

Newsletters
Mi Cuenta
Podcast
Radio en vivo

Hacé tu pedido Online!
www.sistemascontinuos.com.uy
Sistemas Continuos de Tinta

Quiénes Somos
Programación
Webcam
Celulares

Ultimo momento: 8:02 Japón: chip que detecta gripe con 10.000 veces más precisión

Todas las noticias del día

Buscar:

ESPECTADOR NEGOCIOS.com SI ESTE ES TU MUNDO, NO DEJES DE ENTRAR.

Alberto Díaz (ANP): Llegada de grandes portacontenedores al puerto de Montevideo es "un problema" que "tomamos con gusto"

18.06.2013 | 11.38



página 2 de 2

AD - Primero, es un *join* entre tres empresas, Cosco, Evergreen y Zim, una de China, la otra de Taiwán y la otra de Israel. Que las tres empresas se junten para operar desde el puerto de Montevideo ya es una noticia buena porque nos asegura la conectividad con el mundo, básicamente con China. El otro punto es que cuando hay un barco que toca semanalmente el puerto de Montevideo hay nueve o diez más que están navegando, porque este barco se va a ir y no va a llegar a China hasta dentro de 20 días, y hay otro que en este momento estará en Río o camino hacia aquí. El esfuerzo de poner un barco de este porte por semana implica a la naviera tener entre 10 y 11 barcos más, si nosotros le decimos que no lo podemos atender, no va a poner un barco más chico para trabajar en Montevideo, sencillamente se va a quedar con Río Grande y con Buenos Aires y nos saltea. Entonces lo positivo es que venga a Uruguay como un punto desde donde hacer operaciones, vamos a tener buenos ingresos y ojalá que buenos rendimientos. Y por otro lado, quedamos en el mundo en las líneas regulares de conectividad con China.

EC - Dicen conocedores del mercado que la llegada de estos barcos está poniendo sobre la mesa la carencia que tiene el puerto de Montevideo, de la que tantas veces se ha hablado, la necesidad de una nueva terminal especializada en contenedores.

AD - Estamos construyendo el muelle C justamente para tener un muelle más de atraque. Por otro lado, el otro proyecto que tenemos andando era una terminal especializada en la carga de graneros, que era un emprendimiento privado. Como esa empresa todavía no empezó, ya hace un año y medio que firmó el contrato y todavía no empezó las obras, todos los barcos siguen trabajando en los muelles públicos. El muelle C, si bien avanza todos los días un poco, estimamos que va a estar pronto en los primeros meses del año que viene. Tenemos una situación un poco complicada por el aumento de producción de soja, estamos atendiendo más barcos sojeros que en el período anterior, porque no tenemos el muelle, porque el privado no hizo el muelle que pensábamos y porque tal vez se adelantaron un poco los barcos grandes. Pero en la proyección, en el plan director, en lo que tenemos previsto, sí sabíamos, no es una novedad que tenemos que hacer muelles, así lo dispusimos y estamos gastando dinero para tener un muelle más. Y después dónde crecer y si hay que tener una terminal especializada, sí.

EC - Esa era mi pregunta, porque usted hablaba del muelle C, pero ese no va a ser un muelle especializado en contenedores, y estos que ahora se están utilizando, los 3, 4, 5, tampoco lo son, son muelles donde se opera con distintos tipos de carga.

AD - Correcto. En el puerto de Montevideo actual, en el recinto que todos conocemos –aunque ahora se puede entrar menos–, no veo posible la instalación de una terminal especializada. Para nosotros eso se tendría que dar en Punta de Sayago, que es hacia donde pensamos expandirnos, nos lo confirman algunos planes que contratamos. El crecimiento va a ser para ese lado, en el resto vamos a seguir trabajando con los muelles públicos.

La demanda de terminales especializadas es constante, los cruceros quieren terminal especializada, los containereros quieren terminal especializada, la gente que está con el pescado... Yo supongo que sí, que es lo mejor tener terminales especializadas, pero si hoy tuviéramos esa terminal especializada tendríamos que decirles que no a los cruceros porque no hay más lugar para que atraquen. Me parece que tenemos que convivir con esta situación de ser un puerto multipropósito, multioperador, e ir viendo dónde hacer esas cosas. En el horizonte temporal nuestro antes de cinco años, más o menos, tendríamos que estar operando con contenedores también en Punta de Sayago.

