

"La región demanda más obras de infraestructura", *Nuestro Mar*, Buenos Aires, Argentina, 04 de junio de 2015.

Consultado en:

<http://www.nuestromar.org/noticias/categorias/04-06-15/regi-n-demanda-m-s-obras-infraestructura>

Fecha de consulta: 01/02/2018.



Según el director regional para desarrollo de negocios para América Latina de APM Terminals, los puertos latinoamericanos deberían invertir unos u\$s 336.000 millones en los próximos cinco años para actualizarse. Los proyectos.

Según el director regional para desarrollo de negocios para América Latina de APM Terminals, los puertos latinoamericanos deberían invertir unos u\$s 336.000 millones en los próximos cinco años para actualizarse. Los proyectos.

Falta volumen e infraestructura y hay limitaciones físicas en materia de calado para que Latinoamérica pueda recibir los mega buques de última generación que transportan entre 18.000 y 20.000 Teus. Este es el panorama que esbozó Julián Fernández, director regional para desarrollo de negocios para América Latina de APM Terminals, la rama del Grupo

Maersk Line que se encarga de operar 63 terminales portuarias y 164 retro portuarias en todo el mundo.

“APM Terminals se encuentra desarrollando un sólido programa de inversiones. Trabaja con siete proyectos nuevos en ejecución y 15 mejoramientos en puertos ya existentes, entre los que se cuenta la Terminal 4 de Puerto Nuevo”, dijo a Transport & Cargo Julián Fernández.

A juicio del directivo, el gran impedimento de los sistemas portuarios de la región es la baja capacidad de movimiento de contenedores muelle por hora, a diferencia del promedio mundial.

“En el puerto de Yokohama por ejemplo, se mueven 150 contenedores por hora; en Tianjin, 119; en Qingdao, 107; en Xiamen, 106; en Kaohsiung, 105. Mientras tanto, en puertos como Lázaro Cárdenas se mueven 65 contenedores; en Veracruz, 56; en Callao, 55, y en Evergreen Colón, 54, lo que habla de una tarea muy importante en materia de inversiones para que estas terminales puedan llegar a competir. Hay que mejorar los índices de productividad de los puertos, de lo contrario, las líneas navieras van a pasar de largo estos puertos y buscarán quién les ofrezca carga y descarga a menores costos y con infraestructura adecuada”, resaltó Fernández.

La carrera de las navieras por bajar sus costos operativos, determinaron la realización de alianzas y la construcción de buques cada vez más grandes. Los puertos latinoamericanos, construidos en su gran mayoría hace 50 años, no están preparados para esta realidad. Asimismo, las cuando estas alianzas quitan una terminal para pasarse a otra generan colosales huecos operativos que son por demás difíciles de llevar.

### Fragmentación

Otro inconveniente vislumbrado por Julián Fernandez es la fragmentación existente en los puertos.

“Hay varias terminales en un solo puerto y ninguna de ellas con capacidad para atender grandes buques. También, existe una brecha importante entre la infraestructura actual y lo que se necesita”, resaltó el directivo.

Como si eso fuera poco, Andrés Javier Perdomo, gerente de Diseño y Optimización de Rutas de Maersk Line, explicó que por el Canal de Panamá cruzan embarcaciones con capacidad de 4.500 contenedores y con la ampliación, podrán transitar naves de hasta 14.000, por lo que quedarán fuera de rango los súper barcos como los Triple E de Maersk.

El directivo señaló, sin embargo, que en los últimos cuatro o cinco años, los gobiernos comenzaron a tomar conciencia de esta situación.

“Se está comenzando a mejorar la infraestructura, hay nuevas licitaciones e inversiones, tanto gubernamentales directas como en conjunto con operadores privados. Un caso puntual es el del Brasil, cuya ley de puertos fue sancionada hace dos años y recién ahora comienzan a poner en marcha las 150 licitaciones pendientes”, resaltó Julián Fernández.

Según los estudios realizados por APM Terminals, América latina debería invertir unos u\$s 336.000 millones en los próximos cinco años para actualizar su infraestructura portuaria.

En su caso específico, están construyendo en Costa Rica una terminal desde cero con capacidad de dos millones de Teus a través de un acuerdo de cooperación con el Estado.

Lázaro Cárdenas en México es otro ejemplo. Allí APM Terminals construye un puerto también desde cero con una inversión de u\$s 990 millones y concesión a 32 años. La primera etapa tendrá capacidad de 900 mil Teus pero cuando la obra finalice, llegará a 2,1 millones de Teus.

“En Lázaro Cárdenas ya funciona una terminal que opera Hutchinson. Como el mercado mexicano está en franco crecimiento, este nuevo puerto vendrá a complementar y ampliar la oferta de carga ya existente. Asimismo, el 50% de su operatoria será absolutamente automatizada”, resaltó Fernández-

APM Terminals está ejecutando un cronograma de inversiones en América latina por u\$s 2.500 millones durante el quinquenio 2012 a 2017. (Transport & Cargo)