

# Amplían capacidad portuaria del interior ante aumento de tránsito

Crece el interés privado por operar terminales fluviales en el litoral del país

Conectarán puertos del río Uruguay con los de ultramar mediante líneas regulares este año

En el marco de una reformulación de la estrategia portuaria, y ante la necesidad de avanzar en opciones alternativas de transporte para movilizar un volumen creciente de producción, tanto agrícola como maderera, a fin de año comenzará a operar un servicio regular fluvial que conectará los puertos del litoral con los de ultramar, para lo que será clave el trabajo conjunto con terminales del interior del país.

El desarrollo del transporte multimodal de carga exigirá una fuerte complementariedad entre los diferentes actores, según los expertos.

El fuerte impulso que durante los últimos años se ha brindado desde el gobierno al mejoramiento de la infraestructura portuaria, especialmente en el interior, alentó el interés de operadores privados, lo que permitirá el resurgimiento del servicio regular del transporte de cabotaje.

Esta actividad permitirá reactivar terminales del litoral, como la de Salto, Fray Bentos y Juan Lacaze, entre otras.

Sin embargo, las reducidas dimensiones del territorio uruguayo



PAYSANDÚ. La terminal del litoral desarrollará la operativa de contenedores

y la necesidad de distancias largas para la viabilidad del transporte fluvial obligan a una fuerte complementariedad entre todos los actores del sector explicó a *El Observador* el presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP), Gastón Silbermann.

El jerarca señaló que se comenzará con el puerto de Paysandú, en el cual se está construyendo una playa de contenedores y se incorporarán grúas especiales para esa modalidad de carga. La terminal sanducera ya cuenta con experiencia reciente, como ha sido el traslado de 4.000 toneladas de cebada hacia el puerto de Fray Bentos y de 4.400 toneladas de ese cereal hacia Brasil a través de

barcazas. Silbermann anunció que habrá un "servicio regular para poder operar con contenedores a parafin de año" para el cual ya existe "un estudio de factibilidad" así como "varias compañías navieras interesadas". La iniciativa apuesta a una "fuerte complementariedad con otros puertos del litoral uruguayo y argentino, de manera de asegurar volúmenes de carga que hagan rentables trayectos de corta y mediana distancia hasta las terminales de ultramar como Nueva Palmira y Montevideo" expresó. Otra ruta fluvial que se apuesta a cubrir es la que unirá La Paloma con Fray Bentos para el transporte de rolos de madera para la planta de celulosa UPM. La

CONTIENE EL TELEGRAMO

## Alternativas de transporte

**Comparativo.** El envío de un contenedor de 28 toneladas desde Paysandú hasta Montevideo por vía terrestre cuesta \$ 23.862, según el precio de referencia vigente del Ministerio de Transporte (MTOP). Por su parte, el traslado de un contenedor desde el puerto sanducero al capitalino tiene un precio de US\$ 700, según la tarifa de Nobleza naviera. Pero a esta modalidad deben agregarse los costos de transporte por camión tanto en origen como en destino, los que ascienden a \$ 7.678, que sumando el flete por barco convertido en pesos totaliza \$ 21.236. Eso representa una diferencia de \$ 2.626 entre ambas alternativas a favor del transporte fluvial.

gerente comercial de ANP, Ana Rey, manifestó que además de operar en condiciones las instalaciones portuarias se han reducido al mínimo las tarifas que se cobran a los operadores navieros. De este modo, "la competitividad de este tipo de transporte depende ahora de los valores que presenten las navieras" indicó.

Por su parte, Jorge Razaquín, gerente general de Nobleza naviera, compañía que opera en los puertos del litoral, dijo a *El Observador* que "es muy difícil competir con el camión", por lo que el transporte a través de barcazas por el Río Uruguay es viable "si hay suficiente volumen". Por tanto, "se podría complementar con el puerto argentino de Concepción del Uruguay, con el cual ya se ha trabajado mucho" señaló.

El operador portuario manifestó además que existe potencial para este transporte en el país, aunque el desarrollo "será lento, como lo fue en Nueva Palmira".

Los principales productos que se transportarán serán granos, maderas y mediante contenedores bienes congelados, según Razaquín.

**CAMIONES.** Desde la gremial de transportistas carreteros se mostró confianza en que la potenciación de otras modalidades de transporte no los perjudicará.

Humberto Perrone, gerente de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre (ITPC), afirmó que el desarrollo de los puertos en el interior es complementario con el uso del camión, por lo que descartó efectos negativos en el sector. ■

## 22.000

### Camiones en Uruguay

El transporte camionero del país está compuesto por una flota de 22.000 unidades, de acuerdo a datos de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre (ITPC).

## 50.000

### Desgaste de las rutas

El efecto de una frenada de un camión cargado sobre el pavimento equivale a 50.000 frenadas de un automóvil.