

FACES

Facultad de Ciencias Económicas y Sociales

Año 12	Nº 26	mayo-agosto 2006
--------	-------	------------------

Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
Universidad Nacional de Mar del Plata

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN
Instituto de Investigaciones
Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
Universidad Nacional de Mar del Plata
cendocu@mdp.edu.ar
<http://eco.mdp.edu.ar/cendocu/>

El puerto de Mar del Plata

Mar del Plata`s Port

Patricia Gualdoni

Elizabeth Errazti

RESUMEN /SUMMARY

La temática portuaria tomó relevancia a principios de la década del 90, cuando se establecieron las políticas macroeconómicas orientadas a fomentar las exportaciones. A lo largo del extenso litoral marítimo argentino existen diversas situaciones portuarias, aunque semejantes en las acciones para promover la inversión y la adecuación a las nuevas tecnologías aplicadas en los puertos del mundo.

El sistema portuario marplatense, vinculado principalmente con la actividad pesquera, tiene rasgos particulares que lo diferencian de otros puertos y es un componente del sistema económico pesquero que influye en la productividad de la flota, en la calidad de la materia prima que llega a la industria, tiene efectos inducidos sobre proveedores e impacta sobre el medio ambiente. Si los servicios portuarios se integran en un sistema y éste es optimizado con el objetivo de reducir los costos y mejorar la productividad, puede contribuir al desarrollo económico de la ciudad y de la región en la cual está inserto.

The port subject became relevant in the early 90s, when macroeconomic policies were set up oriented towards promoting exports. There are diverse ports along the vast Argentine coastline, but they all share similar actions such as fostering investment and adapting new technologies applied worldwide.

Mar del Platas port system, mainly based on the fishing activity, has particular features that make it different from other ports and is a component of the

¹ Docente investigador del Grupo de Economía Pesquera, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata. Dirección electrónica: pgualdo@mdp.edu.ar; errazti@inidep.edu.ar

economic fishing system which influences the fleet`s productivity and the quality of the raw material assigned for industry. It has inferred effects on suppliers and impacts on the environment. If port services make up a system and this is optimized in order to reduce costs and improve productivity, it can contribute to the economic development of the city and region where it is inserted.

PALABRAS CLAVE / KEY WORDS:

Puerto - Mar del Plata - sistema portuario - costos.

Port - Mar del Plata - port systems - costs.

INTRODUCCIÓN

A lo largo del extenso litoral marítimo argentino existen más de 100 puertos marítimos y fluviales que ofrecen una situación portuaria heterogénea pero coincidente en cuanto al esfuerzo de inversión y adecuación a las nuevas tecnologías aplicadas en las estaciones portuarias de todo el mundo.

El complejo portuario de la Provincia de Buenos Aires comprende terminales fluviales y marítimas. Sobre el río Paraná, están situados los puertos de San Nicolás, San Pedro, Campana y Zárate. En el Río de la Plata, se ubican los puertos de Dock Sud y La Plata y sobre el litoral atlántico, se encuentran los puertos de Mar del Plata, Quequén, Coronel Rosales y Bahía Blanca.

La provincia de Buenos Aires es una plataforma privilegiada para el comercio exterior argentino. Muchas regiones del país se conectan por una red vial o ferroviaria con los puertos bonaerenses para acercar su producción a los mercados externos. El movimiento total de estos puertos en el año 2005 fue de 51.633.200 toneladas (Subsecretaria de Actividades Portuarias) y representa más de un tercio de las cargas operadas en el país. El movimiento de mercaderías del puerto de Mar del Plata es el 1,5% del movimiento de cargas de los puertos provinciales.

El puerto de Mar del Plata se habilitó oficialmente en el año 1922 luego de un período de construcción de aproximadamente 10 años, por parte de la empresa francesa *Societe Nationale de Travaux Publics*. Su operación y administración estuvo a cargo de la Nación a través de la Administración General de Puertos hasta 1991, cuando es transferido a la Provincia de

Buenos Aires y convertido en Consorcio de Gestión a fines del año 2000. El Poder Ejecutivo Provincial, por el Decreto 3572/2000, creó el Ente Público No Estatal “Consortio Portuario Regional de Mar del Plata” (CPRMdP) y delegó en él la administración y explotación del mismo a partir del 1º de noviembre de ese año.

