerimiento similar al ya señalado para los puertos argentinos, es decir el de desarrollar los análisis de capacidades para al menos cuatro instalaciones portuarias.

En este sentido, se considera preferible realizar dicho análisis para las cinco instalaciones (o conjuntos de instalaciones) contemplados en los puntos 2 y 3 del presente Informe, ya que resultaría relativamente arbitrario prescindir de alguna cualquiera de ellas. En consecuencia se propone cubrir el requerimiento planteado en los Términos de Referencia mediante el estudio de las siguientes instalaciones portuarias:

- a) Santos (conformado por las cuatro terminales en operación, Santos Brasil, Libra Terminais, Tecondi y Rodrimar, más dos en construcción)
- b) Paranaguá
- c) Sao Francisco do Sul – Itapoá
- d) Itajaí – Navegantes
- e) Rio Grande

La descripción detallada de la infraestructura y equipamiento disponibles (o a disponer en el futuro) en los puertos argentinos y brasileños seleccionados se incluye en el Capítulo 7. A continuación se presenta una síntesis de la actividad registrada en los últimos años por las diversas instalaciones portuarias afectadas al movimiento de contenedores en la región estudiada, a efectos de completar la información que permite apreciar el peso relativo de cada una de dichas instalaciones en el sistema de transporte regional.

6.2 Síntesis descriptiva de la actividad registrada en los puertos regionales

6.2.1 Puertos brasileños

a) Santos

Tal como ya se ha señalado, el puerto de Santos ocupa el primer lugar entre los puertos brasileños desde el punto de vista del movimiento de contenedores y es, también, el más importante en la ECSA. Hasta 2009 ocupaba, además, el primer lugar entre todos los puertos de América Latina, habiendo sido relegado en 2010 a la tercera posición por el gran crecimiento de las terminales portuarias ubicadas a ambos lados del canal de Panamá, que ocupan actualmente el primer y segundo lugares en el ranking subcontinental (Colón, primero, y Balboa, segundo).

De acuerdo con información estadística de la autoridad portuaria estadual (CODESP) y de CEPAL, el movimiento de contenedores registrado en Santos en los últimos tres años alcanzó los valores que se indican a continuación:

- 2008: 2.678.000 TEU
- 2009: 2.254.000 TEU
- 2010: 2.719.000 TEU

En el primer semestre de 2011 Santos continuó exhibiendo una tendencia levemente ascendente, con movimientos acumulados por 1.388.000 TEU.

El puerto de Santos cuenta actualmente con cuatro terminales para la atención de tráficos de contenedores. La más grande de ellas, Santos Brasil (ex Tecon) se sitúa sobre la margen izquierda del estuario, mientras que las otras tres (Libra Terminais, Tecondi y Rodrimar) se ubican sobre la margen derecha.

A efectos indicativos de la importancia relativa de cada una de las terminales mencionadas se incluyen a continuación las participaciones porcentuales alcanzadas en el movimiento de contenedores durante el primer semestre de 2011:

- Santos Brasil: 50%
- Libra Terminais: 26%
- Tecondi: 17%
- Rodrimar: 7%

Se destaca que se encuentran en proyecto y construcción dos grandes nuevas terminales (Embraport y Braporto) que podrían encontrarse en operación en 2012/2013 y cuya puesta en

servicio podría duplicar en el mediano plazo la capacidad actual del puerto de Santos para la atención de tráficos de contenedores.

b) Paranaguá

El puerto de Paranaguá, dependiente de una autoridad portuaria estadual (APPA), cuenta con una única terminal de contenedores (Terminal de Contenedores de Paranaguá, TCP), que en los últimos tres años registró los movimientos que se detallan a continuación:

- 2008: 596.000 TEU
- 2009: 631.000 TEU
- 2010: 547.000 TEU

c) Itapoá – Sao Francisco do Sul

Se trata de un conjunto de dos terminales ubicadas dentro de la bahía de Babitonga, en el extremo Norte del Estado de Santa Catarina.

El puerto de Sao Francisco do Sul, ubicado sobre la margen Sur de dicha bahía, depende de una autoridad portuaria estadual (APSFs) y cuenta con una terminal de contenedores de dimensiones reducidas en comparación con las restantes terminales de la región, cuya actividad viene experimentando una declinación en los últimos años, según se manifiesta a continuación:

- 2008: 237.000 TEU
- 2009: 190.000 TEU
- 2010: 113.000 TEU

La terminal de Itapoá se sitúa en la margen Norte de la bahía de Babitonga e inició sus operaciones en el mes de junio de 2011, por lo que no existen todavía datos estadísticos relevantes sobre su desempeño. Se destaca, como elemento significativo, que el grupo propietario de la terminal está integrado, entre otros, por la compañía naviera Aliança, filial brasileña del armador alemán Hamburg Süd, de destacada participación en los tráficos de la ECsa.

d) Navegantes - Itajaí

Se trata de un complejo portuario situado sobre el río Itajaí, cerca de su desembocadura en el océano Atlántico, administrado por una autoridad portuaria estadual (API), en el que operan dos terminales destinadas al movimiento de contenedores.

La terminal más antigua, situada sobre la margen derecha del río, es conocida como TECONVI y pertenece al grupo APM Terminals, vinculado con el armador Maersk. A fines de 2007 inició sus operaciones la terminal de Navegantes, situada sobre la margen izquierda del río y operada por el grupo Portonave, en el que se destaca la participación del armador Mediterranean Shipping Company (MSC).

El conjunto de las terminales de Itajaí y Navegantes ha registrado un importante crecimiento de la operación en los últimos años, que lo ha llevado a situarse en el segundo lugar entre los puertos

brasileños aquí considerados, sólo por debajo de Santos. La actividad de Itajaí y Navegantes en los últimos años se indica a continuación:

- 2008: 694.000 TEU
- 2009: 593.000 TEU
- 2010: 957.000 TEU

e) Rio Grande

El puerto de Rio Grande está situado en el extremo Sur de Brasil, en proximidades de la frontera con Uruguay, y es administrado por una autoridad portuaria estadual (SUPRG). En su ámbito opera una terminal de contenedores (Tecon Rio Grande), cuya actividad en los últimos años se indica a continuación:

- 2008: 602.000 TEU
- 2009: 630.000 TEU
- 2010: 647.000 TEU

6.2.2 Puerto de Montevideo

Montevideo es el único puerto uruguayo dedicado a la operación con contenedores y está administrado por la Administración Nacional de Puertos, organismo autónomo en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En su ámbito se localiza una terminal especializada en el manejo de contenedores, Terminal Cuenca del Plata (TCP), pero además se registran movimientos de contenedores en el resto de los muelles públicos del puerto.

La actividad total registrada en Montevideo en los últimos tres años se indica a continuación:

- 2008: 675.000 TEU
- 2009: 588.000 TEU
- 2010: 672.000 TEU

Entre enero y septiembre de 2011, el puerto de Montevideo movilizó 665.000 TEU, en el marco de un rápido crecimiento de la actividad que permite proyectar para todo el año en curso un total de operaciones situado entre 800.000 y 900.000 TEU.

La participación de la terminal especializada TCP sobre los movimientos globales mencionados fue la siguiente:

- 2008: 62%
- 2009: 58%
- 2010: 57%
- ene/sep 2011: 66%

Cabe destacar que la terminal TCP amplió su infraestructura y aumentó la disponibilidad de equipos a partir de 2009, lo que la sitúa al presente como probable receptora de la mayor parte de los incrementos de tráfico que se produzcan en el corto plazo.

Una característica singular de la operación con contenedores en Montevideo es la alta participación que, sobre la misma, tienen las operaciones de transbordo. Dicha participación registró un significativo crecimiento en la primera mitad de 2011, al punto que casi la totalidad del incremento de la actividad portuaria frente al año 2010 puede imputarse a las operaciones de transbordo. La participación de los transbordos sobre el movimiento total en los últimos años alcanzó los siguientes valores:

- 2008: 52%
- 2009: 48%
- 2010: 47%
- ene/sep 2011: 55%

6.2.3 Puertos argentinos

a) Buenos Aires

El puerto de Buenos Aires debe considerarse integrado, a los efectos de interés para este estudio, por instalaciones ubicadas en jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en el área denominada Puerto Nuevo) y otras ubicadas en Puerto Dock Sud, en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires.

Todas las instalaciones mencionadas formaron parte, históricamente, del denominado Puerto de Buenos Aires pero a partir de la sanción, en 1992, de la Ley 24.093 (Ley de Puertos) se desarrolló un proceso de descentralización de la administración de los puertos públicos (hasta ese momento administrados por el Estado nacional, a través de la Administración General de Puertos).

De tal modo, las áreas del histórico Puerto de Buenos Aires ubicadas en la jurisdicción provincial quedaron agrupadas en una nueva unidad operativa (administrada por el Estado provincial) denominada Puerto Dock Sud, en cuyo ámbito se sitúa la terminal de contenedores Exolgan (operada por Port of Singapore Authority).

Las instalaciones portuarias situadas en la Ciudad de Buenos Aires permanecen aún bajo la administración del Estado nacional y allí se ubican tres terminales de contenedores: Terminales Río de la Plata (operada por DP World), Terminal 4 (operada por APM Terminals) y Terminal 5 Bactssa (operada por Hutchison Port Holdings).

Las cuatro terminales mencionadas conforman en conjunto la oferta actual de servicios dirigida a las líneas marítimas en la escala Buenos Aires y totalizaron, en los últimos años, el nivel de actividad que se indica a continuación:

- 2008: 1.781.000 TEU
- 2009: 1.412.000 TEU
- 2010: 1.731.000 TEU

En función de los movimientos registrados en los primeros meses de 2011 puede proyectarse, para el año en curso, un movimiento total comprendido entre 1.800.000 y 1.850.000 TEU.

La participación en el movimiento total de las distintas terminales en el año 2010 alcanzó los siguientes porcentajes:

- Terminales Río de la Plata: 36%
- Exolgan: 35%
- Terminal 5: 17%
- Terminal 4: 12%

b) La Plata

El puerto de La Plata, operado por un ente público no estatal (Consortio de Gestión del Puerto de La Plata) creado por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires, no registra a la fecha actividad en tráficos de contenedores. Sin embargo, se incluye en el presente listado porque se halla en construcción, en el ámbito del mismo, una terminal de contenedores (TecPlata) cuya inauguración se prevé para fines de 2012. La misma estará operada por el grupo ICTSI y constituirá, tal como ya se ha señalado, una terminal competidora de las ubicadas en Buenos Aires para la atención de los servicios de las líneas intercontinentales.

c) Rosario

El puerto de Rosario, ubicado sobre la margen derecha del Río Paraná (km 417) es administrado por la Provincia de Santa Fe a través de un ente público no estatal (Ente Administrador Puerto Rosario). En su ámbito funciona una terminal multipropósito que viene registrando actividad en el movimiento de contenedores, con los niveles que pueden apreciarse a continuación:

- 2008: 42.000 TEU
- 2009: 39.000 TEU
- 2010: 50.000 TEU

En este puerto hacen escala embarcaciones (tanto buques como barcas) que operan con carácter de alimentadoras de las terminales situadas en los puertos de Buenos Aires y de Montevideo.

d) Terminal Las Palmas

Se trata de una terminal privada ubicada sobre la margen derecha del Río Paraná de las Palmas (km 123) perteneciente al grupo empresario Molino Cañuelas. En ella se atienden embarcaciones alimentadoras de las terminales situadas en Buenos Aires y Montevideo. Si bien no se dispone de

estadísticas formales de su actividad, diversas referencias obtenidas permiten situar el nivel de operaciones en el orden de los 20.000 TEU/año.

e) Terminal Zárate

Es otra terminal privada, perteneciente al grupo empresario Murchison - Cotia Trading, localizada sobre la margen derecha del Río Paraná de las Palmas (km 111), que al igual que las anteriormente descritas atiende fundamentalmente embarcaciones que actúan como alimentadoras de las terminales situadas en Buenos Aires y Montevideo.

Se trata de una terminal provista de equipamiento (dos grúas pórtico de muelle) apto para la atención de buques de línea; sin embargo, en la actualidad, sólo el armador Grimaldi utiliza a Zárate como escala de servicios intercontinentales (en este caso, al Norte de Europa) y lo hace fundamentalmente como consecuencia de la característica mixta de sus servicios de línea, en los que se transportan vehículos y contenedores. Además, hacen escala en esta terminal los servicios regionales de Log-in Logística, Maersk/Hamburg Süd y MSC ya descritos en el punto 2 del informe.

La actividad principal de Terminal Zárate es, desde hace muchos años, la atención de los tráficos de importación y exportación de vehículos generados por los distintos fabricantes del sector radicados en Argentina. El movimiento de contenedores en Terminal Zárate viene registrando un importante crecimiento en los últimos años, según se indica a continuación:

- 2008: 35.000 TEU
- 2009: 64.000 TEU
- 2010: 88.000 TEU

f) Mar del Plata

Se trata de un puerto administrado por la Provincia de Buenos Aires a través de un ente público no estatal (Consortio Portuario Regional de Mar del Plata) donde, en los muelles de uso público, se vienen registrando movimientos de contenedores de reducida escala (inferiores a 10.000 TEU/año) asociados fundamentalmente a las exportaciones pesqueras (Mar del Plata es el primer puerto pesquero de la República Argentina). Se trata, como en el resto de los puertos del litoral atlántico argentino descritos a continuación, de tráficos atendidos por buques alimentadores de las terminales de Buenos Aires y Montevideo.

g) Bahía Blanca

Es un puerto administrado por la Provincia de Buenos Aires a través de un ente público no estatal (Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca) en el que existe un muelle multipropósito, operado por la concesionaria Terminal Patagonia Norte, donde se atienden tráficos de contenedores que alcanzaron, en los últimos años, las magnitudes que se indican a continuación:

- 2008: 23.000 TEU
- 2009: 27.000 TEU
- 2010: 17.000 TEU

h) San Antonio Este

El puerto de San Antonio Este es administrado por la Provincia de Río Negro a través del Ente Regulador Puerto San Antonio Este y se encuentra operado por el concesionario Terminal Patagonia Norte. Su actividad prácticamente excluyente consiste en la exportación de carga de origen frutihortícola (fundamentalmente peras y manzanas en fresco y los jugos obtenidos de su industrialización). Una parte importante de dichos tráficos de exportación se realiza en contenedores mediante servicios “shuttle” al puerto de Montevideo, según se ha descrito en el punto correspondiente. A continuación se indica el nivel de movimientos registrados en los últimos años:

- 2007: 38.000 TEU
- 2008: 27.000 TEU
- 2009: 18.000 TEU

La actividad de los primeros cuatro meses del año 2011 permite proyectar para el corriente año movimientos totales del orden de 28.000 TEU.

i) Puerto Madryn

Este puerto es administrado por la Provincia del Chubut a través de la Autoridad Portuaria Puerto Madryn (ente no estatal). La operación de contenedores se realiza en uno de los sitios de un muelle de uso público (muelle Almirante Storni, en el que la actividad principal está ligada a la fábrica de aluminio ALUAR), y ha alcanzado en los últimos años los niveles siguientes:

- 2008: 24.000 TEU
- 2009: 20.000 TEU
- 2010: 23.000 TEU

j) Puerto Deseado

Se trata de un puerto administrado por la Provincia de Santa Cruz a través de la Unidad Ejecutora Portuaria Santa Cruz (UNEPOSC). En sus muelles de uso público se atienden servicios de buques portacontenedores, según se ha descrito en el punto 2 del presente informe. No se dispone de estadísticas de tráficos de los últimos años; las estimaciones de actividad para el corriente año sitúan el nivel de movimientos entre 5.000 y 10.000 TEU.

k) Ushuaia

Es un puerto administrado por la Provincia de Tierra del Fuego a través de su Dirección Provincial de Puertos. Los tráficos de contenedores se atienden en su muelle, de uso público, y han alcanzado los niveles que se indican a continuación:

- 2007: 56.000 TEU
- 2008: 59.000 TEU

- 2010: 40.000 TEU

6.2.4 Puertos paraguayos

Los tráficos de contenedores se atienden en Paraguay en varias terminales situadas sobre la margen izquierda del Río Paraguay, en la ciudad de Asunción o en sus cercanías. Se trata de muelles públicos administrados y operados por la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) en Villeta y en la bahía de Asunción y terminales privadas como Terport (al Sur de Asunción) y Puerto Fénix y Caacupé-mí (al Norte de Asunción).