EC - Ese es el plazo que ustedes manejan.

AD - Sí.

EC - ¿Las obras que se van a desarrollar para la planta regasificadora son de algún modo la punta de lanza de ese proyecto?

AD - Sí, son el soporte, los costos mayores de la obra corresponden a la protección que hay que hacerle al

Contenidos Relacionados

Escuche la entrevista a Alberto Díaz

Herramientas

Versión para imprimir

Recomendar este contenido

Compartir

Facebook

Twitter

LinkedIn

Delicious

Digg

Technorati

Redes Sociales

Like 0

Tweet 0

0

Más Contenidos

En Perspectiva

Sociedad

LARRIQUE

Seguimos creciendo...
Ahora en Larrique
embragues LUK



Larrique Rulemanes S

RADIO EN VIVO
CANALES GRATUITOS
CANALES PAGOS



Programas

- Bandeja de Entrada
- En Perspectiva
- Espectador Negocios
- La Venganza será terrible 13a0
- Dinámica Rural
- Tímpano
- 810 VIVO Avances, tendencia y actualidad
- El Submarino Amarillo
- Portal de América Radio
- Café Torrado
- 810 VIVO Tarde
- 810 VIVO Mediodía
- Suena Tremendo
- Espectador al día
- Dosmil30
- El degustador itinerante

Ahora ESPECTADOR.com directo desde tu iPhone.

puerto, y esa protección la hace la planta regasificadora, va a hacer una escollera de protección. Nosotros quedamos al abrigo de esa obra con menores costos para poder hacer lo que tenemos que hacer.

EC - Mientras tanto, pregunta desde la audiencia Enrique del Cordón, ¿ya estamos preparándonos, por ejemplo, para que venga el Emma Maersk, que es de 11.000 teus, cuando este que llegó ayer es de 8.000?

AD - No sé si el Emma va a llegar a venir. El otro tema que tenemos es el calado, estamos trabajando con calados de hasta 12 metros; este barco vino a los muelles públicos, donde tenemos 10,5 metros de calado, e igual sirve. La decisión de poner un barco tan grande aquí siempre va a ser del armador. Ojalá podamos trabajar con esos barcos, pero creemos que la clase de barcos que va a quedar por muchos años es esta de 8.000, 8.500 teus, que necesitan 300 y pico metros de atraque. La producción que tenemos acá, con 12 metros, 12,60, que es lo que vamos a tener en el futuro, se puede manejar. En el corto corto plazo no veo un Emma Maersk trabajando aquí.

Transcripción: María Lila Ltaif

Foto: web de la ANP

[anterior]

página 2 de 2

[siguiente]

1 2

Las más vistas

- [Video viral que muestra la otra cara del mundial](#)
- [Sebastián Ariosa debe dejar el fútbol pues padece cáncer](#)
- [Línea de tres en el fondo y Forlán titular ante Nigeria](#)
- [Falleció James Gandolfini, protagonista de "Los Sopranos"](#)
- [Lorenzo ratificó el curso previsto de la política fiscal](#)



HOY EN ESPECTADOR.com

[Economía](#)

Lorenzo ratificó el curso previsto de la política fiscal

[Deportes](#)

Línea de tres en el fondo y Forlán titular ante Nigeria

[Cultura](#)

Aerosmith se presentará en Uruguay el 9 de octubre

Si la memoria de tu familia es importante,



[Inicio](#) [Agro](#) [Ciencia y Tecnología](#) [Cultura](#) [Deportes](#) [Economía](#) [Medio Ambiente](#) [Política](#) [Salud](#) [Sociedad](#) [Videos](#)

ESPECTADOR.com Auditado por Certifica.com

El titular de 810 AM es Lanos S.A.
Integrada por María Mastrangelo, Javier Massa y Alexandra Morgan (Dec. 387-11)

Río Branco 1481 cp.11100
tel: +598 2 902 3531
Montevideo - Uruguay

Este sitio está optimizado para una configuración de pantalla de 1024x768
Para escuchar los contenidos en audio y ver los videos, se necesita Real Player