Los consorcios o puertos autónomos están controlados y explotados bajo la dirección de los usuarios del puerto, junto con otras organizaciones interesadas, tales como entidades locales o gubernamentales, representadas en una junta directiva o consorcio del puerto (Bertolotti, *et al.*, 2000).

Las características básicas para el funcionamiento de este puerto regional son la autonomía y la autarquía. La primera implica la posibilidad de independencia en lo referente a la administración y explotación comercial, industrial o recreativa, con libertad para construcción de terminales portuarias, y la planificación, dirección y ejecución (por sí mismo o por terceros) del dragado y balizamiento. Puede celebrar convenios de cooperación y asistencia técnica o científica con entes públicos o privados argentinos o extranjeros, tiene la facultad de constituir tribunales arbitrales para intervenir en los reclamos de los usuarios o prestadores de servicios. Por otra parte, la autarquía permite confeccionar y aprobar su propio presupuesto, autoabastecerse económicamente y responder por sus obligaciones con su propio patrimonio y recursos (Bertolotti, *et al.*, 2000).

En la actualidad, un puerto no es simplemente un lugar de abrigo para las embarcaciones, un centro de convergencia de distintos modos de transporte y un paso de los bienes destinados a otros mercados o ingresantes a la región. Es una estructura compleja posible de identificar con un área o región portuaria, que ofrece los servicios tradicionales de carga, manipuleo y almacenaje, e incluye otras actividades como las comerciales, las financieras, las productivas y las logísticas. También puede compartir el espacio geográfico con otros servicios específicos como sanidad, dragado, policía, seguridad, practicafe, aduanas, y contener una o más terminales. Una terminal es un concepto más restringido que el de puerto; constituye una instalación portuaria especializada en algún tipo de carga y operación (importación, exportación o trasbordo), que posee sus propias autoridades administrativas y es capaz de tener más de un sitio de atraque en un espacio físico delimitado. Los puertos, el comercio exterior, el transporte y las

actividades productivas forman un sistema, razón por la cual las actividades portuarias impactan en la economía (Sánchez, *et al.*, 1998).

El sistema portuario marplatense, vinculado principalmente a la actividad pesquera, posee rasgos particulares que lo distinguen de otros puertos, entre los que se pueden mencionar: la naturaleza putrescible de la mercadería que maneja; atiende una flota estable constituida por una amplia gama de embarcaciones pesqueras que lo utiliza como puerto base; las embarcaciones requieren espacio para estadías y facilidades para reparaciones, mantenimiento y aprovisionamiento; crea una actividad comercial específica con la venta de la captura (primera venta) y cuenta con infraestructura urbana para la población pesquera, que se aloja en sus inmediaciones (Villemur, 1988).

El puerto es un elemento importante para la industria pesquera porque influye en la productividad de la flota y en la calidad de la materia prima que llega a la industria. Asimismo tiene efectos inducidos sobre proveedores y genera externalidades por la contaminación del medio ambiente. Este ensayo tiene por objeto realizar una descripción del puerto marplatense, destacando su contribución al desarrollo local.

UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

El Puerto Mar de Plata se encuentra ubicado geográficamente frente al Océano Atlántico en la Latitud 38° 01' S y Longitud 57° 32' W., ocupando aproximadamente 200 hectáreas incluyendo la Base Naval. Cuenta con accesos viables que le permiten interconectarse con los principales centros de población y producción de la región y de la provincia. Está protegido por dos escolleras y su ancho, entre las puntas de dársena, es de 400 metros aproximadamente. El canal de acceso tiene 700 metros de longitud, un ancho de 100 metros y se lo draga para alcanzar una profundidad aproximada de 32 pies.

Esta estación portuaria posee dos sectores zonificados -norte y sur- y dispone de tres áreas: comercial, industrial y operativa. El sector norte (Base Naval) está integrado por el muelle de pasajeros adosado al tramo interior de la escollera, una dársena para submarinos y un fondeadero destinado a embarcaciones deportivas. Si bien la Armada Argentina tiene la jurisdicción de este sector, existe un convenio con el Consorcio cuando se utilizan sus

muelles en temas comerciales. El sector Sur es de carácter comercial y contiene tres dársenas: pescadores, cabotaje y ultramar, y la posta de inflamables. (Figura 1).