La ANNP ha dejado hace años de publicar estadísticas de los movimientos portuarios en Paraguay, por lo que no se dispone de una fuente que agrupe la información correspondiente. Se ha obtenido información de origen aduanero que, en forma aproximada, permite estimar que, en los años 2007, 2008 y 2009, el movimiento de contenedores en las instalaciones arriba señaladas se situó sin demasiadas variaciones en torno de los 60.000 TEU/año.

7 DESCRIPCIÓN DE LAS FACILIDADES EXISTENTES EN LOS PUERTOS SELECCIONADOS (Tarea A8)

Se incluye en el presente capítulo una descripción de las facilidades para atender movimientos de contenedores existentes en los puertos seleccionados de acuerdo con lo indicado en el capítulo precedente.

7.1 Puertos argentinos

En primer lugar se presenta la Figura 7.1, en la que puede apreciarse la ubicación de las instalaciones portuarias (existentes o en construcción) ubicadas en territorio argentino entre Zárate y La Plata.

Figura 7.1 – Terminales de contenedores en el Río de la Plata y delta del Paraná



Debe destacarse que las terminales analizadas se encuentran ubicadas sobre una longitud de costa de aproximadamente 150 km. Se considera, en consecuencia, que ninguna línea de navegación interoceánica realizará más de una escala en este conjunto de terminales. Es decir, las terminales competirán (como ya compiten las que están actualmente en funcionamiento) por constituir la “escala argentina” de las líneas de navegación.

Todas las terminales indicadas están ubicadas sobre la vía troncal de navegación del sistema portuario argentino que presenta, en el tramo en consideración, condiciones de profundidad que permiten en la actualidad la navegación con calados de hasta 34 pies (10,4 m). No existen, en consecuencia, en la actualidad condiciones diferenciales entre dichas terminales en cuanto al calado máximo de los buques que pueden ser atendidos. Sí existen, en cambio, condiciones variables en cuanto al costo del peaje que las embarcaciones deben abonar por el uso de la vía navegable troncal, ya que la navegación entre el océano y La Plata involucra una sola sección del

sistema tarifario correspondiente mientras que la navegación hasta Buenos Aires o Zárate involucra el recorrido de dos de dichas secciones.

El gobierno argentino y el concesionario encargado del mantenimiento de la mencionada vía troncal de navegación (Hidrovía S.A.) han acordado que las condiciones de navegabilidad en el tramo de interés para esta descripción se mejoren de manera de permitir la navegación con calados de hasta 36 pies (11 m), pero restan todavía acuerdos específicos para poner en marcha las obras necesarias. Se estima, preliminarmente, que la mencionada mejor podría estar concluida a fines del año 2013.

7.1.1 Zárate

Esta terminal privada, denominada Terminal Zárate, se encuentra ubicada sobre la margen derecha del río Paraná de las Palmas, a la altura del km 111. Es propiedad de las empresas Murchison (argentina) y Cotia Trading (brasileña).

La terminal se extiende sobre una superficie de 216 hectáreas, pero la gran mayoría de dicha superficie está afectada a la atención de los tráficos de exportación e importación de vehículos que constituyen la base de la actividad comercial en la actualidad (la terminal cuenta con una capacidad de almacenamiento de 46.000 CEU, es decir 46.000 “car equivalent units” o vehículos equivalentes a automóviles).

Si bien la terminal dispone de un frente sobre el río de aproximadamente 1000 metros de extensión, sólo cuenta en la actualidad con un muelle de 245 metros de longitud compartido entre los tráficos de vehículos y de contenedores. La profundidad natural al pie del muelle permite la operación de embarcaciones con calados de hasta 35 pies (10,7 m); por su ubicación sobre la vía navegable troncal, esta terminal no requiere de un canal de acceso.

La mayor restricción para esta terminal en cuanto a su capacidad de atender buques portacontenedores afectados a servicios intercontinentales está dada por la limitación de esloras impuesta por la reglamentación vigente para la navegación en el río Paraná de las Palmas, que limita la eslora máxima a 230 metros. Se trata de un aspecto que ha sido objeto de abundante discusión en los últimos años, habiendo la terminal impulsado la realización de diversos estudios que habrían avalado la posibilidad de aumentar la eslora máxima admitida, sin haber logrado hasta la fecha modificaciones a la reglamentación vigente.

El muelle arriba descrito cuenta con 2 grúas pórtico de clase Panamax para la operación muelle/buque y la terminal dispone de 7 reach stackers y 5 top loaders para las operaciones en patio, donde existen 296 conexiones para contenedores reefer.

Desde el punto de vista de sus accesos terrestres, se destaca que la terminal cuenta con un desvío ferroviario que la conecta a la red operada por el concesionario Nuevo Central Argentino (NCA), de trocha ancha (1,67 m). En cuanto al acceso fluviomarítimo, la navegación hasta Terminal Zárate requiere aproximadamente 5 horas más (en cada sentido) que hasta las terminales actualmente en operación en Buenos Aires (Puerto Nuevo y Dock Sud).

Como se ha mencionado en el capítulo 6, esta terminal atiende en la actualidad servicios regionales (intra Mercosur) o alimentadores de los puertos de Buenos Aires y Montevideo. Se

considera que dicha situación no debería modificarse sustancialmente en el corto plazo, ya que la posibilidad de que Terminal Zárate se constituyera en escala de una o varias líneas interoceánicas requeriría, como condición previa prácticamente insoslayable, del levantamiento de la restricción en cuanto a la eslora máxima admitida para la navegación por el río Paraná de las Palmas.

En el caso que consiguiera establecerse como escala de líneas intercontinentales la terminal debería, además, seguramente ampliar su frente de atraque y reasignar espacios en sus playas de almacenamiento de manera de estar en condiciones de absorber un incremento apreciable de la actividad relacionada con el movimiento de contenedores.

7.1.2 Puerto Nuevo (Buenos Aires)

En la zona denominada Puerto Nuevo, perteneciente al puerto de Buenos Aires administrado por la Administración General de Puertos (sociedad del Estado nacional), operan actualmente tres terminales de contenedores:

- Terminales Río de la Plata – TRP (perteneciente al grupo DP World)
- Terminal 4 (perteneciente al grupo APM Terminals)
- Terminal 5 – Bactssa (perteneciente al grupo HPH)

La importancia de dichas terminales en la atención de tráficos de contenedores puede apreciarse a partir de la consideración de sus participaciones relativas sobre el total de movimientos de ese tipo registrados en Puerto Nuevo en 2010:

- TRP: 55%
- Bactssa: 25%
- Terminal 4: 20%

La operación de las mencionadas terminales se desarrolla bajo el régimen de concesión como resultado del proceso de descentralización y tercerización del sector portuario desarrollado en la primera mitad de la década de 1990. La concesión de la Terminal 5, otorgada por un plazo de 18 años, terminará en la segunda mitad de 2012, mientras que las otras dos concesiones, otorgadas por un plazo de 25 años, caducarán entre 2019 y 2020.

La Figura 7.2 permite apreciar la ubicación de las terminales mencionadas junto con la correspondiente a la terminal Exolgan, localizada en el puerto de Dock Sud, aproximadamente 8 km al Sur de Puerto Nuevo.

Figura 7.2 – Ubicación de terminales de Puerto Nuevo y Dock Sud



Terminales Río de la Plata (TRP) se desarrolla sobre las dársenas A, B y parte de la C, ocupando una superficie total de 43 ha. Cuenta con tres sitios operativos para la atención de buques portacontenedores de gran porte, equipados con 8 grúas pórtico de muelle (3 Panamax y 5 Post-Panamax) y 2 grúas móviles. Se hace notar que TRP aloja en su ámbito a la Terminal de Cruceros del puerto de Buenos Aires, por lo que los frentes de atraque son en parte compartidos con esa clase de embarcaciones en la temporada estival. La operación de la zona de almacenamiento, en la que existen 1350 tomas para contenedores reefer, es atendida mediante 25 equipos RTG (la sigla RTG corresponde a “rubber tyred gantry crane” y describe a las grúas pórtico de playa o “transtainers” montadas sobre neumáticos).

La Terminal 4 se desarrolla sobre una superficie total de 11 ha en la zona de la dársena C y dispone de un sitio apto para la atención de buques portacontenedores de gran porte. Cuenta con 2 grúas móviles para la atención de los movimientos muelle-buque y con 10 top loaders y 6 reach stackers para la atención de las operaciones en la playa, en la que se localizan 322 conexiones para contenedores reefer. Se trata de una terminal originalmente concebida como multipropósito en la que las operaciones con contenedores han pasado a tener la mayor importancia, especialmente a partir de la compra de la concesión por parte de APM Terminals al concesionario original.

La Terminal 5 (Bactssa) abarca una superficie de 25 ha y dispone de frentes de atraque sobre la dársena D, donde tiene capacidad para atender hasta dos buques portacontenedores de gran porte. La atención de los movimientos muelle-buque se realiza con 4 grúas pórtico (3 de clase Panamax y 1 Post-Panamax) y una grúa móvil. La operación de la playa (en la que existen 480 tomas para contenedores reefer) se atiende mediante 15 equipos RTG.

Las terminales de Puerto Nuevo se conectan con la vía navegable troncal mediante un canal (Canal Norte) de aproximadamente 12 km de extensión. El mantenimiento del mismo es responsabilidad de la Administración General de Puertos (AGP), que ha adjudicado recientemente un contrato para su adecuación (ancho de 100 metros y profundidad de 34 pies al cero) y posterior mantenimiento por 4 años. Las condiciones del mencionado contrato podrían revisarse si durante el plazo señalado la vía navegable troncal alcanzara las condiciones para la navegación con calados de hasta 36 pies. En forma paralela, AGP tiene previsto el ensanche de la boca de acceso al puerto, de 200 a 300 metros, mediante la extracción de parte de la denominada Escollera Este.

Las terminales de Puerto Nuevo enfrentan actualmente restricciones para el aumento de sus capacidades de operación: por un lado, las áreas para almacenamiento resultan proporcionalmente escasas frente a otras facilidades (esto como consecuencia del desarrollo de las terminales sobre un puerto diseñado en base a espigones y dársenas, que para las condiciones actuales de atención de las cargas resulta holgado en longitud de muelles y deficitario en áreas de almacenamiento) y, por otra parte, los muelles existentes sólo admiten una profundidad al pie del orden de 10 metros.

Es evidente que la superación de las restricciones mencionadas requiere de inversiones muy importantes, para las que no existe un horizonte adecuado ante los reducidos plazos remanentes de las respectivas concesiones (en particular la de la Terminal 5). Por tal motivo, AGP y los concesionarios de las terminales han iniciado un proceso de análisis tendiente a la eventual renegociación de las concesiones vigentes, con extensión de su duración y compromisos de inversión por parte de los concesionarios.

Si bien los detalles de las posibles inversiones no se han hecho públicos, se conoce que involucrarían el desarrollo de nuevos frentes de atraque que permitirían profundidades al pie de hasta 14 metros (en algunos casos contemplando el relleno de algunas de las dársenas existentes) y la provisión de nuevas grúas pórtico (súper Post-Panamax) y equipos de playa en las cantidades necesarias. Con las inversiones señaladas el conjunto de las terminales alcanzaría una capacidad agregada superior a los 3 millones de TEU/año.

El potencial de aprovechamiento de profundidades al pie de los muelles como las que se señalan como objetivo de las ampliaciones estará claramente condicionado a que la vía navegable troncal del Río de la Plata alcance en paralelo condiciones similares.

7.1.3 Dock Sud

El puerto de Dock Sud, propiedad de la Provincia de Buenos Aires, cuenta con una terminal de contenedores denominada Exolgan. Esta terminal opera bajo un contrato de concesión otorgado por un período de 30 años, con vencimiento previsto en el año 2025. Entre los accionistas del concesionario se destaca la presencia de Port of Singapore Authority (PSA), principal operador de terminales de contenedores a nivel mundial.

La terminal se desarrolla sobre una superficie de 45 ha y dispone de un frente para el atraque de buques de aproximadamente 1000 metros de longitud. En dicho frente es posible atender en la actualidad hasta 2 buques portacontenedores de gran porte, para lo que la terminal está provista de 7 grúas pórtico (3 de clase Panamax y 4 Post-Panamax). La playa de almacenamiento ocupa

una superficie de aproximadamente 36 ha, está atendida mediante 18 equipos RTG y dispone de 777 tomas para contenedores reefer.

De acuerdo con lo previsto en el Plan Maestro contemplado en la concesión, Exolgan tiene en marcha la ampliación del frente de atraque para alcanzar la posibilidad de atención de hasta 3 buques portacontenedores de gran porte, con la incorporación progresiva de nuevas grúas pórtico hasta alcanzar un total de 10 equipos. Una condición particular de los muelles de esta terminal es que, al haber sido reconstruidos al comienzo de la concesión, las estructuras ya están diseñadas para admitir profundidades al pie de al menos 12 metros.

La vinculación del puerto de Dock Sud con la vía navegable troncal se realiza a través del denominado Canal Sud, cuyo mantenimiento es responsabilidad de la Provincia de Buenos Aires; en la actualidad dicho canal ofrece condiciones para la navegación similares a las existentes en el Canal Norte, de acceso a Puerto Nuevo.

7.1.4 La Plata

El Consorcio de Gestión del Puerto de La Plata (ente público encargado de la administración de dicha instalación portuaria) otorgó en el año 2008 una concesión por 30 años para el desarrollo y posterior explotación de una terminal de contenedores localizada en el extremo Noreste (lado Berisso) del Dock Central de dicho puerto. El concesionario es la empresa Tecplata, cuyo accionista principal es el grupo ICTSI, operador portuario internacional de origen filipino.

El proyecto en construcción, que abarca una superficie total de 40 ha, contempla tres fases de desarrollo. En su etapa final se prevé disponer de 830 metros de frente de atraque equipado con 7 grúas pórtico y 21 equipos RTG para la atención de las operaciones de patio, donde se localizarán 2100 tomas para contenedores reefer. Se proyecta, para esta etapa de desarrollo del emprendimiento, una capacidad de 1.000.000 TEU/año.

La puesta en operación de la terminal se contempla para fines de 2012, una vez alcanzada la primera fase de desarrollo, con 600 m de muelle, 4 grúas pórtico, 9 equipos RTG y una capacidad del orden de 450.000 TEU/año.

Tecplata ha tomado a su cargo, en el contrato de concesión, las obras de dragado necesarias para que el canal de acceso al puerto de La Plata (de aproximadamente 10 km de extensión) permitan la navegación con calados similares a los que, en cada momento, permita utilizar la vía navegable troncal. Con independencia de esas condiciones, los muelles en construcción se han diseñado de manera de admitir profundidades al pie del orden de 14 metros.

