



XVIII Congreso Latinoamericano de Puertos



## **Puertos en América Latina: Un balance de 20 años de reformas**

Julián Villalba  
Miami, 8 de julio de 2009



## Contenido

- Antecedentes
- Elementos de un sistema portuario:
- Puertos: Antes de las reformas
- Las reformas en los puertos
- ¿Cuáles fueron las reformas?
- Impactos de las reformas
- Algunas conclusiones
- Balance de las reformas



## Antecedentes

- El transporte marítimo es una actividad que es muy regulada y muy competida, aunque se observa una tendencia a la concentración en los segmentos de las líneas navieras y los operadores de terminales
- En el transporte marítimo, el advenimiento del contenedor cambió la estructura de los puertos y mejoró su productividad
- Los países imponen unilateralmente regulaciones y obligan a sus socios comerciales a adoptarlas, lo cual cambia la naturaleza de las operaciones en los puertos
- A partir de los atentados del 11 de septiembre las regulaciones de seguridad se han vuelto más exigentes = más inversión
- Es seguro que se impondrán mayores exigencias a los puertos, y lo mismo puede decirse para las líneas marítimas



## Antecedentes -2-

- La CAF viene realizando trabajos y realizando financiamientos en el sector portuario desde hace más de 9 años
- En el 2000 comenzó con un estudio, “Logística y competitividad”, que demostró la importancia de los distintos modos de transporte para el comercio internacional en los países andinos
- En el 2006, se concluyó un estudio de los 15 mayores puertos de Suramérica, que incluyó la evolución de las instituciones y políticas de los distintos países este estudio se actualizó y está próximo a ser publicado
- Desde 2005, se encuentra liderando un programa orientado a mejorar la calidad de los servicios portuarios en 6 puertos de la región, y se espera expandir dicho programa a unos 4 adicionales
- En la actualidad está evaluando financiamientos en unos 10 puertos de la región



## Un sistema portuario (1)

- Marco Institucional

**Gobierno Federal:**  
Capitanía de puertos,  
registro de naves,

**Autoridad Portuaria:**  
Coordinación de inversiones,  
planificación

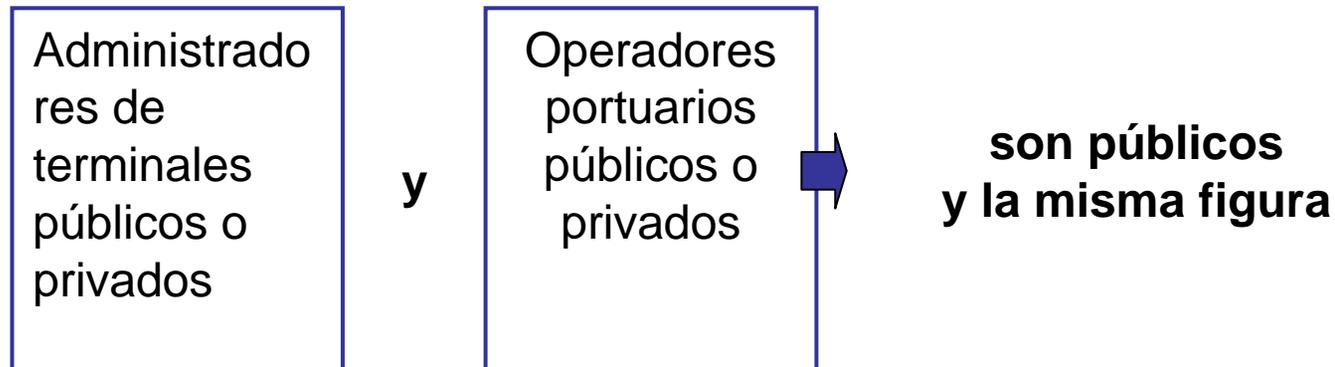
- Operación

Administradores de terminales públicos o privados

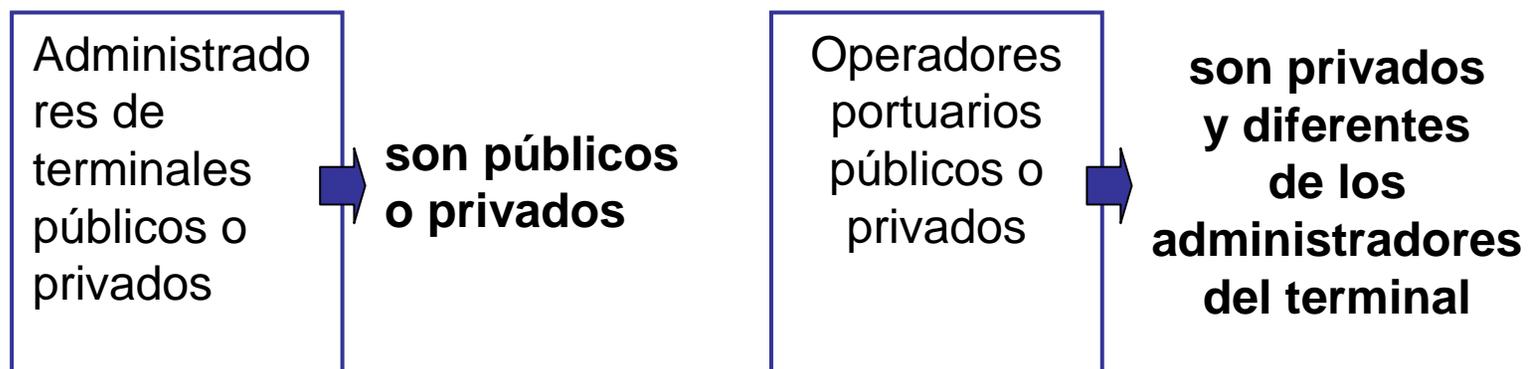
Operadores portuarios públicos o privados

