

# Manta

## Megapuerto para Sudamérica

< POR ANÍBAL ANDRADE >



Pablo Cavi.

Solo posición

**M**anta se convertirá en el megapuerto de transferencia internacional de carga para Sudamérica. Recibirá buques gigantescos y transferirá los contenedores hacia otros destinos de América Latina, en naves menores. Concentrará de esa manera el flujo de mercaderías provenientes de Asia. Igualmente, acopiará la carga naviera de los países de la región, que será embarcada a China Continental, Yantian, Hong Kong, Osaka, Seúl o a decenas de otros puertos.

Esto no es un sueño. La verdad es que los avances de la tecnología han provocado cambios significativos en el transporte naviero mundial, se ha intensificado el uso de gigantescos buques con mayor tecnología para cubrir largas travesías. Las grandes líneas navieras y las mayores empresas portuarias del mundo que operan en el Pacífico ya cuentan con tres puertos de transferencia en América del Norte, por lo que necesitan un nuevo puerto internacional de similares características en el hemisferio Sur. Manta es la mejor alternativa

para los operadores por las grandes ventajas que ofrece.

El plan para convertir a Manta en el megapuerto de transferencia fue seleccionado por el Foro del Liderazgo Latinoamericano de Infraestructuras 2005, celebrado en Washington D.C., en marzo de este año, como uno de los cinco proyectos líderes de la región.

A su vez, los grandes buques que atraquen en Manta podrán transportar productos ecuatorianos a nuevos y gigantescos mercados. Habrá muchas disponibilidades de cabotaje a precios

de excepción. La magnitud de las poblaciones asiáticas, su altísima demanda de productos, especialmente agropecuarios y alimenticios, permitirá que el Ecuador incremente notablemente sus exportaciones, con beneficios no solamente para la provincia de Manabí, sino para grandes regiones de la Costa y la Sierra que se dedicarían a la producción de una amplia variedad de alimentos para atender esa demanda.

Más de 90% de la carga del país se mueve por barcos. Las nuevas operaciones del puerto de Manta beneficiarán al comercio exterior ecuatoriano en su conjunto. El transporte de mercadería podrá hacerse en tiempos y costos mucho menores.

Una ventaja paralela de impacto social sería la generación de empleo. En las primeras fases del proyecto se crearían 790 puestos de trabajo fijos directos y en la operación a mediano plazo la ocupación directa sobrepasaría los 2.100 puestos. El empleo indirecto, generado por actividades económicas inducidas, multiplicará esas posibilidades de trabajo hasta superar los 12.000 puestos, sin contar los impactos que podría provocar en el sector agropecuario, si se lograra consolidar mercados para nuevos productos.

Manta está considerada como el tercer puerto pesquero del mundo, por las actividades de su flota. El plan de megapuerto prevé la ampliación del puerto pesquero a 1.680 metros lineales, con capacidad para dar cabida a más de 30 barcos atuneros de gran tamaño. Los sectores más beneficiados serán justamente los pesqueros y procesadores de atún.

En la actualidad, Autoridad Portuaria de Manta trabaja sistemáticamente para lograr un movimiento de 40.000 contenedores anuales. Con la concesión, que implica una vinculación directa con operadores internacionales y empresas navieras de alcance mundial, el movimiento de carga llegaría a 1'600.000 TEU anuales, en promedio. La capacidad total del puerto al finalizar las etapas de construcción e instalación sobrepasaría los 2 millones de TEU.

## VALOR ESTRATÉGICO DEL PROYECTO

- Manta es el puerto más cercano de Asia en la costa oeste de Sudamérica, lo que determina una mejor relación costo/tiempo.
- Posee condiciones ilimitadas para ampliaciones en el futuro, sin necesidad de dragado para canales de acceso, lo que permite mayor seguridad y economía.
- Tiene una posición geoestratégica excepcional. Está a 56 millas de la línea equinoccial, a 25 millas de las rutas internacionales de navegación y con una ubicación equidistante de los mercados a los que se transferirá la carga. El Canal de Panamá está a solamente 24 horas de navegación.
- Manta es uno de los tres puertos atuneros más importantes del mundo.
- Es la alternativa con mayores ventajas para enfrentar el cambio a buques de mayor calado y alta tecnología para travesías largas.
- Actualmente recibe naves hasta de doce metros de profundidad y tiene posibilidades ilimitadas de calado.
- Es la puerta de entrada del sistema modal Manta - Manaus.