Desde el punto de vista náutico vale mencionar que la navegación de entrada o salida entre la desembocadura del Río de la Plata y el puerto de La Plata insume aproximadamente 2 horas menos que la correspondiente al trayecto entre la desembocadura y el puerto de Buenos Aires/Dock Sud.

7.2 Montevideo

El puerto de Montevideo se desarrolla sobre la bahía homónima y está administrado por la Administración Nacional de Puertos (ANP), empresa del Estado uruguayo en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se trata del único puerto uruguayo en el que, hasta el momento, se realizan en forma sistemática operaciones con carga contenerizada.

El acceso al puerto desde el Río de la Plata se realiza mediante la navegación de un canal de aproximadamente 40 km de extensión, que en la actualidad presenta profundidades determinantes del orden de 11,5 metros por debajo del cero local. Dichas profundidades han sido objeto de sucesivas campañas de mejoras en la última década en un proceso de acompañamiento al crecimiento de las dimensiones de los buques usuarios del puerto, especialmente en lo atinente a los buques portacontenedores.

Las operaciones con contenedores en el puerto de Montevideo se realizan en parte (aproximadamente 2/3 del total) en una terminal especializada denominada Terminal Cuenca del Plata (TCP) y en parte en los restantes muelles del puerto. La Figura 7.3 muestra la distribución de los sitios de atraque actualmente disponibles en el puerto; se hace notar que recientemente ANP ha iniciado la construcción de un nuevo frente de atraque, denominado Muelle C, de alineación perpendicular al frente de atraque de los sitios 10 y 11, con una extensión de 300 metros y situado a aproximadamente 200 metros del final del sitio 11. Se estima que la construcción de dicha infraestructura demandará aproximadamente 2 años.

Figura 7.3 – Vista general del puerto de Montevideo



La Terminal TCP se desarrolla, según se aprecia en la Figura 7.3, en el sector del puerto más próximo a la boca de entrada. Cuenta actualmente con una superficie de 33 hectáreas (27 de las cuales están pavimentadas) y un frente de atraque de 638 metros de longitud. Este frente es la consecuencia de la ampliación (en una extensión de 350 metros hacia el Oeste) realizada al histórico Muelle de Escala (de 288 metros).

La parte nueva del frente de atraque cuenta actualmente con una profundidad al pie de 11,7 metros al cero local pero está diseñada de manera de admitir profundidades al pie de hasta 14 metros. La parte antigua sólo admite una profundidad al pie de 10,5 metros, situación que es común al resto de los frentes de atraque del puerto (sólo el futuro Muelle C, ya mencionado, admitirá también profundidades al pie del orden de 14 metros).

Sobre el frente de atraque de la terminal TCP se ubican 8 grúas portainer, aunque sólo 7 se encuentran efectivamente en operación (3 sobre el viejo Muelle de Escala y 4 sobre la parte nueva del frente, estas últimas con 60 metros de alcance). La operación de playa es atendida mediante 28 straddle carriers y en la misma se dispone de cerca de 2.500 conexiones para contenedores reefer.

La Terminal TCP está operada bajo el régimen de concesión por una sociedad en la que el accionista principal (80%) es el operador portuario de origen belga Katoen Natie, correspondiendo a ANP el 20% restante. La concesión fue otorgada a mediados de 2001 por un plazo de 30 años e involucró planes de ampliación tales como la extensión del frente de atraque ya comentada (además de la ampliación de la playa de almacenamiento) y la incorporación de las grúas portainer actualmente en operación.

El resto de las operaciones de carga y descarga de contenedores en el puerto de Montevideo se realizan en muelles de uso público, en principio disponibles para cualquier tipo de operación. Sin embargo, las condiciones geométricas propias de cada sitio y las prioridades establecidas en los reglamentos de atraque de ANP hacen que prácticamente la totalidad de esas operaciones se concentre actualmente en los frentes conformados por los atraques 3-4-5 y 8-9, que pueden observarse en la Figura 7.3.

Las operaciones con contenedores en los muelles públicos son realizadas por el operador Montecon, una sociedad integrada por el grupo uruguayo Schandy y el grupo chileno Ultramar. Si bien no se trata de una terminal especializada, las áreas más próximas a los frentes de atraque mencionados en el párrafo anterior se encuentran dedicadas casi con exclusividad a las operaciones con contenedores. Montecon ocupa para sus actividades una superficie de aproximadamente 18 hectáreas, siendo un 20% de la misma de uso compartido con otras actividades.

Las operaciones de carga y descarga de contenedores a o desde los buques se realizan mediante 6 grúas móviles (3 del tipo Panamax y 3 del tipo Post-Panamax), mientras que las operaciones de playa se atienden actualmente con 3 equipos RTG y 19 reach stackers (se ha anunciado la incorporación de 2 RTG adicionales en el corto plazo).

7.3 Puertos brasileños

En los siguientes apartados se incluye la descripción sintética de las terminales de contenedores existentes y en construcción en los puertos brasileños abarcados en el análisis, desde Rio Grande hasta Santos.

7.3.1 Rio Grande

El puerto de Rio Grande es el único puerto marítimo ubicado en el estado de Rio Grande do Sul y está administrado por la Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), organismo autárquico en la órbita del gobierno estadual.

El puerto cuenta con una terminal de contenedores, denominada TECON Rio Grande, que se ubica en el área denominada Superporto, sobre la margen derecha del estuario, según puede verse en la Figura 7.4.

Figura 7.4 – Ubicación de la terminal TECON (Rio Grande)



La mencionada terminal está operada por la empresa Wilson Sons de Comercio Ltda., la que obtuvo en 1997 una concesión por un período de 25 años. Se extiende sobre una superficie de 39 ha, con un frente de atraque de 900 metros de longitud que posibilita la atención de hasta 3 buques portacontenedores de gran porte.

Para la atención de las operaciones muelle-buque la terminal cuenta con 6 grúas pórtico Post-Panamax y 3 grúas móviles. Las operaciones en la playa, que cuenta con 2000 conexiones para contenedores reefer, son atendidas mediante 8 equipos RTG y 18 reach stackers.

Como parte del Programa Nacional de Dragados, impulsado por la Secretaria de Portos del gobierno federal brasileño, el acceso a Rio Grande fue profundizado entre 2009 y 2010, habiéndose alcanzado condiciones que habilitan la navegación con calados de hasta 14,5 metros.

El mencionado Programa Nacional de Dragados fue aprobado por la Ley N° 11.610, del año 2007, y estableció como criterio novedoso la ejecución de obras de dragado por resultados y la posibilidad de celebrar contratos de larga duración para el mantenimiento de las profundidades portuarias.

La obra de dragado fue complementada mediante la extensión de las escolleras que bordean el canal de acceso (370 metros adicionales en el dique Este y 700 metros de extensión en el dique Oeste).

7.3.2 Itajaí – Navegantes

El complejo portuario Itajaí-Navegantes está ubicado sobre el río Itajaí-Açu, cerca de su desembocadura en el océano Atlántico, en el estado brasileño de Santa Catarina.

En dicha localización funcionan actualmente dos terminales de contenedores: sobre la margen derecha (Itajaí) está localizada la terminal denominada Teconvi (operada por APM Terminals) y sobre la margen izquierda (Navegantes) se ubica la terminal denominada Portonave, según puede observarse en la Figura 7.5.

Figura 7.5 – Terminales de Itajaí (margen derecha) y Navegantes (margen izquierda)



La terminal Teconvi fue severamente afectada por las inundaciones provocadas por el río Itajaí a comienzos de 2008 y ha sido reconstruida significativamente. Está operada por APM Terminals, según contrato celebrado con la autoridad portuaria estadual, y cuenta con un frente de atraque de algo más de 1000 metros de extensión, equipado con 2 grúas pórtico y 4 grúas móviles para la atención de los movimientos muelle-buque. Dispone de 18 ha de playa atendida mediante 16 reach stackers.

La terminal Portonave es un emprendimiento privado que comenzó sus operaciones en el año 2007. Cuenta con un frente de atraque de 900 metros de extensión en el que pueden atenderse hasta 3 buques portacontenedores de gran porte, disponiendo para ello de 3 grúas pórtico y 2

grúas móviles. La playa de almacenamiento cuenta con una superficie de 27 ha y es atendida mediante 8 equipos RTG y 6 reach stackers; existen en la misma 1200 conexiones para contenedores reefer.

Tal como se ha señalado en el capítulo 6, el complejo Itajaí-Navegantes ha registrado en los últimos años un gran aumento de los volúmenes operados que lo han posicionado como el segundo puerto de contenedores de Brasil. En el año 2010, la terminal Portonave absorbió prácticamente el 60% del total de movimientos registrados en el complejo y Teconvi el 40% restante.

Las profundidades relativamente reducidas del río Itajaí-Açu limitaban los calados operativos en este puerto entre 10,5 m y 11 m. Por tal motivo, y como parte del Programa Nacional de Dragado encarado por el gobierno brasileño, se está desarrollando una obra de profundización que llevará las profundidades en este puerto hasta 14 metros

Debe remarcarse que la eslora de los buques que pueden operar en este puerto está limitada a un máximo de 286 metros; además, los buques con esloras superiores a 235 metros deben operar con luz diurna.

7.3.3 Sao Francisco do Sul – Itapoá

Los puertos de Sao Francisco do Sul e Itapoá se localizan al Norte del estado de Santa Catarina, cerca del límite con el estado de Paraná, y están ubicados en márgenes opuestas de la bahía de Babitonga (Sao Francisco do Sul en la margen Sur e Itapoá en la margen Norte).

El puerto de Sao Francisco do Sul, administrado por la Administração do Porto de Sao Francisco do Sul, organismo autárquico del gobierno estadual de Santa Catarina, cuenta con una terminal para operar contenedores denominada Terminal Santa Catarina (TESC).

Se trata de una terminal pequeña, cuyo nivel de operaciones ha venido decreciendo apreciablemente en los últimos años. Dispone de un muelle de 380 metros de extensión que permite la atención de un buque portacontenedores de gran porte y está equipado con 2 grúas móviles para atender las operaciones muelle-buque. El área de almacenamiento cuenta con una superficie de 5 ha y 400 conexiones para contenedores reefer y es atendida mediante 10 reach stackers.

El puerto de Itapoá comenzó sus operaciones a mediados de junio de 2011 y evidencia desde entonces un rápido crecimiento de su nivel de actividad. Se trata de una terminal privada cuyos accionistas son Portinvest Participações y Aliança Navegação e Logística (del grupo armador Hamburg Süd).

El proyecto contempla varias fases de desarrollo, habiendo iniciado la actividad con facilidades que permitirían la atención de 350.000 contenedores por año (en su etapa de máximo desarrollo, la capacidad alcanzaría a 1.300.000 contenedores por año).

En el estado actual la terminal dispone de 630 metros de muelle, lo que facilita la atención de hasta 2 buques portacontenedores de gran porte. El puerto y su acceso marítimo cuentan con

profundidades naturales de 16 metros y el muelle está equipado con 4 grúas pórtico para la atención de los movimientos muelle-buque.

El muelle está separado de la costa y se accede al mismo mediante un viaducto de 230 metros de extensión. En la costa se desarrolla la playa de almacenamiento con una superficie de 14 ha, la que es atendida mediante 11 equipos RTG, 2 reach stackers y 3 empty loaders. Existen en la playa 1380 conexiones para contenedores reefer.

7.3.4 Paranaguá

El puerto de Paranaguá es el único puerto marítimo de importancia del estado de Paraná. Está administrado por la Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina y tiene actividad preponderante en los movimientos de cargas a granel (especialmente graneles sólidos de origen agrícola).

Posee una terminal de contenedores, denominada Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), a través de la cual el movimiento se ha mantenido en los últimos años sostenidamente en torno de los 600.000 TEU/año. La terminal cuenta con un muelle de 665 metros de extensión (lo que habilita la atención de hasta 2 buques portacontenedores de gran porte) equipado con 5 grúas pórtico y una grúa móvil para la atención de los movimientos muelle-buque. La playa de contenedores ocupa una superficie de 30 ha y cuenta con 1500 conexiones para contenedores reefer, siendo atendida mediante 14 equipos RTG.

El grupo empresario que opera TCP está integrado por diversas empresas brasileñas y cuenta con la participación del Grupo TCB (grupo operador de terminales con origen en Barcelona, España). Se encuentra en consideración la incorporación al grupo del grupo inversor Advent International, cuyo aporte de capital facilitaría la ejecución de un plan de ampliaciones cuya primera etapa abarcaría la construcción de un tercer sitio de atraque y la incorporación de 3 nuevas grúas pórtico de clase Post-Panamax.

La Secretaría de Portos (SEP) tiene prevista, dentro del Programa Nacional de Dragado, la ejecución del dragado que permitirá aumentar las profundidades disponibles de 12 a 14 metros. Dichos trabajos estaban previstos para el ejercicio 2011 pero algunos cuestionamientos ambientales han demorado su ejecución.

7.3.5 Santos

El puerto de Santos ocupa, como ya se ha indicado, el primer lugar en importancia en la Costa Este de Sudamérica por el nivel de sus movimientos de contenedores. Está administrado por la Companhia Docas do Estado de Sao Paulo (CODESP) y es el único puerto marítimo importante del estado de Sao Paulo.

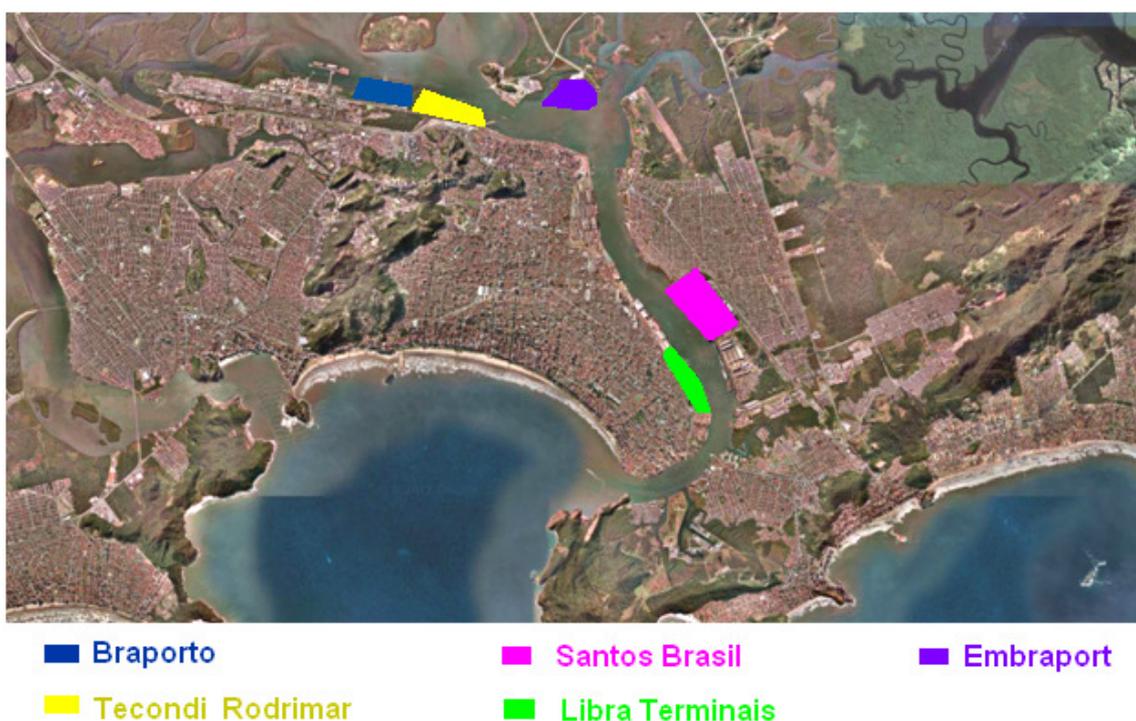
Dentro de su jurisdicción operan en la actualidad 4 terminales de contenedores (por orden de importancia: Santos Brasil, Libra Terminais, Tecondi, Rodrimar) y están en avanzado estado de

desarrollo otros 2 terminales (Braporto, Emraport). La ubicación de las terminales mencionadas dentro de la ría de Santos puede apreciarse en la Figura 7.6.

