

//Notas de Análisis//

Nuevo y delicado escenario para Montevideo en la “Lucha de Puertos”

**Por Javier Masseiro.*

La importante expansión comercial de los últimos años permitió advertir nuevamente las diferencias naturales entre el puerto de Buenos Aires y el de Montevideo, así como su histórica “lucha”.

El alto grado de congestión, falta de eficiencia, trabas burocráticas, conflictividad laboral y problemas de calado hicieron que los operadores y armadores vieran en Montevideo (o en su defecto Río Grande do Sul) una alternativa más eficiente y económica a la del puerto de Buenos Aires.

Actualmente, de los más de 350.000 contenedores, o 600.000 TEU's (1 TEU equivale a un contenedor de 20 pies) que maneja anualmente el puerto de Montevideo, prácticamente la mitad pertenecen a operaciones de tránsito, donde en la mayoría de los casos el origen o destino es Argentina.

En este sentido además, Montevideo ya ha logrado captar unos 100.000 contenedores que antes operaba el puerto de Buenos Aires. Existen muchas operaciones de salida desde Rosario, Santa Fe y también desde el sur argentino donde mediante feeders (buques de menor tamaño que conectan a las pequeñas terminales portuarias con los puertos hub) hacen llegar su carga a Montevideo para partir luego a destinos de ultramar.

Sumado a esto debe destacarse el importante incremento en el intercambio comercial al que ha asistido Uruguay en los últimos años; donde, en amplia medida, el mismo se canaliza a través del puerto de Montevideo.

Sin embargo, si bien estas son buenas noticias para Uruguay, la situación actual del puerto de Montevideo se ha vuelto alarmante debido en gran parte al éxito que éste ha tenido. Montevideo ha logrado aumentar su nivel de cargas significativamente comparado con las previsiones de años atrás. Tal contexto, que en un principio es auspicioso, ha hecho que el puerto, para el año 2009 corra riesgo de colapsar. El motivo de esta situación es, en parte, debido a la falta de mejoras sustanciales en sus instalaciones durante muchos años, principalmente por motivos burocráticos inherentes al Uruguay y a la crisis del 2002.

Actualmente, el puerto de Montevideo se encuentra en importantes dificultades a la hora de brindar sus servicios. Producto de la congestión

causada por la falta de infraestructura y también en muchos casos por conflictos laborales (operarios portuarios, funcionarios de aduana, transportistas), tanto las empresas vinculadas al comercio exterior, como las navieras, se están viendo perjudicadas por la falta de eficiencia y los costos adicionales que dicha situación genera.

Este no es un dato menor, ya que no solo las empresas que trabajan y generan riquezas para el país están perdiendo eficiencia, sino que también se está corriendo un riesgo considerable de que algunas navieras (incluso las más importantes) eliminen su escala en Montevideo. Dicha situación truncaría cualquier posibilidad de Montevideo para consolidarse como el puerto hub de la región, dejándolo solamente cumpliendo un papel de puerto feeder.

Si bien todos aquellos vinculados a la industria conocen esta situación y se sabe que se están implementando medidas para desahogar la infraestructura portuaria en los próximos años, se ha sumado un elemento crítico a la hora de amenazar la posición del puerto de Montevideo en el Río de la Plata.

En este sentido, el pasado día 20 de agosto el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Daniel Scioli, encabezó la firma del acta acuerdo para la construcción de una Terminal Multipropósito en el puerto de La Plata.

Emprendimiento dirigido y planificado con la intención expresa de competir directamente con el puerto de Montevideo.

Dicho proyecto supone una inversión de más de 200 millones de dólares e implica la construcción de una Terminal con capacidad para operar 400.000 TEU's anuales y las obras de dragado para alcanzar los 34 pies a pie de muelle.

El puerto de Montevideo, desde su fundación, se mantuvo firme en la "lucha de puertos" frente a Buenos Aires gracias a sus condiciones naturales. La nueva generación de buques de carga, la cual exige mayores calados, posicionaría aún mejor a Montevideo como la alternativa natural. Sin embargo, esta es una ventaja que se pierde frente a una terminal portuaria en La Plata.

Con el puerto de Montevideo funcionando al tope de sus capacidades, una nueva Terminal portuaria en el Río de la Plata, con capacidad de recibir buques de gran calado, significa un riesgo muy importante en el posicionamiento del puerto de Montevideo como hub de la región.

En este sentido se torna fundamental desarrollar las capacidades del puerto de Montevideo de manera inmediata, si es que se pretende que las líneas mantengan su escala en dicho puerto.

Se espera que prontamente finalicen las obras del nuevo muelle de Terminal Cuenca del Plata, así como también se siguen avanzando en las obras del Muelle C, las cuales finalizarían de aquí a 2 o 3 años. Este sería un alivio de corto plazo, ya que se estima volvería a vivirse una situación

de congestión para el 2013.

Por tales motivos, las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas junto a la Administración Nacional de Puertos impulsaron el proyecto para la construcción de una nueva terminal de contenedores, la cual será enviada para su aprobación parlamentaria.

Si la construcción de la nueva terminal comenzara mientras se escriben estas palabras, la misma no sería finalizada sino hasta el año 2014. Pero debe recordarse que aún resta el debate parlamentario, donde ya, antes de arribado el proyecto, se cuestiona entorno al grado de participación del estado.

Cabe destacar en este sentido, que la nueva terminal de La Plata ya fue aprobada por el gobierno provincial de Buenos Aires, sin licitación y con un 100% de participación privada, por lo que la misma se estima estará operativa de aquí a menos de 2 años.

Si bien es bueno que un país cuente con etapas que aseguren la transparencia de una licitación (lo que no parece ser el caso argentino) y que exista consenso y estudio en torno a un importante proyecto de infraestructura, Uruguay se estanca demasiado en sus procesos de toma de decisión.

Ojalá nuestros parlamentarios se iluminen y resuelvan este debate de manera pronta (superando las presiones de todos aquellos corporativismos que temen por perder sus “chacras”), ya que luego habrá que realizar un pliego y llamar a licitación, donde se torna totalmente incierto saber cuando comenzarán las obras.

Las condiciones naturales del puerto de Montevideo ya no son su arma exclusiva en la “lucha de puertos”, y esta modificación del histórico escenario del Río de la Plata, obliga a buscar otras alternativas, que son de esperar, no se estanquen como otras opciones que se han planteado y se plantean en el presente.

*Estudiante de la Licenciatura en Estudios Internacionales.
FACS - Universidad ORT
Uruguay*