El TEU es un contenedor de 20 pies de longitud con una capacidad de carga de 2,2 toneladas métricas, en tanto que los contenedores largos tienen 40 pies de longitud y una capacidad de 4,4 toneladas. La ingeniería naviera y el avance de la tecnología han determinado las ventajas del uso de los TEU y han impuesto su uso.

CUADRO 1

### MEGAPUERTO DE MANTA

COMPARACIÓN DE LOGROS POR ADMINISTRACIÓN DIRECTA Y POR CONCESIÓN

	Planeado por administración directa	Concesionando la operación
Muelle para pescadores	200 m	1.680 m
Muelle intern. para contenedores	190 m	650 m
Muelle intern. para carga en general	0	200 m
Área total de servicio	300.000 m <sup>2</sup>	465.700 m <sup>2</sup>
Inversión total	\$ 95 mill.	\$ 229 mill.

FUENTE: AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

CUADRO 2

### MEGAPUERTO DE MANTA

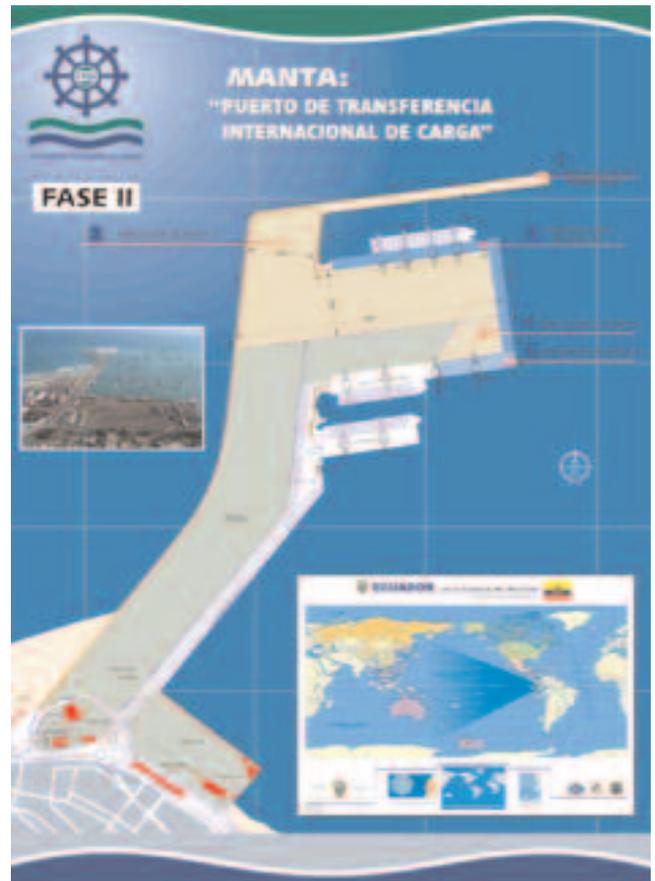
INVERSIONES PLANEADAS

Rubro	Fuente de financiamiento	Monto (mill. US\$)
Autoridad Portuaria de Manta	Préstamo	55
Concesionario		
Infraestructura	Aporte propio	214
Equipamiento	Aporte propio	161
Subtotal	Aporte propio	376
Gtos. mantenim.	Rent. propio proyecto	92