La denominación Santos Brasil corresponde a la de la empresa pública que administra la terminal de contenedores más grande de Brasil, históricamente conocida como Tecon Santos y ubicada sobre la margen izquierda de la ría del puerto de Santos, y que tiene actualmente una capacidad cercana a 2.000.000 TEU/año. Santos Brasil opera también las terminales Tecon Imbituba (en el estado de Santa Catarina) y Tecon Vila do Conde (en el estado de Pará), además de la terminal para vehículos existente en Santos.

La terminal Tecon Santos dispone de un frente de atraque que tiene una extensión de 980 metros y permite atender hasta 4 buques portacontenedores de gran porte, está equipado con 14 grúas pórtico y una grúa móvil para la atención de los movimientos muelle-buque. El sector de playa de almacenamiento es atendido mediante 34 equipos tipo RTG y cuenta con 2000 conexiones para la operación con contenedores reefer.

Figura 7.6 – Terminales de contenedores en el puerto de Santos



El grupo Libra, de origen brasileño, resultó adjudicatario a partir de 1995 de sucesivas licitaciones mediante las cuales se convirtió en operador de los sectores denominados Terminal 37, Terminal 35 y Terminal 33, ubicados sobre la margen derecha de la ría de Santos, conformándose así el grupo Libra Terminais Santos. El mencionado grupo dispone actualmente de 1.100 metros de frente de atraque sobre el que se localizan 4 sitios aptos para la atención de buques portacontenedores de gran porte, provistos de 7 grúas pórtico del tipo Post-Panamax para la atención de las operaciones entre buques y muelle. El área total de la terminal es de 38 ha y las operaciones de playa se atienden mediante 20 equipos RTG.; se dispone allí de 1200 conexiones para contenedores reefer.

La terminal Tecondi (Terminal para Contêineres da Margem Direita), operada por la compañía brasileña del mismo nombre, se ubica bastante más hacia el interior de la ría de Santos, tal como puede apreciarse en la Figura 7.6. Cuenta con un frente de atraque que permite la atención de hasta 3 buques portacontenedores de gran porte mediante el uso de grúas móviles y dispone de una playa de almacenamiento de aproximadamente 15 ha de extensión, equipada mediante reach stackers.

Por último, la terminal Rodrimar, contigua a Tecondi, es la menor de las actualmente en operación y se desarrolla sobre una superficie de 7 ha. Dispone de un frente de atraque de 325 metros de extensión que permite la atención de 1 buque portacontenedores de gran porte. Las operaciones muelle-buque se resuelven mediante 2 grúas móviles y las operaciones en la playa (donde se dispone de 210 conexiones para contenedores reefer) mediante 11 reach stackers y 1 top loader.

En las inmediaciones de las terminales de Tecondi y Rodrimar se encuentra en desarrollo (según puede observarse en la Figura 7.6) el emprendimiento Brasil Terminal Portuario, comúnmente denominado Braporto, previsto para la operación con contenedores y graneles líquidos. El grupo inversor que tiene a su cargo el desarrollo está integrado, entre otros, por APM Terminals (filial de Maersk) y Europa Terminal NV (filial de MSC).

El mencionado proyecto, cuya inauguración se espera para fines de 2012, contempla una superficie de la terminal de 44 ha, muelle de 1.100 metros equipado con 12 grúas de clase súper Post-Panamax y 53 equipos tipo RTG para la operación de la playa.

Por último, en la margen opuesta a las instalaciones recientemente descritas (ver Figura 7.6), se halla en construcción el proyecto Empresa Brasileira de Terminais Portuários, comúnmente conocido como Embraport, también previsto para la atención de tráficos de contenedores y de graneles líquidos. Se trata de un emprendimiento conjunto de la empresa brasileña Odebrecht y del multioperador de terminales DP World, cuya apertura se espera para el año 2013 y para el que se proyecta una capacidad operativa de 2 millones de TEU/año.

Como parte del Programa Nacional de Dragados, el puerto de Santos está concluyendo una importante obra de profundización (hasta -15 metros) y ensanchamiento de su canal de navegación (de 150 a 220 metros) que permitirá la navegación simultánea en ambos sentidos de los buques de mayores dimensiones que allí concurren.

Como resumen de la información hasta aquí presentada en las descripciones precedentes se incluye la siguiente tabla:

Tabla 7.1 – Información consolidada sobre las terminales de contenedores de la región

PUERTO (*)	TERMINAL U OPERADOR	SITIOS	EQUIPO DE MUELLE	EQUIPO DE PLAYA	SUPERFICIE (ha)	POSICIONES REEFER	OBSERVACIONES
ZARATE (10,4 m)	TERMINAL ZARATE	1	2 portainers Panamax	7 reach stackers	216 (destinada principalmente a operaciones con vehículos)	296	Eslora máxima permitida: 230 metros
PUERTO NUEVO (BUENOS AIRES)	TERMINALES RIO DE LA PLATA	3	8 portainers (3 Panamax, 4 Post)	25 RTG	43	1350	

(10,4 m)			Panamax y 1 Super Post Panamax) más 1 grúa móvil				
	TERMINAL 4	1	2 grúas móviles	6 reach stackers	11	322	
	BACTSSA	2	4 portainers (3 Panamax y 1 Post Panamax) más 1 grúa móvil	15 RTG	25	480	
DOCK SUD (10,4 m)	EXOLGAN	2	7 portainers (3 Panamax y 4 Post Panamax)	18 RTG	45	777	
LA PLATA (10,4 m)	TECPLATA	2	4 portainers	9 RTG	40	1100 (estimado)	En construcción – Los datos corresponden a la primera etapa del desarrollo prevista para fines de 2012
MONTEVIDEO (11,5 m)	TERMINAL CUENCA DEL PLATA	2	7 portainers (3 Post Panamax y 4 Super Post Panamax)	28 Straddle Carriers	33	2500	
MONTEVIDEO (10,4 m)	MONTECON	2 (compartidos con otros tráficos)	6 grúas móviles	3 RTG y 19 reach stackers	18	s/d	
RIO GRANDE (14,5 m)	TECON	3	6 portainers Post Panamax y 3 grúas móviles	8 RTG y 18 reach stackers	39	2000	
ITAJAÍ (12,5 m)	TECONVI	3	2 portainers y 4 grúas móviles	16 reach stackers	18	s/d	Eslora máxima: 286 metros
NAVEGANTES (12,5 m)	PORTONAVE	3	3 portainers y 2 grúas móviles	8 RTG y 6 reach stackers	27	1200	

SAO FRANCISCO DO SUL (10,5 m)	TESC	1	2 grúas móviles	10 reach stackers	5	400		
ITAPOÁ (15 m)	PORTO DE ITAPOÁ	2	4 portainers	11 RTG y 2 reach stackers	14	1380	Primera etapa de desarrollo – Inaugurado junio 2011	
PARANAGUÁ (11,5 m)	TERMINAL DE CONTEINERES DE PARANAGUÁ	2	5 portainers y 1 grúa móvil	14 RTG	30	1500		
SANTOS (13,5 m)	SANTOS BRASIL	4	14 portainers y 1 grúa móvil	34 RTG	s/d	2000		
	LIBRA TERMINAIS	4	7 portainers (Post Panamax)	20 RTG	38	1200		
	TECONDI	3	Grúas móviles	Reach stackers	15	s/d		
	RODRIMAR	1	2 grúas móviles	11 reach stackers	7	210		
	EMBRAPORT	Capacidad estimada de 2.000.000 TEU/año						En construcción – Inauguración prevista en 2013
	BRAPORTO	4	12 portainers Super Post Panamax	53 RTG	44	s/d	En construcción – Inauguración prevista a fines de 2012	

(*): Los valores expresados en metros junto al nombre de cada puerto representan los calados operativos admisibles al momento de preparación del presente informe de acuerdo con la información de diversos orígenes recopilada al efecto

8 ANÁLISIS DE CADENAS DE COSTOS (Tareas A9, A10 y A11)

8.1 Parámetros relevantes de los tráficos preseleccionados

Conforme la preselección efectuada en el capítulo 5, se presentan a continuación diversos análisis realizados en cuanto a la composición de los tráficos allí indicados, que permiten caracterizar los mismos y seleccionar algunos casos particulares de tráficos de transbordo con el objeto de estudiar los costos involucrados y las ventajas o desventajas que de los mismos puedan derivar para el puerto de Montevideo.

a) Tráfico Argentina-Mediterráneo:

Se tomó como muestra la base de datos de transbordos registrados en el puerto de Montevideo en la primera mitad de 2011, período en el que este tráfico registró movimientos de 10.033 contenedores o 18.927 TEU (relación TEU/box = 1,89). Prácticamente las dos terceras partes de los movimientos correspondieron a tráficos en sentido de Argentina hacia los países seleccionados. Para dichos movimientos más del 97% de los contenedores eran llenos, mientras que en el sentido contrario la proporción de vacíos fue ligeramente superior al 90%.

Es destacable en esta vinculación la participación de contenedores refrigerados (más del 75% en el sentido de Argentina hacia el Mediterráneo y más del 90% en el sentido inverso). Los puertos argentinos con más participación en estos tráficos son San Antonio Este (29%), Buenos Aires (18%), Puerto Madryn (15%), Mar del Plata (12%), habiendo alcanzado el conjunto de puertos localizados sobre el litoral atlántico argentino (Mar del Plata a Ushuaia) una participación del 68%.

El armador con mayor participación en estas vinculaciones es Maersk, responsable de casi el 80% de los movimientos, seguido de Hamburg Süd con una participación cercana al 15%.

b) Tráfico Argentina-Norte de Europa:

Estas vinculaciones registraron, en el período analizado, movimientos de 14.138 contenedores o 27.309 TEU (relación TEU/box = 1,93), con una distribución relativamente equilibrada entre tráficos salientes (de Argentina hacia Europa) y entrantes (45% y 55%, respectivamente).

Al igual que en el tráfico entre Argentina y los países del Mediterráneo, prevalecen claramente los contenedores llenos en el tráfico saliente (93%) y los vacíos en el entrante (también 93%). Más del 80% de los contenedores salientes son refrigerados, condición que alcanza al 93% de los entrantes.

Se destaca claramente en estas vinculaciones la participación del puerto de San Antonio Este, asociado a casi el 50% de los movimientos, seguido por Zárate (16%), Puerto Madryn (8%) y Mar del Plata (7%). Los puertos del litoral marítimo argentino participan, en este caso, con el 78% de los movimientos registrados.

Los indicadores apuntados, tanto para los tráficos aquí analizados como para las vinculaciones entre Argentina y países del Mediterráneo, ponen en evidencia una alta participación de carga refrigerada y, en particular, de las exportaciones de origen frutícola que se canalizan a través del puerto de San Antonio Este.

Los armadores Hamburg Süd y Maersk se reparten prácticamente la totalidad de los tráficos entre Argentina y el Norte de Europa, con una participación levemente inferior al 50% para cada uno de ellos.

c) Tráfico Brasil-Lejano Oriente

Este tráfico registró, en el período analizado, movimientos por 10.512 contenedores o 15.569 TEU (relación TEU/box = 1,48), correspondiendo dos terceras partes a tráficos dirigidos hacia Brasil y un tercio a los dirigidos al Lejano Oriente. La totalidad de los contenedores operados en sentido Brasil-Lejano Oriente fueron llenos, mientras que en el sentido contrario prevalecieron claramente los vacíos, con una proporción levemente inferior al 90%.

La participación de los contenedores refrigerados fue bastante reducida en este caso, con niveles entre el 5% y el 10% en ambos sentidos. Los puertos brasileños con mayor participación en estos intercambios fueron Itajaí (51%), Paranaguá (18%) y Vitoria (15%). En cuanto a los armadores intervinientes, puede decirse que se ha tratado de un tráfico operado en forma casi excluyente (93% de los movimientos) por Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV).

d) Tráficos del comercio exterior paraguayo

Los movimientos de transbordo con origen o destino en Paraguay alcanzaron, en el período analizado, a 12.725 contenedores o 21.439 TEU (relación TEU/box = 1,68), resultando prácticamente equilibrados los movimientos de importación y exportación.

En los tráficos salientes de Paraguay la proporción de contenedores vacíos alcanzó al 36%, mientras que en el sentido inverso sólo llegó al 4%. En cuanto a los contenedores refrigerados, su participación alcanzó al 7% en los tráficos entrantes a Paraguay y al 19% en los tráficos salientes.

Las regiones con mayor participación en los tráficos analizados fueron: Lejano Oriente (41%), Norte de Europa (23%), Brasil (15%) y países del Mediterráneo (13%). Se trata de tráficos con participación de una gran cantidad de armadores, entre los que los más destacados fueron: Hamburg Süd (27%), Maersk (18%), MOL (15%) y Evergreen (11%).

8.2 Análisis de los principales costos involucrados y comparación entre alternativas de transbordo

Siguiendo las ideas expuestas hasta el presente en cuanto a los tipos de transbordo que pueden realizarse en el puerto de Montevideo y, fundamentalmente, en cuanto a su perdurabilidad potencial a lo largo del tiempo, se ha realizado un análisis de costos para las siguientes alternativas, correspondientes a la clase de transbordos calificados como “estructurales”:

- 1) Transbordo de tráficos con origen o destino en Paraguay (considerando como puertos alternativos de transferencia a Montevideo y Buenos Aires)
- 2) Transbordo de tráficos con origen o destino en puertos del litoral marítimo argentino (considerando como puertos alternativos de transferencia a Montevideo y Buenos Aires)

Los análisis que se proponen parten de dos premisas básicas:

- a) La demanda a atender es siempre la misma (es decir, no es sensible a las variaciones de costos que pudieren resultar de la realización del transbordo en uno u otro puerto)
- b) El flete marítimo aplicable al transporte de los contenedores hacia (o desde) el destino (u origen) de los tráficos no se ve afectado por la magnitud de los costos de transbordo

En función de ello se concibe al costo del transbordo como un elemento puramente interno en la cadena de costos del armador y se asume que éste seleccionará la alternativa de transbordo que arroje los menores costos. Se trata, naturalmente, de una simplificación adoptada como única alternativa posible para elaborar análisis de un mercado fuertemente sujeto a decisiones coyunturales.

Según lo establecido en los Términos de Referencia del estudio, se ha preparado un conjunto de planillas de cálculo que se entregan junto con el presente Informe en formato Excel. Dichas planillas contienen, por un lado, datos sobre características de los buques (tanto oceánicos como alimentadores) normalmente utilizados en los tráficos analizados, sobre características operativas de los puertos y, principalmente, sobre valores de los diferentes costos involucrados en la operación en cada uno de los puertos considerados (para el caso, Buenos Aires y Montevideo).

Los puertos tienen en vigencia, en general, regímenes tarifarios que abarcan numerosos rubros y que aplican tanto a las cargas como a los buques que operan en sus instalaciones. Dentro de las tarifas aplicadas a los buques cabe destacar las percibidas por las autoridades portuarias como retribución por la puesta a disposición de los usuarios de la infraestructura básica de cada puerto (canales, obras de abrigo, frentes de atraque), normalmente denominadas como “uso de puerto” y/o “uso de muelle” e integrantes de los tarifarios públicos de los puertos.