## Un sistema portuario (2)

### Tool Port:



### Landlord Port:





## Puertos: Antes de las reformas

- Se les considera de interés militar, lo que determinó su control, directo o indirecto, por la Armada
- Se les consideraba infraestructuras de interés público, en donde las inversiones las realizaba el Estado
- Con variaciones entre los países, estaban a cargo de una sola empresa pública, en donde no existían operadores privados, y poseían sindicatos muy poderosos
- Durante los ochenta, con el auge de la contenedorización, se hizo evidente que su infraestructura era inadecuada para manejar los nuevos tráfico
- La debilidad económica de los países impedía que se hicieran las inversiones necesarias lo que aumentó la congestión y los retrasos, lo que encarecía los servicios prestados en los puertos
- Esta combinación de falta de recursos y pobre desempeño preparó el terreno para las reformas de los 90

## ¿Cuáles fueron las reformas en los puertos?

- No existió un patrón único de reformas: cada país lo hizo de distinta manera, atendiendo a sus realidades económicas, políticas y sociales
- Liquidación de las empresas públicas que operaban los puertos, o redefinición de sus roles
- Creación de autoridades portuarias nacionales para coordinar planes de desarrollo e inversiones, con variaciones entre los países
- Descentralización de los puertos, permitiendo su operación por los estados o municipios
- Cambio del modelo de operación de “tool ports” a “Landlord ports”, permitiendo la participación de operadores privados
- Se eliminó la reserva de carga, y se permitió la operación franca de líneas extranjeras: desaparecen las líneas “bandera”
- Se reformó la estiba, eliminando sindicatos sectoriales

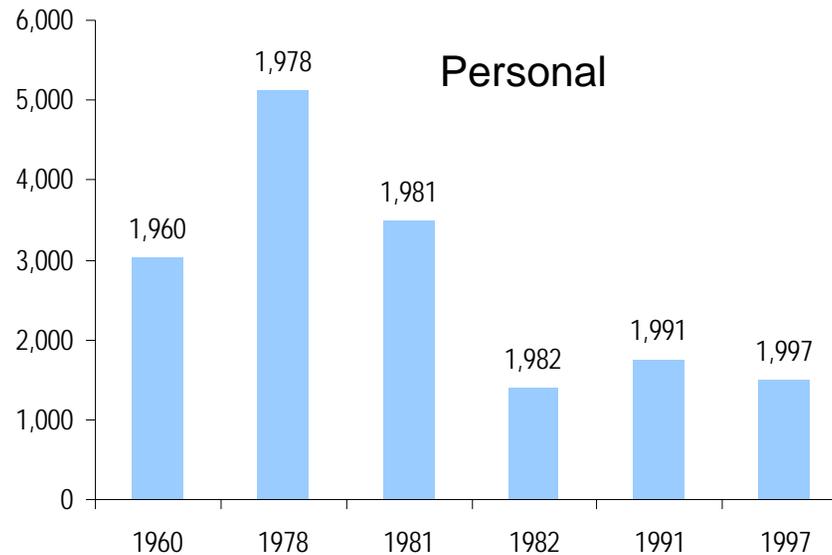
# Impactos de las reformas: Puertos

- eficiencia

## Cartagena

Indicador	Antes de 1993	1998
Tiempo promedio de espera de naves	10 días	sin espera u horas
Tiempo medio buque en puerto	10 días	1,5 días
Horas laborables/días	16	24
T. Buques/días-graneles	500	Min 2.500
T. Buques/días-general	750	1,700
Contenedores buque/hora	16	25-30

## Emporchi (Chile)





# Impactos de las reformas: Puertos



	1991	1998
<b>Buenos Aires</b>		
Productividad per cápita (t/h/año)	900	4,850
Demora en rada(días)	1.5	0
Productividad (sitio/TEU/año)	40,000	100,000
Productividad (TEU/grúa/año)	17,000	55,000
Capacidad (TEU/año)	500,000	2,000,000



## Algunas consideraciones

- Lograron el objetivo de mejorar la eficiencia de los puertos y redujeron los costos de operación directos e indirectos
- También permitieron mejorar los márgenes de seguridad de las operaciones: pasajeros y carga
- No lograron el objetivo de mantener la capacidad instalada por encima de la demanda: los niveles de inversión fueron subestimados o ignorados por los concesionarios
- Las reformas parecen dar signos de agotamiento: algunos países ya han comenzado a revisar los modelos de concesión que han sido otorgados
- En algunos países el marco institucional no logró ejercer una adecuada rectoría: los concesionarios no cumplieron
- La actual crisis ya está afectando algunos procesos de ampliación y modernización de dudosa viabilidad y es posible que se produzcan algunos retrasos en nuevos proyectos



## Balance de las reformas

- Positivo en todos los casos, aunque con diferencias marcadas entre los países
- Muestra signos de estar agotado
- Necesario mejorar mecanismos de supervisión y control de las concesiones
- Los problemas de Gobierno Corporativo aparecen como importantes en algunos casos



**Muchas gracias por su atención**

**[jvillalba@caf.com](mailto:jvillalba@caf.com)**  
**[www.caf.com](http://www.caf.com)**