FUENTE: AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

Por añadidura, y lo que concede mayor valor internacional al proyecto, es que Manta se convertirá en la puerta de entrada al corredor transoceánico "Pacífico-Atlántico", punto de inicio de la ruta Manta-Manaos, en la que tienen gran interés los gobiernos de Brasil y Ecuador y que consistirá en una operación de múltiples vías. Puede iniciarse inmediatamente la operación de movilización de mercancías, utilizando la vía aérea, en vuelos Manta-Manaos. El aeropuerto de Manta, ubicado a apenas 8 Km de distancia del puerto, tiene capacidad para operar con aviones cargueros tan grandes como el Antonov. Para conectarse con Manaus puede servirse también de una vía terrestre que partiendo de Manta llegue hasta Puerto Orellana, con menos de 300 kilómetros de recorrido y desde allí por vía fluvial llegue a Pebes, puerto ecuatoriano enquistado en el Marañón, en el que se transferiría la carga a barcazas de 2.500 toneladas, para que sean transportadas hasta Manaus a 1.800 kilómetros de distancia, con acceso directo al océano Atlántico. Se estudia también la alternativa de una vía férrea que cubra las mismas rutas de tierra y fluviales. Esa vía múltiple puede también descongestionar el Canal de Panamá, a fin de atender los requerimientos de América del Sur.

La actividad portuaria generará un impacto económico de magnitud. Los



servicios a los buques y a las cargas y contenedores que éstos transportan, dejarán al menos \$ 136 millones anuales de beneficios netos y un impacto financiero total, en el lapso de la concesión, de \$ 4.138 millones, solamente por el manejo portuario. A lo que habría que agregar un efecto económico de altísimo valor por las actividades inducidas por el proyecto.

**Etapas del proyecto**

El proyecto del megapuerto de transferencia se ejecutaría en etapas que se extenderían por un período aproximado de 10 años. La infraestructura e instalaciones crecerían al ritmo de la demanda. El proyecto podría arrancar tan pronto se haya adjudicado la licitación que será convocada por Autoridad Portuaria de Manta.

En la fase inicial, ocho meses después de la concesión, con la racionalización del uso de los patios existentes, y una inversión en infraestructura y equipo de \$ 14,6 millones, la capacidad del Puer-

EL PROYECTO TENDRÍA UN MONTO TOTAL DE \$523 MILLONES, DE LOS CUALES AUTORIDAD PORTUARIA CUBRIRÍA \$55 MILLONES.

to de Manta alcanzaría a 80 mil TEU. Se invertirían \$ 5,6 millones adicionales para el ordenamiento de la actividad pesquera, mediante la construcción de una batería de espigones con una capacidad de atraque de 1.680 m.

Autoridad Portuaria proyectaba construir, en dos años y medio de la fase inicial, una infraestructura bastante menor que lo que va a realizarse con la concesión, como puede verse en el Cuadro 1, donde se destacan las potencialidades de la situación.

Al cumplirse el período de mediano plazo, esto es máximo cinco años, estarían arribando a Manta barcos de gran calado, y se habrían desarrollado las obras de infraestructura y equipamiento, hasta alcanzar una capacidad de 800.000 TEU por año, en promedio.

Cuando se llegue al punto de saturación de los servicios de la Fase I se iniciaría la Fase II que se desarrollaría en tramos progresivos hasta alcanzar primero 1,6 millones de TEU por año y, al finalizar la misma, hasta la capacidad

CUADRO 3  
MEGAPUERTO DE MANTA  
INVERSIONES TOTALES COMPROMETIDAS

Concepto	Monto (US\$)
Infraestructura	214'340.000
(incluye Proyecto Ejecutivo, trámites y administrac. de obra)	
Equipo	161'920.000
Inversión en Mantenimiento	146'059.495
Gastos Incurridos	1'000.000
<b>Total</b>	<b>523'319.495</b>

FUENTE: AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

total del puerto, que llegaría a 2,2 millones de TEU.

### El costo y la financiación

El monto total de la inversión proyectada alcanzaría a \$ 523 millones, de los cuales el aporte total de Autoridad Portuaria de Manta llegaría a \$ 55 millones, que los cubriría mediante la contratación de un préstamo. Los desembolsos serían progresivos y las ampliaciones se harán de acuerdo al crecimiento de las demandas de servicios. El Cuadro 2 muestra los montos de inversión planeados. Desde luego, se trata de las primeras aproximaciones y por lo mismo las cifras serán reajustadas cuando hayan concluido los diseños de ingeniería.