A ellas se suman, integrando el “costo de escala” de un buque en un puerto determinado, las tarifas correspondientes a servicios que el buque debe utilizar en sus maniobras de ingreso y salida del puerto (remolque, pilotaje, practicaaje, amarre) normalmente brindados por prestadores privados. En conjunto, las tarifas hasta aquí mencionadas se aplican con independencia de la magnitud (toneladas o contenedores operados) de la operación realizada por el buque.

Para el caso de operaciones con contenedores el armador afronta además los costos específicos atribuibles al manipuleo de cada contenedor, bajo la forma de tarifas por unidad de carga pactadas en cada caso con el operador portuario correspondiente. El análisis de esta clase de costos se ve dificultado por el hecho de tratarse de valores pactados entre armadores y operadores portuarios sobre los cuales las partes mantienen reservas de confidencialidad.

En las planillas de cálculo ya comentadas, el usuario tiene la posibilidad de variar la mayoría de los datos señalados, lo que permite la realización de análisis de sensibilidad sobre los resultados obtenidos. Se hace notar que algunos de los parámetros incluidos como datos se han planteado con este último punto de vista; un ejemplo de ello son las demoras sufridas por los buques en cada puerto (dado que no se conoce en detalle el valor de dicho parámetro, la utilidad prevista de su inclusión estriba en la posibilidad brindada al usuario de introducir valores diferenciales entre los puertos que se comparan).

Las restantes planillas incluidas en el archivo Excel realizan, con base en los datos mencionados, cálculos de los costos afrontados por un armador para las distintas situaciones de transbordo que se plantean: a) carga paraguaya transbordada en Montevideo, b) carga paraguaya transbordada

en Buenos Aires, c) carga del litoral atlántico argentino transbordada en Montevideo, d) carga del litoral atlántico argentino transbordada en Buenos Aires.

Las planillas arrojan un balance de costos para el armador en cada una de las alternativas analizadas y permiten elaborar ciertos indicadores, entre los que se ha seleccionado el “costo directo por contenedor transbordado” como más representativo.

Dicho indicador, como su nombre lo indica, toma en cuenta aquellos desembolsos que el armador debe afrontar y resultan imputables específicamente a la operación con los contenedores transbordados. Allí se incluye, en primer lugar, la tarifa que el armador paga a la terminal por la atención del transbordo, a lo que se suman otras tarifas cuyo importe es proporcional a la cantidad de contenedores operados (por ejemplo, la tarifa 1.7 del régimen tarifario vigente en Montevideo) y los costos generados por la operación de los buques alimentadores que transportan los contenedores objeto del transbordo.

Evidentemente, el componente más significativo del indicador calculado es la tarifa de transbordo propiamente dicha, cuyo valor no es público (según ya se ha comentado, se trata de acuerdos entre las terminales y los armadores) y para el que ha resultado complejo conseguir referencias más o menos precisas.

En función de la información obtenida se ha estimado que el valor de dicha tarifa se sitúa en torno de 100 usd/contenedor en el puerto de Buenos Aires y de 140 usd/contenedor en el puerto de Montevideo, valores que fueron utilizados en las planillas de cálculo a que se hace referencia. Se considera que esos valores representan globalmente el costo para el armador del paso del contenedor transbordado por la terminal, incluyendo el costo de movimientos de patio y algunos otros adicionales.

Según la información obtenida, el valor de la tarifa de transbordo en los puertos brasileños es muy variable pero se sitúa muy considerablemente por encima de los valores antes mencionados (en un rango entre 250 usd/contenedor y 600 usd/contenedor). Se entiende que esos valores tarifarios ponen de manifiesto, tal como se señala en otras partes del presente informe, que los puertos brasileños no asignan actualmente una importancia prioritaria a la captación de tráficos de transbordo teniendo en cuenta la alta carga propia con que cuentan y las perspectivas favorables de evolución de dicha condición.

En el siguiente cuadro se incluyen los valores alcanzados por el indicador antes mencionado para las condiciones básicas de cálculo, que responden esencialmente a las condiciones prevalecientes en el mercado al momento de elaboración del presente Informe:

Tabla 8.1 – Costos directos por contenedor transbordado (usd/caja)

Tipo de tráfico	Transbordo en Buenos Aires	Transbordo en Montevideo
Carga paraguaya	100,0	213,0
Carga patagónica	332,8	209,0

Para el cálculo del indicador que se presenta se tomaron en cuenta, además de los costos directos atribuibles al transbordo de cada contenedor en un puerto determinado (tarifas de las terminales u operadores y de las autoridades portuarias) los costos diferenciales correspondientes

a la operación de los buques alimentadores en cada una de las alternativas consideradas, prorrateados entre el número de contenedores transbordados en cada caso. Entre dichos costos diferenciales tienen una incidencia significativa los asociados a la navegación de entrada y salida al puerto de Buenos Aires, es decir los correspondientes al servicio de pilotaje requerido para dicha navegación y el peaje abonado por los buques al concesionario que tiene a su cargo el mantenimiento de las profundidades y de las ayudas a la navegación a lo largo de los canales que vinculan a Buenos Aires con el océano Atlántico.

9 ANÁLISIS DAFO PARA EL PUERTO DE MONTEVIDEO (Tarea A12)

Como resultado de la recopilación y análisis de información realizados durante el desarrollo del estudio y tomando en consideración, particularmente, las opiniones de los informantes calificados consultados, se ha preparado un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) que se presenta a continuación.

9.1 Fortalezas

a) Posición geográfica

Se trata, naturalmente, de un aspecto esencial en la consideración de cualquier línea marítima al momento de seleccionar un puerto para la realización de transbordos. En este sentido Montevideo cuenta con una situación favorable, teniendo en cuenta especialmente su posición relativa frente a la del puerto de Buenos Aires, que es la alternativa más evidente (desde el punto de vista geográfico) para la realización de transbordos en el “tramo final” de las rutas de navegación que acceden a la ECSA.

La existencia de importantes flujos de transporte con origen o destino en los puertos del litoral marítimo argentino tiene en este aspecto una importancia excluyente. Dichos tráficos requieren la realización de transbordos y continuarán necesitando de ese tipo de operación en el futuro, teniendo en cuenta que no se considera factible que las líneas intercontinentales agreguen a sus recorridos alguna escala en puertos situados más al Sur del Río de la Plata.

La realización de estos transbordos en Montevideo evita al buque alimentador el ingreso al Río de la Plata, con el ahorro de costos que ello representa tanto en términos de costos directos (peaje de la vía navegable, practicaaje, remolque) como en tiempos de utilización del buque (la entrada y salida a Buenos Aires agrega aproximadamente un día a la duración de cada viaje).

Con independencia de otras condiciones que se tratan por separado (por ejemplo, reservas de tráficos según la bandera de las embarcaciones) el puerto de Montevideo debiera conservar una situación ventajosa para la realización de los transbordos mencionados.

En lo que respecta a los movimientos con origen o destino en la Hidrovía Paraguay-Paraná (tráficos que también requerirán en cualquier caso la realización de transbordos) la situación de Montevideo no es tan ventajosa.

Se destaca que en la actualidad la mayoría de las líneas intercontinentales que recalán en Montevideo y en Buenos Aires lo hacen primero en la capital argentina y luego en la uruguaya (salvo los servicios SEAS/ASAX, de CSAV-CMA CGM-CSCL, y ESA, de Cosco-Evergreen, ambos dirigidos al Lejano Oriente, que recalán primero en Montevideo).

Dicha organización de los viajes trae aparejado que, mayoritariamente, los buques de línea que transportan contenedores con destino a Paraguay los descarguen en su escala en Buenos Aires, generando de tal modo más espacio en bodega para la carga de exportación argentina, y tomen los transbordos provenientes de Paraguay en su escala en Montevideo, aprovechando la ventaja del mayor calado utilizable en ese puerto.

A la condición mencionada se suma el hecho de que no todas las embarcaciones que transportan contenedores hacia o desde Paraguay por los ríos Paraná y Paraguay son aptas para la navegación en las aguas abiertas del Río de la Plata. Como resultado de lo expuesto, entre un 70% y un 80% de los transbordos de carga paraguaya se realizan actualmente en el puerto de Buenos Aires.

Las consideraciones precedentes aplican a servicios intercontinentales que recalán tanto en Buenos Aires como en Montevideo, situación que es propia de la gran mayoría de las líneas según se aprecia en la información incluida en el capítulo 2. La decisión, por parte de las líneas marítimas, de recalar sólo en uno de dichos puertos trae aparejada la aparición de transbordos adicionales (de la carga que el buque deja de tomar directamente al omitir una escala).

En la actualidad sólo uno de los servicios intercontinentales (el denominado “clase L” de Maersk, dirigido al Mediterráneo) recaló dentro del Río de la Plata sólo en el puerto de Montevideo y realiza allí transbordos. A efectos ilustrativos se realizó un análisis expeditivo de los transbordos “salientes” (es decir, aquéllos que salen de Montevideo en el buque oceánico) realizados por dicha línea en el período enero-junio de 2011, tomando como referencia la base de datos con detalle de cada uno de los transbordos de dicho período que fue provista al consultor por ANP.

En ese período el servicio “clase L” cargó en Montevideo 7200 contenedores de transbordo. De esa cantidad el 46% provino de puertos del litoral marítimo argentino y el 5% correspondió a carga de origen paraguayo. Otro 5% provino de puertos del río Paraná (Zárate y Rosario) mediante los servicios feeder descritos en el capítulo 2. El resto de los transbordos tuvo origen en Buenos Aires (28%) o en puertos brasileños (16%), particularmente en el puerto de Vitoria, y fueron transportados hasta Montevideo mediante buques (en general del propio armador Maersk) afectados a otros servicios oceánicos.

Evidentemente, la decisión del armador de limitar la extensión del servicio en Montevideo y tomar allí transbordos del tipo de los últimos indicados debe ser el resultado de análisis de la economía global del servicio en los que la posición geográfica de Montevideo o los costos específicamente atribuibles a las operaciones de transbordo no resultan tan determinantes. En particular, se observa (capítulo 2) que se trata del único servicio que atiende la ruta ECSA-Mediterráneo con 6 buques, aspecto que seguramente ha resultado de primordial importancia al momento de realizar la selección de escalas.

Una situación similar se presenta con los servicios que recalán en Buenos Aires y no en Montevideo, los que en general transbordan la carga uruguaya en puertos brasileños (en particular, el armador MSC concentra esos transbordos en el puerto de Navegantes).

b) Profundidad en el puerto y sus accesos

El puerto de Montevideo ha desarrollado en la última década trabajos de dragado que han dado como resultado el incremento progresivo de las profundidades en su canal de acceso, permitiendo de ese modo la navegación con calados crecientes. En la actualidad, de acuerdo con la información batimétrica publicada en la página web de ANP, la profundidad determinante estaría situada alrededor de 11,5 metros por debajo del cero hidrográfico local.

Las condiciones de profundidad mencionadas asignan a Montevideo un diferencial de aproximadamente 4 a 5 pies frente a las posibilidades brindadas en la actualidad por el puerto de

Buenos Aires pero resultan bastante inferiores a las ofrecidas en puertos brasileños como Rio Grande y Santos (donde se han concluido o están cerca de concluir importantes trabajos de dragado de profundización) o Itapoá (donde existen importantes profundidades naturales).

Es conocida la tendencia al crecimiento del tamaño de los buques portacontenedores de la flota mundial, que se ve reflejada en la composición de la flota que acude a la ECSA. El economista Ricardo Sánchez (CEPAL) realizó una presentación al respecto en el “Encuentro de Protagonistas Portuarios” celebrado en Montevideo a fines de agosto de 2011 con la presencia central de los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Rio Grande.

En la mencionada presentación (que no estuvo disponible para la difusión pública durante el desarrollo del estudio y no ha podido, en consecuencia, ser analizada en detalle) se mencionó la existencia de un retardo de aproximadamente 12 años entre la aparición de un determinado tipo de buques portacontenedores en la flota mundial y su llegada a la ECSA. Aplicando ese criterio se postula la llegada a la ECSA, para fines de la actual década, de los buques mayores actualmente en servicio en la flota mundial (13.500 TEU).

Evidentemente, una tendencia como la señalada estaría marcando la pauta de las exigencias planteadas, del lado de las embarcaciones, a las instalaciones portuarias de la ECSA. La capacidad de respuesta de los puertos en este sentido es bien variable, de acuerdo con las condiciones geográficas propias de cada uno de ellos. Así, por ejemplo, mientras en algunos puertos brasileños ya se dispone de profundidades de 14 metros o más, el puerto de Buenos Aires recién estaría contando con una profundidad de 11 metros en su canal de acceso dentro de dos años y cualquier progreso adicional requeriría de esfuerzos de dragado de gran magnitud.

Dentro del marco general de crecimiento de las dimensiones de los buques portacontenedores cabe destacar las recientes incorporaciones a las flotas de los armadores Hamburg Süd y Maersk de buques que son los de mayor capacidad que hoy acuden a la ECSA pero que estarían marcando la intención de adecuar en cierta forma las dimensiones de los buques a las posibilidades físicas de los puertos a los que se espera visiten (cabe destacar que se trata de buques que están siendo construidos a partir del año 2010 y no de embarcaciones preexistentes, asignadas a las rutas de la ECSA como resultado del clásico proceso de crecimiento “en cascada” ante la incorporación de buques mayores en las rutas troncales).

Se trata de las embarcaciones clase “Santa” de Hamburg Süd, con esloras de 300 metros, mangas de 42,8 metros (lo que equivale a 17 filas de contenedores) y calados máximos de 13,5 metros, y clase “Sammmax” de Maersk, con esloras de 300 metros, mangas de 45,2 metros (o 18 filas de contenedores) y calados máximos de 12,5 metros. Las capacidades nominales de transporte de los buques mencionados son de 7100 TEU y 7500 TEU, respectivamente.

Ya desde su denominación, la clase “Sammmax” (denominada así como referencia a un supuesto tamaño máximo posible en Sudamérica, en forma análoga a otras muchas denominaciones usadas en la flota mundial, como “Panamax”, “Suezmax”, “Malaccamax”, “Kamsarmax”) señala una intención de lograr las mayores capacidades de transporte posibles respetando determinadas limitaciones en el tamaño de los buques. En este caso particular, el incremento se basa fundamentalmente en un aumento de la manga que permite limitar el calado máximo de esos buques, bastante inferior al de otras embarcaciones con menor capacidad de carga.

En el análisis de las exigencias que los buques generan en cuanto a la profundidad en los puertos y sus accesos no debe dejar de señalarse la condición de puertos de “fin de ruta” que caracteriza

a los ubicados en el Río de la Plata y que hace que la carga media de los buques cuando visitan estos puertos sea bastante inferior a sus capacidades máximas.

En este sentido se entendió relevante realizar un análisis de los calados con que operan los buques portacontenedores que utilizan actualmente el puerto de Montevideo. Dicho análisis se elaboró sobre la base de información brindada por la Sociedad de Prácticos del puerto correspondiente a las operaciones desarrolladas entre enero y agosto de 2011, que involucraron 645 recaladas de buques portacontenedores.

Se presenta a continuación la distribución del total de buques en función de sus calados máximos de operación (obtenidos de la publicación electrónica www.containership-info.com) y en función de los calados con que operaron en Montevideo en el período analizado:

Tabla 9.1 – Distribución de los buques portacontenedores arribados a Montevideo en función de sus calados máximos (enero-agosto de 2011)

Calado máximo	N° de recaladas
➤ 15 m	3
➤ 14 m	34
➤ 13 m	76
➤ 12 m	336
➤ 11 m	480
➤ 10 m	500
➤ 9 m	587
➤ 8 m	645

Tabla 9.2 – Distribución de los buques portacontenedores arribados a Montevideo en función del calado con que operaron en dicho puerto (enero-agosto de 2011)

Calado utilizado en Montevideo	N° de recaladas
➤ 11 m	2
➤ 10 m	116
➤ 9 m	440
➤ 8 m	583
➤ 7 m	633
➤ 6 m	644
➤ 5 m	645

El análisis se completó mediante el cómputo del “calado no aprovechado” por cada uno de los buques de la muestra. Para este cómputo se consideró que el calado máximo de cada embarcación podría haber sido igual a 11,5 metros (en los casos en que el calado máximo es igual o superior a ese valor) o al calado máximo de la embarcación (cuando éste es inferior a 11,5 metros). Con esos criterios se encuentra que:

- los buques que operaron en Montevideo con calados entre 8 y 9 metros tuvieron un “calado no aprovechado” promedio de 2 metros
- los buques que operaron en Montevideo con calados entre 9 y 10 metros tuvieron un “calado no aprovechado” promedio de 1,75 metros
- los buques que operaron en Montevideo con calados superiores a 10 metros tuvieron un “calado no aprovechado” promedio de 1,15 metros

No es posible distinguir en la muestra analizada los casos en que el “calado no aprovechado” pudiera ser el resultado de la operación del buque en sitios con limitaciones de profundidad al pie (el único sitio actualmente en condiciones de aceptar profundidades al pie mayores a 10,5 metros es el conformado por la extensión del Muelle de Escala en el ámbito de la terminal TCP).

Sin embargo, se considera que la muestra analizada permite señalar que los buques portacontenedores habitualmente no utilizan en Montevideo los calados máximos posibles, seguramente como resultado de la organización de los servicios de línea que asigna “cupos” de bodega que pueden ser aprovechados en cada una de las escalas a lo largo del recorrido. En este sentido se considera significativo observar, por ejemplo, que el armador CSAV, que tiene en operación en su servicio al Lejano Oriente ASAX/SEAS (“joint” con CMA CGM y CSCL) buques con esloras de 306 metros y calados máximos superiores a 14 metros (“Maipo”, “Mataquito”, “Maullín”, “Pangal”), realiza la escala en Montevideo con anterioridad a la correspondiente a Buenos Aires, lo que sin duda limita la posibilidad de aprovechamiento de calados en el primero de los puertos.

c) Condiciones desde el punto de vista aduanero

El puerto de Montevideo opera bajo condiciones aduaneras (“puerto libre”) que lo distinguen de los restantes puertos de la ECSA y que, para el caso particular de los transbordos, resultan especialmente favorables de acuerdo con la opinión relevada, en forma generalizada, de los informantes calificados que han sido entrevistados.

Dichas condiciones se manifiestan en una mayor simplicidad de las tramitaciones requeridas y en las consiguientes economías en tiempos y costos, en particular frente a la situación prevaleciente en las terminales portuarias brasileñas.

Resulta especialmente favorable, de acuerdo con las opiniones recabadas, el hecho de que todos los sectores operativos del puerto se encuentren integrados dentro de una misma “zona primaria” aduanera lo que facilita el desplazamiento de contenedores entre la terminal especializada y los muelles públicos (o viceversa), operación que es relativamente frecuente en las operaciones de transbordo.

Las condiciones señaladas llevan, de acuerdo con lo manifestado por armadores consultados, a que en general los exportadores argentinos no rechacen las alternativas de transporte de sus mercaderías que involucren transbordos en Montevideo, posición que difiere abiertamente de la que expresan frente a alternativas que involucraran transbordos en puertos brasileños.

d) Niveles tarifarios

Los puertos tienen en vigencia, en general, regímenes tarifarios que abarcan numerosos rubros y que aplican tanto a las cargas como a los buques que operan en sus instalaciones. Dentro de las tarifas aplicadas a los buques cabe destacar las percibidas por las autoridades portuarias como retribución por la puesta a disposición de los usuarios de la infraestructura básica de cada puerto (canales, obras de abrigo, frentes de atraque), normalmente denominadas como “uso de puerto” y/o “uso de muelle” e integrantes de los tarifarios públicos de los puertos.

A ellas se suman, integrando el “costo de escala” de un buque en un puerto determinado, las tarifas correspondientes a servicios que el buque debe utilizar en sus maniobras de ingreso y salida del puerto (remolque, pilotaje, practicaaje, amarre) normalmente brindados por prestadores privados. En conjunto, las tarifas hasta aquí mencionadas se aplican con independencia de la magnitud (toneladas o contenedores operados) de la operación realizada por el buque.

Para el caso de operaciones con contenedores el armador afronta además los costos específicos atribuibles al manipuleo de cada contenedor, bajo la forma de tarifas por unidad de carga pactadas en cada caso con el operador portuario correspondiente.

En lo que respecta a las tarifas “públicas” referidas en el primer párrafo cabe señalar que su forma de cómputo es variable entre diferentes puertos de la región considerando variables diversas tales como el Tonelaje de Registro Neto o la eslora de la embarcación, el tiempo de ocupación del sitio de atraque, etc. Con independencia de su forma de cálculo tienen en general una incidencia no demasiado relevante dentro del costo total afrontado por el buque con motivo de su escala en el puerto y cabe mencionar que las vigentes en Montevideo no generan costos para el armador significativamente diferentes de los correspondientes a otros puertos.

Para el caso de las tarifas correspondientes a los servicios de remolque, pilotaje/practicaaje y amarre se compararon valores informados por usuarios para los puertos de Montevideo y Buenos Aires. Se observa que, en general, las tarifas informadas para el puerto de Montevideo resultan inferiores a las correspondientes a servicios similares en Buenos Aires aunque, como es obvio, en el caso particular del servicio de pilotaje y practicaaje la comparación no es válida en forma directa ya que la extensión (y duración) de los servicios involucrados es marcadamente diferente entre un caso y otro.

Como caso particular (único entre los puertos de la ECSA aquí analizados), la utilización del puerto de Buenos Aires involucra el pago, por parte del armador, de una tarifa de peaje que solventa los servicios de dragado y ayudas a la navegación prestados por un concesionario del Estado argentino. Dicha tarifa no representa, sin embargo, para los buques portacontenedores un costo final en el sentido de las tarifas hasta aquí señaladas ya que los armadores han establecido un sobre costo específico (“toll surcharge”) incluido en los fletes cobrados a los cargadores, que actualmente es de 90 dólares estadounidenses por contenedor y con el que recuperan los montos

tributados en concepto de peaje (se aclara que el “toll surcharge” no se aplica a los contenedores transbordados en Buenos Aires).

El análisis de los costos específicos correspondientes al manipuleo de los contenedores entre el buque y el muelle (o viceversa) se ve dificultado por el hecho de tratarse de valores pactados entre armadores y operadores portuarios sobre los cuales las partes mantienen reservas de confidencialidad. Las referencias obtenidas para el caso particular de operaciones de transbordo indican que las mismas son en promedio más caras en Montevideo que en Buenos Aires (aproximadamente en el orden de 40 usd/contenedor) pero en ambos casos sustancialmente más baratas que las realizadas en puertos brasileños, donde la tarifa duplica y, en algunos casos, triplica y cuadruplica a las vigentes en el Río de la Plata. De acuerdo con manifestaciones recogidas durante la recopilación de información efectuada, los altos niveles tarifarios de los puertos brasileños estarían evidenciando una “posición de fuerza” de los mismos como resultado de sus altos niveles de carga propia y un consecuente desinterés por la captación de tráficos de transbordo.

Como apoyo a la conclusión señalada se analizaron los valores informados por diversos armadores en sus páginas web en cuanto a los valores de THC en diversos puertos de la ECSA (el THC es el monto que los armadores perciben de los cargadores como recupero de los costos de manipuleo de los contenedores en puerto). Si bien se trata de tarifas que pueden estar sujetas a márgenes de negociación entre armadores y cargadores, la información relevada muestra una notable consistencia por lo que puede considerarse indicativa a los efectos analizados.

En base a información obtenida de los armadores CSAV, Hamburg Süd-Alianca, K Line y MOL, el valor del THC para contenedores estándar (dry) de 20 pies se sitúa en promedio alrededor de los 150 dólares estadounidenses para los puertos del Río de la Plata y por encima de los 300 dólares estadounidenses para el promedio de los puertos brasileños (con Paranaguá y Santos más caros que el resto).

e) Operación portuaria

Otro aspecto que puede considerarse entre las fortalezas del puerto de Montevideo para el análisis aquí realizado es el de la calidad de las prestaciones brindadas a los buques por los operadores portuarios.

Si bien los requerimientos de los armadores en este sentido son siempre crecientes, los rendimientos medios alcanzados en las operaciones de transferencia muelle-buque se consideran aceptables (aun cuando pueden resultar inferiores a los logrados en terminales de otra escala a nivel mundial). De acuerdo con lo indicado en los informes de gestión de la terminal TCP correspondientes a los años 2009 y 2010 la productividad media se situó levemente por encima de los 50 movimientos/hora.

Teniendo en cuenta la composición de los tráficos de transbordo actualmente desarrollados en Montevideo y para los que el puerto presenta innegables ventajas comparativas, se considera asimismo muy relevante la disponibilidad de conexiones para contenedores refrigerados existente en el puerto. Según lo informado al respecto por la terminal TCP, las últimas ampliaciones habrían llevado dicha disponibilidad (en esa terminal) a cerca de 2.500 posiciones, lo que la convertiría en la terminal mejor equipada en ese sentido en la ECSA.

f) Beneficios para exportaciones generadas en puertos del “interior” de Argentina

La reglamentación aduanera vigente en Argentina considera a una exportación por vía marítima materializada cuando la carga abandona el último puerto argentino utilizado en su recorrido. Como resultado de ello exportaciones que se concretan mediante el uso de contenedores cargados en puertos como Rosario, San Antonio Este o Puerto Madryn para ser transbordados en Montevideo a buques oceánicos gozan de un adelanto en la concreción de la operación de exportación (desde el punto de vista aduanero) frente a la alternativa de realizar el transbordo en el puerto de Buenos Aires.

De acuerdo con información recibida, dicho adelanto genera interesantes beneficios de tipo comercial para los exportadores al adelantarse la percepción de cartas de crédito y eventuales reembolsos. Si bien no se está en condiciones de cuantificar estos beneficios (dependen, por ejemplo, del tipo y valor de la carga transportada) se considera que deben ser tenidos en cuenta al momento de evaluar las fortalezas del puerto de Montevideo para la captación de tráficos de transbordo.

g) Tema con peso en la agenda política

Por último, un aspecto no cuantificable pero de importancia relevante para el análisis efectuado es el nivel de consideración que el desarrollo portuario tiene en la agenda de los tomadores de decisiones en Uruguay, que históricamente ha sido considerablemente más elevado al existente, por ejemplo, en Argentina.

El aspecto aquí comentado ha tenido como consecuencia, al menos durante las dos últimas décadas, una valoración positiva del desarrollo portuario en la mayor parte de la sociedad uruguaya, situación que indudablemente contribuye a impulsar y facilitar la concreción de acciones tendientes a obtener mejoras en las condiciones de prestación de los servicios portuarios.

Debe señalarse, sin embargo, como aspecto negativo vinculado con lo aquí comentado, la lentitud registrada (de acuerdo con la opinión predominante de los informantes entrevistados) en la concreción de las iniciativas que se plantean para el mejoramiento de las condiciones de desempeño del puerto, desde las de tipo administrativo hasta las realizaciones de obras de infraestructura (vale, en este sentido, como ejemplo la muy retardada iniciación de la construcción del Muelle C en la Dársena II del puerto).

9.2 Debilidades

a) Escasez de tráfico propio

El puerto de Montevideo registra un bajo nivel de operaciones con contenedores correspondientes a cargas del comercio exterior uruguayo, que en los últimos años han representado entre el 40% y el 45% del movimiento portuario (algo más de 200.000 contenedores en el año 2010).

Esta circunstancia podría disminuir el interés de los armadores por mantener a Montevideo como escala regular de sus líneas, aspecto que naturalmente puede ser compensado y hasta superado por la materialización de tráficos de transbordo en proporciones crecientes.

b) Falta de infraestructura suficiente

Las operaciones con contenedores se realizan en el puerto de Montevideo en la terminal especializada TCP, que cuenta para ello con dos sitios de atraque de 640 metros de longitud total, y en los muelles públicos de las dársenas I y II, que son compartidos con los otros tráficos que se desarrollan en el puerto.

Si bien el conjunto de infraestructura y equipos afectados a la atención de los tráficos de contenedores ha resultado hasta la fecha razonablemente eficiente frente a la demanda existente, existen algunos aspectos en los que se aprecian déficits que ameritan la atención de quienes puedan tomar decisiones al respecto.

Uno de dichos aspectos es la falta de espacios (playas) disponibles para el almacenamiento de los contenedores, condición que afecta singularmente a las operaciones realizadas en los muelles públicos del puerto. Esto puede traer aparejadas situaciones de congestión que disminuyen los rendimientos de las operaciones y, de acuerdo con la información brindada por los operadores portuarios, ha llegado a dar lugar a importantes demoras en el ingreso a puerto de los buques a la espera de la disponibilidad de espacios.

El otro aspecto deficitario desde el punto de vista de la infraestructura es la escasez de sitios de atraque que permitan la operación de los buques con calados importantes. En la actualidad, sólo el nuevo muelle de la terminal TCP permitiría operar con profundidades al pie de hasta 14 metros, aunque actualmente dicha profundidad es del orden de 11,7 metros, en línea con la disponibilidad que en ese sentido muestra el canal de acceso al puerto.

El resto de los muelles del puerto (el viejo Muelle de Escala más los muelles de las dársenas I y II) presenta limitaciones en cuanto a la profundidad al pie admisible, que no puede superar 10,5 metros. De esta manera, las mejoras que pudieran lograrse en la profundidad del canal de acceso tendrían un aprovechamiento bastante limitado por las restricciones aquí descritas de los frentes de atraque.

9.3 Oportunidades

a) Mejora de las conexiones terrestres

En el marco del análisis global de la posición del puerto de Montevideo y como complemento de lo mencionado en cuanto a la escasez de tráficos “propios” que el puerto presenta, se identifica como oportunidad para el desarrollo a una mejora de las conexiones terrestres que permitiría extender el hinterland de la instalación portuaria.

Si bien este tipo de desarrollos aumentaría la importancia del puerto en su rol de “gateway” y no en el de “hub”, se reitera que el aumento de los tráficos “propios” siempre contribuiría a aumentar

el atractivo del puerto como escala de las líneas marítimas, lo que indirectamente contribuiría a facilitar la realización en el mismo de tráficos de transbordo.

En el sentido aquí tratado se conoce que es intención del gobierno uruguayo aumentar la participación del transporte ferroviario en el transporte terrestre de mercaderías, iniciativa que obviamente podría tener un impacto positivo en la captación de tráficos por el puerto de Montevideo.

En particular, se ha tomado conocimiento de la realización por parte de ANP de un estudio vinculado con la conformación de un “puerto seco” en la localidad de Rivera (en la frontera con Brasil y sobre la red ferroviaria que vincula a ambos países) que podría constituirse en una base para la captación de tráficos (incluyendo cargas del sur brasileño) que podrían ser atendidos por el puerto de Montevideo.

b) Incremento de la actividad con contenedores en puertos fluviales

Las operaciones con contenedores en puertos de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay que corresponden a tráficos internacionales requieren, como se ha puesto de manifiesto, la realización de transbordos (del tipo que se ha denominado como “estructural”). En función de ello, es evidente que un progresivo aumento de la utilización de dichos puertos como primera (o última) etapa del transporte por agua, que reemplazara fundamentalmente al transporte por tierra hacia o desde Buenos Aires, incrementaría el mercado potencial del que se nutre la existencia de operaciones de transbordo en el puerto de Montevideo.