### HPH y su propuesta

GESTIÓN tuvo acceso al documento básico que contiene la propuesta del grupo Hutchison Port Holding (HPH) en el que hace la oferta de concesión del "Mega Puerto de Transferencia Internacional de Carga para Sudamérica en Manta", como una iniciativa privada de esa empresa. Desde luego, la propuesta será considerada como un referente para la licitación internacional que debe convocarse para asignar la concesión al mejor oferente, sin que se descarte la posibilidad de que HPH pueda participar.

HPH, según su propia presentación, es el operador de terminales independiente más grande del mundo, con participación activa en 219 terminales de 19 países. Pone énfasis en destacar que los operadores independientes difieren totalmente de los "carriers", pues mientras estos se ocupan del transporte marítimo, los primeros se dedican a la operación de puertos (terminales), lo que les permite generar una sinergia de tráfico marítimo que beneficia a la región, promoviendo el uso intensivo de sus instalaciones. En el año 2004, siempre utilizando la información de la empresa proponente, el Grupo Hutchinson alcanzó los \$ 23 mil millones de ingresos, con un crecimiento de 17 %. Destaca así mismo que el volumen total del tráfico manejado en sus terminales alcanzó la cifra de 47,8 millones de TEU. 

## "HEMOS SUPERADO CASI TODOS LOS PROBLEMAS"

TRAJANO ANDRADE, PRESIDENTE DE APM

"Las mayores limitaciones para la ejecución del Proyecto se originan en los trámites que deben cumplirse para la aprobación de las instancias exigidas por la ley. Hemos superado todos los problemas. Faltan solamente las aprobaciones de los modelos de contratos y las bases de la licitación por parte de la Contraloría General y la Procuraduría", comenta Trajano Andrade, presidente de la Autoridad Portuaria de Manta, quien muestra su entusiasmo por los alcances del proyecto y por el éxito que ha obtenido en las labores previas.

Desde enero de 2005, hasta noviembre del mismo año, dice, hemos mantenido reuniones de trabajo con el Consejo Nacional de Modernización (Conam), la Dirección General de Intereses Marítimos (Digmer), la Secretaría Técnica y el Consejo Nacional de la Marina Mercante, que nos han permitido superar todos los obstáculos y estructurar un estrategia para ejecutar el Proyecto de Megapuerto de Aguas Profundas y de Transferencia Internacional de Carga para Sudamérica, a través del sistema de concesión.

A partir de la primera semana de mayo, los términos de la licitación y de los contratos serán analizados por la Contraloría y la Procuraduría de la Nación. El Conam también deberá pronunciarse sobre los textos definitivos. Tan pronto concluyan esos trámites se convocará a la Licitación Internacional para la Concesión, en la que podrán intervenir todas las firmas que califiquen por su solvencia, experiencia internacional, conocimiento, vinculaciones con navieras internacionales y operadores.

Desde hace ocho años es política de Estado acudir al sistema de concesiones, ante la imposibilidad de financiar proyectos de esa envergadura, y sobre todo por la necesidad de un socio estratégico vinculado al sector naviero mundial y a los operadores de los puertos internacionales. Con su intervención será posible construir y equipar el Puerto de Manta y cumplir las metas propuestas en materia de transporte y movilización de la carga.

Con respecto al valor del proyecto y al plazo de la concesión, afirma que los costos e inversiones llegarán a \$ 523 millones y permitirán convertir a Manta en el puerto más moderno, más eficiente y de bajo costo para Sudamérica, que será revertido luego de 30 años de concesión a la Autoridad Portuaria mantense. La inversión de \$ 55 millones que deberá hacer el Ecuador, se destinará a la construcción de la infraestructura de la primera etapa, como una suerte de compensación por la falta de carga que tiene actualmente el Puerto de Manta, frente a otros puertos de la región que son sus competidores, como son los casos de Callao, Buenaventura, Iquique y San Antonio.

Trajano Andrade asevera que tanto el gobierno como los diputados de Manabí y otras provincias han respaldado el proyecto y lo seguirán haciendo. Confía en que no habrá distorsiones por intervenciones políticas o de intereses. "Este es un proyecto nacional que compete a todos. Sus resultados beneficiarán a muchos sectores del país, particularmente a los agroindustriales. Todos los sectores públicos y privados deben ofrecer su apoyo al proyecto más importante del Ecuador", concluyó.