9.4 Amenazas

a) Modificación de regulaciones aduaneras o aplicables al transporte marítimo regional

Tal como ya se ha comentado, el puerto de Montevideo goza actualmente de un régimen aduanero que facilita singularmente, de acuerdo con lo manifestado al respecto por los informantes consultados, la realización en el mismo de tráficos de transbordo. En ese sentido, cualquier modificación o adecuación de los regímenes aduaneros que restringiera las facilidades actualmente disponibles podría tener un impacto negativo sobre la atractividad del puerto para la realización de transbordos.

En un sentido similar deben considerarse las eventuales modificaciones que pudieren introducirse a las reglamentaciones que actualmente fijan las condiciones para la realización de actividades de transporte marítimo en la región.

En primer lugar se destaca en este rubro la existencia de una Ley de Cabotaje en la República Argentina que obliga a que cualquier transporte entre puertos argentinos deba realizarse mediante buques de bandera de ese país. Como consecuencia de la escasez de flota con bandera argentina, gran parte de los tráficos del comercio exterior son atendidos mediante buques con banderas de terceros países que, una vez tomada la carga en puertos argentinos (el ejemplo más relevante en este sentido son los puertos del litoral marítimo) no pueden dejarla, para su transbordo a las líneas intercontinentales, en el puerto de Buenos Aires y lo hacen en Montevideo.

Aparecen de este modo los transbordos en Montevideo de cargas con origen o destino en puertos del litoral marítimo argentino para los que ya se ha comentado la ventaja de tipo “geográfico” que presenta el puerto de la capital uruguaya. Es evidente que la existencia de la Ley de Cabotaje comentada suma a dicho atractivo “geográfico” una situación regulatoria y de mercado que afirma la posición de Montevideo como punto de transbordo.

La eventual supresión de la Ley de Cabotaje argentina (escenario que no se considera probable, al menos en el mediano plazo) disminuiría, sin duda, parcialmente el atractivo de Montevideo como “hub” para los tráficos mencionados. Sí aparece, en cambio, como escenario probable el crecimiento de la flota con bandera argentina afectada a estos tráficos.

Otro aspecto regulatorio que podría modificar la posición de Montevideo como punto de transbordo sería la eventual aplicación de regulaciones del Mercosur que obligaran a que todo tráfico entre países integrantes de la unión se realice con buques de bandera de esos países.

Si la reglamentación considerara a los tráficos de alimentación (que forman la primera etapa de un tráfico de exportación o la última de un tráfico de importación) como movimientos entre los países del Mercosur, todos los movimientos que actualmente se realizan entre Montevideo y Buenos Aires o puertos brasileños deberían concretarse mediante buques de los países del Mercosur.

Los tráficos de alimentación mencionados se realizan actualmente en general con buques del propio armador involucrado; como ejemplo al respecto vale señalar el funcionamiento del servicio “clase L” de Maersk ya comentado y las operaciones de transbordo de carga brasileña realizados con el servicio ASAX/SEAS durante el primer semestre de 2011, hoy discontinuadas.

La escasez de flota con dichas banderas comprometería la realización de esos tráficos y, en consecuencia, podría generar cambios en la programación de las líneas marítimas ante la imposibilidad de trasladar contenedores hacia o desde Montevideo.

b) Consolidación como “hub” de puertos brasileños

Las tendencias generales que enmarcan el desarrollo de los tráficos de contenedores en la ECSA, tales como el progresivo aumento del tamaño de los buques involucrados y el mejoramiento de la posición relativa de los puertos brasileños en cuanto a su capacidad de atención de esos buques de gran porte, llevan a considerar que la potencial amenaza de constitución de un “hub” regional (hoy ninguno de los puertos de la ECSA tiene ese rol) debería provenir de instalaciones situadas en territorio brasileño.

Una condición que puede tener un peso importante en la decisión de los armadores a la hora de programar sus viajes a la ECSA es la posibilidad de prestar el servicio con un buque menos, condición que, teniendo en cuenta la frecuencia semanal característica de estos servicios, se lograría si se redujera el tiempo de duración del viaje en 7 días. Esa condición se podría cumplir, aproximadamente, si los buques dejaran de atender sus escalas actuales al Sur de Itajaí, lo que potencia la capacidad de convertirse en “hub” de los puertos situados más al Norte.

El análisis de las condiciones de operación actuales en los puertos brasileños, ya descriptas en diversos puntos del informe, indica:

- Las tarifas que aplican a los transbordos son mucho más altas que las vigentes en los puertos del Río de la Plata
- Varias de las terminales operan con un importante nivel de congestión y varias de ellas cuentan con espacios muy reducidos para el almacenamiento de contenedores (TCP en Paranaguá, Libra Terminais y Tecondi en Santos)
- Las proyecciones de actividad para los próximos años indican un fuerte crecimiento de la carga del comercio exterior brasileño, lo que dejaría poca capacidad remanente para la captación de transbordos; aun las capacidades incrementales aportadas al puerto de Santos por las nuevas terminales Braporto y Embraport serían insuficientes para cubrir el aumento de la demanda hacia fines de la corriente década
- El puerto de Itajaí, en particular, presenta restricciones al tamaño máximo de las embarcaciones que pueden ser atendidas

Los puertos que aparecen con mayor potencialidad para asumir un rol de “hub” regional serían los de Rio Grande e Itapoá. Para el primero de ellos cabe, sin embargo, la consideración de que podría estar situado demasiado al Sur dentro de las rutas de las líneas, según ya se ha comentado, como para permitir la eliminación de un barco del servicio por parte de los armadores.

El caso de Itapoá, en cambio, agrega a una posición geográfica favorable desde el punto de vista arriba señalado la disponibilidad de profundidades naturales aptas para la atención de buques de tamaños aún superiores a los actualmente en servicio en la ECSA y el hecho de ser propiedad de uno de los armadores con mayor participación en los tráficos regionales.

Se trata de un proyecto que está en los primeros meses de operación (iniciada en junio de 2011) cuyo desempeño debería seguirse con atención al momento de evaluar tendencias del desarrollo de los tráficos de contenedores en la ECSA.

Tabla 9.3 – Resumen análisis DAFO

Fortalezas	Posición geográfica: ventajosa en particular para tráficos con origen o destino en el litoral marítimo argentino
	Profundidad: razonable para la condición de puerto de “fin de ruta” que caracteriza a Montevideo; diferencial de aproximadamente 4 pies frente a la disponible en Buenos Aires
	Condiciones aduaneras: la condición de “puerto libre” simplifica las tramitaciones requeridas para la realización de operaciones de transbordo
	Niveles tarifarios: en general comparables con los vigentes en otros puertos de la región
	Operación portuaria: rendimientos razonables, buena disponibilidad de conexiones para la operación con contenedores refrigerados
	Beneficios para exportaciones argentinas: en caso de utilizar Montevideo como puerto de transbordo, al considerar la legislación aduanera argentina a las exportaciones materializadas en el último puerto argentino utilizado por la carga los exportadores se benefician de un adelanto en la percepción de cartas de crédito y reembolsos
	Peso en la agenda pública: el desarrollo portuario es un tema que históricamente ha estado en la agenda de los tomadores de decisiones en Uruguay
Debilidades	Escasez de tráfico propio: bajo nivel de actividad con cargas del comercio exterior uruguayo

	Falta de infraestructura: escasez de áreas para el almacenamiento de contenedores; limitaciones de profundidad máxima en la mayoría de los sitios de atraque
Oportunidades	Mejora de conexiones terrestres: aumento de la participación del modo ferroviario, desarrollo de “puerto seco” en la localidad de Rivera
	Incremento de la actividad con contenedores en puertos fluviales: dichas operaciones dan lugar a transbordos en los puertos del Río de la Plata, por lo que un aumento de las mismas redundaría en un crecimiento de la probabilidad de concreción de transbordos en Montevideo
Amenazas	Modificación de regulaciones a nivel regional: disminución de las ventajas competitivas de que actualmente goza Montevideo desde el punto de vista aduanero, eventual supresión de la Ley de Cabotaje en Argentina o reserva de bandera para tráficos entre países de la región
	Consolidación de puertos brasileños como “hub”: no parece ser un escenario factible para el corto plazo; el desempeño del puerto recientemente inaugurado en Itapoá puede ser el caso de mayor interés y que debiera seguirse

10 PROPUESTA DE RECOMENDACIONES PARA ANP (Tarea A13)

La importancia de los tráficos de transbordo para el puerto de Montevideo es por demás conocida y ha sido creciente en los últimos años. La participación de dichos tráficos en el movimiento portuario, del orden del 55%, es la más alta de los puertos de la ECSA y, si bien dista de los niveles propios de puertos que funcionan puramente como “hub”, es claramente superior a la registrada en puertos vecinos (en Buenos Aires, aun cuando no se dispone de información estadística detallada al respecto, se estima que los tráficos de transbordo representan entre un 10% y un 15% de los movimientos).

Como muestra de dicha significación cabe destacar un aspecto del contrato de concesión que regula la operación de la terminal especializada existente en Montevideo (TCP). Dicho contrato contempla tráficos mínimos para el pago del canon que el concesionario tributa a ANP por cada contenedor movido en la terminal; es decir, el concesionario debe abonar como mínimo el producto de esos tráficos fijados en el contrato por el valor unitario del canon (actualmente igual a 13,26 USD/contenedor) aunque los tráficos reales sean menores a los contractualmente establecidos.

El contrato prevé tráficos mínimos de 230.000 contenedores para el año 10 de la concesión y de 292.000 contenedores para el año 15. Teniendo en cuenta que en julio de 2011 la concesión ha iniciado el undécimo año del plazo contractual de 30 años, puede estimarse que el requerimiento mínimo contractual para el año 2011 sería de aproximadamente 236.000 contenedores (o 400.000 TEU si se aplican las relaciones TEU/cajas típicas del puerto de Montevideo).

En el año 2010 el puerto de Montevideo en su conjunto (TCP y los muelles públicos) movilizó 215.000 contenedores correspondientes a tráficos de exportación e importación del Uruguay (incluyendo los vacíos salientes y entrantes) y en el período enero-septiembre de 2011 esas operaciones totalizaron 183.000 contenedores. Ello permite estimar que la magnitud de estos tráficos a lo largo de 2011 pueda situarse entre 240.000 y 250.000 contenedores.

Es decir que, en ausencia de tráficos de transbordo, la terminal TCP debería absorber la totalidad del tráfico de contenedores del puerto para poder cumplir (apenas) los tráficos mínimos contractuales. Se pone así en evidencia la importancia asignada a los tráficos de transbordo desde el momento del diseño de la concesión para la operación de la terminal y la necesidad para los operadores portuarios de asegurar su captación.

Los tráficos de transbordo están caracterizados por un importante grado de volatilidad en lo que respecta a la selección del lugar donde se desarrollen, decisión que está totalmente en manos de los armadores y se toma en el contexto de decisiones más globales sobre la estructura de los servicios de línea en los que dichos transbordos se incorporan.

A los transbordos planificados (que podrían denominarse “estructurales”) suelen sumarse otros de tipo accidental, motivados por alteraciones no previstas en el desarrollo de los servicios de línea. Como ejemplo extremo de este tipo de casos se incluye a continuación información sobre cancelaciones y “cut & runs” registrados en los años 2008, 2009 y 2010 de acuerdo con la información al respecto contenida en los informes anuales de gestión de la terminal TCP.

Tabla 10.1 – Cancelaciones y “cut & runs” de buques portacontenedores atendidos por la terminal TCP (2008/2009/2010)

AÑO	CANCELACIONES	CUT & RUNS
2008	29	30
2009	15	12
2010	34	15

Se entiende por cancelación a la circunstancia en que el buque directamente omite la entrada al puerto y por “cut & run” a la circunstancia en que un buque decide zarpar del puerto en que se encuentra operando sin haber concluido la totalidad de las operaciones programadas.

Los casos de cancelaciones y “cut & runs” expuestos no se debieron, en su gran mayoría, a condiciones de ineficiencia del puerto de Montevideo sino a otros aspectos vinculados con el desarrollo del servicio de línea en su conjunto (por ejemplo, retraso en el desarrollo del viaje que se busca compensar para no perder “ventanas” de operación en otros puertos de la ruta a los que se asigna mayor prioridad).

La ocurrencia de cancelaciones y “cut & runs” puede ser cubierta por el armador mediante su propia capacidad de transporte en el siguiente buque de la misma línea (si la carga admite la demora) o mediante la utilización de buques correspondientes a otros servicios (propios o de otros armadores) combinada con transbordos. Esto puede dar lugar, en consecuencia, a una cantidad significativa de transbordos “accidentales”.

En definitiva, la cantidad y estructuración de los transbordos en una región determinada puede resultar bastante variable a lo largo del tiempo, teniendo en cuenta la posibilidad de cambios en las decisiones de los armadores en cuanto a la realización de transbordos “estructurales” y la ocurrencia (no poco relevante) de transbordos “accidentales”.

Como resultado de los análisis hasta aquí formulados se proponen las siguientes recomendaciones en cuanto a acciones que podría tomar ANP para mejorar el posicionamiento del puerto de Montevideo en este sentido:

- a) Desde el punto de vista de la disponibilidad de profundidades se considera conveniente que ANP continúe con la política progresiva de aumento de la profundidad en el canal de acceso al puerto. No obstante, debe recalcar la conclusión obtenida en el Capítulo 9 en el sentido de que Montevideo no parece enfrentar en la actualidad, en lo que a buques portacontenedores refiere, la necesidad de un incremento sustancial e inmediato de las profundidades disponibles.

Cualquier avance que se concrete en ese sentido debería ser evaluado con los armadores teniendo en cuenta, según se ha señalado en el Capítulo 9, las reales necesidades de aprovechamiento de los calados de los buques involucrados en los servicios de línea.

De acuerdo con información recibida, el puerto de Montevideo podría avanzar en forma autónoma con el incremento de la profundidad en su canal de acceso hasta un límite más allá del cual la profundización requeriría de la aprobación de la Comisión Administradora del Río de

la Plata (CARP), organismo binacional (Argentina-Uruguay) que tiene decisión sobre determinados emprendimientos que se proyecten en dicho río.

Siempre de acuerdo con la información recibida, dicho límite se sitúa en una profundidad igual a 13 metros, lo que parece holgadamente suficiente para las condiciones planteadas actualmente por los tráficos de contenedores si se tiene en cuenta la condición, ya expuesta, de aprovechamientos parciales de los calados máximos posibles.

Se considera de interés mencionar en este punto una posibilidad técnica que favorecería la obtención de mejores condiciones de profundidad en el canal sin requerir la ejecución de obras de profundización. Se trata del concepto de “profundidad náutica” implementado y aceptado en numerosos puertos del mundo en los que el material en suspensión y el sedimento superficial tienen características que, se estima, son similares a las vigentes en Montevideo.

El concepto de “profundidad náutica” postula que la navegación de los buques puede desarrollarse con seguridad hasta un cierto valor de la densidad del fluido en que se pretende navegar (dicho valor es normalmente $1,2 \text{ t/m}^3$). La medición de profundidades mediante sondas de frecuencia estándar (210 Khz) provoca el “rebote” de la onda sonora en el primer apartamiento de la densidad de la mezcla con respecto a la del “agua pura”. La utilización de otras frecuencias menores (del orden de 30 Khz) permite superar ese primer cambio de densidades y detectar la aparición de fluido realmente más denso (el incremento de densidades en la columna de agua una vez alcanzado el límite de, por ejemplo, $1,2 \text{ t/m}^3$, es normalmente bastante rápido).

La “profundidad náutica”, medida con sondas de frecuencia menor, suele ser superior en algunas decenas de centímetros a la medida con la frecuencia convencional de sondeos. De implementarse este concepto podría, en consecuencia, generarse un aumento de la profundidad disponible para la navegación sin necesidad de inversiones adicionales en dragados.

Siempre desde el punto de vista de la disponibilidad de profundidades no debe dejar de remarcar que el puerto enfrenta una seria escasez de sitios de atraque aptos para funcionar con las profundidades que, progresivamente, se van logrando en el canal de acceso. En función de ello se recomienda que se estudie, en conjunto con los operadores portuarios, cualquier posibilidad de mejora en este sentido.

- b) Desde el punto de vista de la infraestructura disponible para la atención de operaciones con contenedores y de sus posibilidades de utilización cabe destacar que se considera que el puerto enfrentará situaciones de congestión incrementales en el corto plazo y señalar, una vez más, la escasez (para el puerto en su conjunto) de los espacios para almacenamiento disponibles.

En este sentido se recomienda, en primer lugar, que ANP analice la posibilidad de aumentar la disponibilidad de dichos espacios mediante las acciones que resulten más adecuadas al efecto (ampliación de la terminal especializada, reasignación de espacios en las áreas de muelles públicos, desarrollos de pulmones de almacenamiento fuera del ámbito portuario actual).

Otras posibilidades de mejora en el aspecto aquí comentado pasan por aumentos de eficiencia en la utilización de la infraestructura disponible. Una primera acción potencialmente relevante

en este sentido sería la de procurar una mejor coordinación de los calendarios de los diferentes servicios usuarios del puerto.

Es conocido que existe una gran concentración de dichos servicios en algunos días de la semana (situación que se manifiesta también, por ejemplo, en el puerto de Buenos Aires) lo que da lugar a momentos con capacidad insuficiente para la atención de los buques alternados con días en que prácticamente toda la infraestructura de atraque se encuentra inutilizada.

Se entiende que el espacio de cooperación generado entre los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Rio Grande a partir del “Encuentro de Protagonistas Portuarios” desarrollado en agosto de 2011 podría brindar un marco adecuado para intentar avanzar con políticas de coordinación en el sentido arriba señalado.

Se reconoce, sin embargo, que han existido algunos intentos de generar esas reprogramaciones por parte de algunas de las terminales de la región (ofreciendo, por ejemplo, tarifas más reducidas para la operación en los días de demanda baja o nula) que no han resultado exitosos.

Finalmente, y siempre desde el punto de vista de la utilización de las capacidades disponibles, se recomienda que ANP y los usuarios mantengan un continuo seguimiento sobre el funcionamiento de la mecánica de asignación de prioridades para el uso de sitios contemplada en el “Reglamento general de atraques” del puerto.

Se ha tomado conocimiento del dictado de la Resolución 571/3.613 del Directorio de ANP, del 26/10/2011, que introduce modificaciones en el reglamento anteriormente vigente. Un análisis rápido del contenido del nuevo reglamento permite destacar, como aspectos más destacados, la incorporación del concepto de “decreto anticipado” para buques afectados a servicios regulares (es decir, la posibilidad de asignar muelle a un buque un día antes de lo que correspondería para cualquier otro tipo de operaciones), la fijación de un máximo de dos buques crucero por día a partir de la temporada 2012-2013 y el incremento de las penalidades por incumplimientos. El seguimiento de las operaciones bajo las pautas del nuevo reglamento permitirá evaluar los efectos de las modificaciones introducidas y la eventual conveniencia de incorporar nuevas mejoras.

- c) Desde el punto de vista de los aspectos tarifarios involucrados en las operaciones con contenedores, ya se ha señalado que, en términos generales, las tarifas vigentes en el puerto de Montevideo aparecen como razonables.

La ANP ha implementado en los últimos años diversos intentos de rebajas aplicables a los tráficos de transbordo. Algunos de ellos estuvieron dirigidos sólo a alguna clase de transbordos (tráficos paraguayos) y otros fueron planteados como condicionados al incremento, año a año, de los volúmenes transbordados.

Más recientemente (septiembre de 2011) se ha implementado una política de rebajas consistente en una reducción de 3 usd/contenedor sobre la tarifa 1.7 del tarifario público de ANP más una rebaja de 2 usd/contenedor computable contra la tarifa de uso de puerto. La primera reducción sólo aplica a las operaciones realizadas en los muelles públicos (donde tiene vigencia la mencionada tarifa 1.7) mientras que la segunda abarca a todas las operaciones de transbordo realizadas en el puerto. Las rebajas comentadas tienen vigencia temporaria hasta el 31/12/2011, momento en el que ANP evaluará los resultados obtenidos mediante su aplicación.

Se considera que un sistema general de rebajas como el descrito es preferible y de más sencilla aplicación que los regímenes parciales antes utilizados, cuya implementación y verificación no resultó sencilla según lo manifestado al respecto por algunos de los armadores consultados.

Con relación a los costos directos para el armador derivados de la realización de transbordos cabe señalar que las operaciones realizadas en muelles públicos tributan la mencionada tarifa 1.7, cuyo valor es de 19,20 usd/contenedor, el que para las operaciones de transbordo y en función de la rebaja arriba indicada se convierte en 16,20 usd/contenedor. Las operaciones que se realizan en la terminal especializada TCP están sujetas al cobro al armador del canon que la terminal abona a ANP en el marco de su contrato de concesión, que actualmente es de 13,26 usd/contenedor.

En ambos casos, y siguiendo la lógica internacional del cómputo de las actividades en las terminales de contenedores (que se basa en la consideración de los movimientos entre el muelle y el buque, en uno u otro sentido, y no de la cantidad de contenedores efectivamente pasantes por la terminal), las tarifas mencionadas (1.7 y canon) son aplicadas dos veces en cada operación de transbordo.

Tratándose de montos que tanto el operador Montecon (para el caso de la tarifa 1.7 en los muelles públicos) como la terminal TCP (para el caso del canon establecido en su contrato de concesión) recaudan por cuenta y orden de ANP, en caso de juzgarse conveniente la implementación de fomentos adicionales de orden tarifario para los transbordos se plantea la posibilidad de avanzar en ese sentido mediante la evaluación (de orden financiero y legal) de la viabilidad de cobrar estos conceptos una sola vez a los movimientos de transbordo.

11 ANEXOS

11.1 Anexo 4.1

El presente Anexo se ha preparado a efectos de presentar en forma resumida la información referente a las diversas entrevistas mantenidas con informantes calificados de empresas y entidades vinculadas con el tema en estudio, así como las principales fuentes de información consultadas mediante el uso de Internet.

Teniendo en cuenta la estrecha vinculación del estudio con el desempeño y las decisiones del sector armatorial, la mayor parte de los informantes entrevistados pertenecen a dicha actividad, de acuerdo con el siguiente detalle:

- 1) Empresa: Maersk Line
Nombre: Marcos E. Hansen
Posición: Director Regional para Argentina, Uruguay y Paraguay
Lugar: Oficinas de Maersk Line en Buenos Aires
Fecha: 28/06/2011 y 15/12/2011
Temas tratados: organización de los servicios de la empresa en el Río de la Plata y en la ECSA, criterios generales para seleccionar puertos para realizar transbordos, situación comparativa actual y perspectivas de evolución de los puertos regionales
- 2) Empresa: Maersk Line Uruguay
Nombre: Enrique Moratorio
Posición: Gerente de Operaciones
Lugar: Oficinas de Maersk/Safmarine en Montevideo
Fecha: 29/06/2011
Temas tratados: organización de los servicios regionales de la empresa, ventajas y desventajas del puerto de Montevideo para operar como centro de transbordo
- 3) Empresa: Hamburg Süd – Aliança
Nombre: Andreas Meyer
Posición: Director Regional para Argentina, Uruguay y Paraguay
Lugar: Oficinas de Hamburg Süd – Aliança en Buenos Aires
Fecha: 18/07/2011
Temas tratados: organización de los servicios de la empresa, ventajas y desventajas comparativas de los puertos regionales, perspectivas de evolución
- 4) Empresa: Mediterranean Shipping Company (MSC) Uruguay
Nombre: Josefina Reyes y Winston Larrosa
Posición: Gerente Comercial y Gerente de Operaciones
Lugar: Oficinas de MSC en Montevideo
Fecha: 4/08/2011
Temas tratados: puertos donde la empresa realiza operaciones de transbordo en la actualidad, criterios de selección
- 5) Empresa: Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) Uruguay

Nombre: Christian Riedel

Posición: Gerente General

Lugar: Oficinas de CSAV en Montevideo

Fecha: 5/08/2011 y 30/08/2011

Temas tratados: organización de los servicios regionales de la empresa, incremento de sus operaciones de transbordo en Montevideo, análisis de costos locales

6) Empresa: Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)

Nombre: David Giacomini

Posición: Vicepresidente de Operaciones, Costa Este de Sudamérica y África

Lugar: Hotel Radisson en Montevideo

Fecha: 30/08/2011

Temas tratados: criterios de selección de puertos de transbordo, organización de los servicios de la empresa en la línea ECSA-Lejano Oriente (transbordos de carga brasileña), inconvenientes de la operación en Montevideo

7) Empresa: Evergreen Line

Nombre: Gustavo Pistón

Posición: Gerente General de la agencia marítima Unimarine, representante de Evergreen en Uruguay

Lugar: Oficinas de Unimarine en Montevideo

Fecha: 29/06/2011

Temas tratados: participación de la empresa en transbordos de carga paraguaya, experiencias de promoción mediante tarifas por parte de ANP, ventajas y desventajas del puerto de Montevideo

8) Empresa: CMA CGM

Nombre: Gabriel Grinschpun

Posición: Gerente General de CMA CGM Uruguay

Lugar: Oficinas de CMA CGM Uruguay en Montevideo

Fecha: 1/07/2011

Temas tratados: posicionamiento del puerto de Montevideo para la captación de servicios (eficiencia, disponibilidad de infraestructura, costos), retrocesos en aspectos normativos frente al marco fijado por la Ley de Puertos

9) Empresa: Mercosur Shuttle Group (MSG)

Nombre: Gustavo Schweizer

Posición: Gerente de CMSU (filial uruguaya del grupo MSG)

Lugar: Oficinas de CMSU en Montevideo

Fecha: 30/06/2011

Temas tratados: participación de la empresa en tráficó de la Hidrovía Paraguay-Paraná, terminales en las que opera, inconvenientes de la operación en Montevideo

10) Entidad: Centro de Navegación (organismo que nuclea a los armadores que operan en puertos uruguayos)

Nombre: Mario Baubeta

Posición: Presidente

Lugar: Oficinas del Centro de Navegación en Montevideo

Fecha: 30/06/2011

Temas tratados: ventajas y desventajas de Montevideo para reforzar su captación de tráficos de transbordo, consideraciones sobre los niveles tarifarios de ANP

Las consultas también abarcaron, naturalmente, a operadores portuarios de la región, en particular los correspondientes al puerto de Montevideo y a la terminal TecPlata (en construcción en el puerto argentino de La Plata), habiéndose concretado las siguientes entrevistas:

11) Empresa: Terminal Cuenca del Plata (TCP)

Nombre: Rodolfo Laporta

Posición: Gerente de Proyecto

Lugar: Oficinas de TCP en Montevideo

Fecha: 5/08/2011

Temas tratados: relevancia de las operaciones de transbordo para el cumplimiento del plan de negocios de la concesión, disponibilidad de infraestructura y equipos en la terminal

12) Empresa: Montecon

Nombre: Diego Fernández Querejazu

Posición: Gerente Comercial y de Operaciones

Lugar: Oficinas de Montecon en Montevideo

Fecha: 4/08/2011

Temas tratados: áreas utilizadas y equipamiento de la empresa, ventajas y desventajas del puerto de Montevideo, evolución del tamaño de los buques, condiciones impuestas por la operación en otros puertos regionales

13) Empresa: TecPlata

Nombre: Eduardo Zabalza

Posición: Gerente General

Lugar: Oficinas de TecPlata en Buenos Aires

Fecha: 15/07/2011

Temas tratados: características generales, estado actual y perspectivas de desarrollo del proyecto de la nueva terminal, fortalezas y debilidades de los puertos regionales

Asimismo, a efectos de reunir información específica sobre aspectos vinculados con la navegación de entrada y salida al puerto de Montevideo, se materializó la siguiente entrevista:

14) Entidad: Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo

Nombre: Héctor Núñez

Posición: Práctico del puerto de Montevideo

Lugar: Oficinas de la Sociedad en Montevideo

Fecha: 29/08/2011

Temas tratados: características generales de los servicios prestados por la Sociedad, operaciones típicas en los distintos muelles del puerto, recopilación de información estadística sobre calados de buques atendidos entre enero y agosto de 2011

Complementariamente, se realizó una intensa búsqueda de información por medio de las páginas web de diversas organizaciones relacionadas con el tema en estudio, entre las que cabe destacar:

- a) Autoridades portuarias de Argentina:
Ushuaia (www.puertoushuaia.gov.ar)
Puerto Madryn (www.appm.com.ar)
Bahía Blanca (www.puertobahiablanca.com)
Mar del Plata (www.puertomardelplata.net)
Buenos Aires (www.puertobuenosaires.gob.ar)
Rosario (www.enapro.com.ar)
- b) Terminales portuarias de Argentina:
San Antonio Este (www.patagonia-norte.com.ar)
Buenos Aires (www.bactssa.com.ar, www.terminal4.com.ar, www.trp.com.ar,
www.exolgan.com)
Zárate (www.tz.com.ar)
Rosario (www.puertoderosario.com.ar)
La Plata (www.tecplata.com)
- c) Autoridad portuaria de Uruguay:
ANP (www.anp.com.uy)
- d) Terminales u operadores portuarios de Uruguay:
Montevideo (www.terminaltcp.com.uy, www.montecon.com.uy)
- e) Autoridades portuarias de Brasil:
Secretaria de Portos (www.portosdobrasil.gov.br)
Agencia Nacional de Transportes Aquaviarios (www.antaq.gov.br)
Santos (www.portodesantos.com.br)
Paranaguá (www.portosdoparana.pr.gov.br)
Sao Francisco do Sul (www.apsfs.sc.gov.br)
Itajaí (www.portoitajai.com.br)
Rio Grande (www.portoriogrande.com.br)
- f) Terminales portuarias de Brasil:
Santos (www.santosbrasil.com.br, www.t37.com.br, www.tecondi.com.br, www.rodrimar.com.br,
www.braporto.com.br, www.terminalembraport.com.br)
Paranaguá (www.tcp.com.br)
Itapoá (www.portoitapoa.com.br)
Sao Francisco do Sul (www.terminalsfc.com.br)
Navegantes (www.portonave.com.br)
Itajaí (www.apmterminals.com.br)
Rio Grande (www.tecon.com.br)
más organizaciones del sector (www.abratec-terminais.org.br, www.abtp.com.br)

Tal como se ha señalado en el informe, también se consultaron las páginas web de las principales líneas de navegación que participan de tráficos en la ECSA, complementando la información obtenida de ellas, en lo que hace a la organización de los servicios y características de los buques utilizados, en las siguientes fuentes:

- American Shipper (www.americanshipper.com)
- Containership-Info (www.containership-info.com)