Figura 1: Puerto de Mar del Plata

El puerto también ofrece una amplia gama de ofertas recreativas, culturales y comerciales, constituyendo lo que se denomina puerto turístico. El Complejo Gastronómico, ubicado en el Centro Comercial del Puerto, posee una plaza de más de 4 mil metros cubiertos, con una importante diversidad de platos especializados en los frutos del mar. Están instaladas una sede del Teatro Auditórium y otra del Museo del Hombre del Puerto.

Los productores de la región pueden exportar sus mercaderías mediante las firmas de transporte de cargas refrigeradas en contenedores *Maersk Sealand* y *Hamburg Sud*. Esta última estableció su plataforma de contenedores en el sector cabecera del Espigón N° 2, en un predio de 2.877 metros cuadrados. Actualmente la firma se encuentra operando con un promedio de 4 buques mensuales. En tanto, la firma *Maersk Sealand* trabaja desde la Zona Primaria Aduanera del Espigón N° 2, arribando en promedio cinco buques portacontenedores por mes. En el año 2007 comenzó a funcionar una nueva naviera, *Maruba*, con incidencia sobre el tráfico del Pacífico.

El sector operativo está compuesto por las terminales N° 1, 2, 3, 4, y 5. En la Terminal N° 1 se halla el Espigón N° 1, la Dársena de pescadores y el Espigón N° 10. El primero cuenta con dependencias de permisionarios afectados a la provisión de combustible, fábrica de hielo, industrialización de pescado y gestión administrativa, y con inmuebles como el Ex-Mercado Nacional de Concentración Pesquera para el remate y trasvase de pescado fresco. En la Dársena de pescadores y el Espigón N° 10 se realizan las operaciones de alistamiento y descarga de las embarcaciones pesqueras de rada/ría, costeros y media altura.

La Terminal N° 2, constituida por el Espigón N° 2, se divide en seis secciones donde se asientan diversas instalaciones destinadas a las tareas de apoyo logístico a la flota pesquera y a flota de buques porta contenedores.

La Terminal N° 3 está ubicada en el Espigón N° 3. Consta de un Muelle de Hormigón de 276 metros de longitud, dividido en dos Secciones, 12da. y 13ra. Sobre su frente de atraque con un largo de 250 metros se sitúa la galería de embarque de granos que opera por transferencia desde los silos hacia los buques que están concesionados a la Firma Elevadores Mar del Plata S.A. Actualmente el paquete accionario de Elevadores se encuentra en un proceso de venta. Asimismo cuenta con un sector de conexión entre los

Espigones N° 2 y N° 3, formado por un frente de 134 metros de longitud denominado Sección 11, en el que se realizan operaciones de descarga y alistamiento de embarcaciones pesqueras. En el área del Espigón N° 3 y calle "B" están las instalaciones de la Ex-Junta Nacional de Granos, actualmente concesionada a la sociedad anteriormente citada, que acopian un total de 25.000 toneladas de granos. Existe una galería de embarque con ocho mangas, estimándose la carga en 400 toneladas por hora.

La Terminal N° 4 en el Espigón N° 7 es un sector que se ocupa de reparaciones navales, donde funcionan dos diques flotantes a cargo de la firma Terrean SA.

La Terminal N° 5 contiene la posta de inflamables cuyas instalaciones permiten la operación de un solo buque para derivar cargas de combustible líquido a los depósitos de las plantas de YPF y la Central 9 de Julio, actualmente permitida a YPF SA.

SERVICIOS PORTUARIOS BRINDADOS

En el mercado portuario se intercambia esencialmente un conjunto de servicios que posibilitan efectivizar el embarque y desembarque de distintas clases de cargas y al que genéricamente se denomina **servicios portuarios**. Los buques, las cargas y servicios varios pueden ser clasificados en servicios; algunos son prestados directamente por la administración portuaria y otros, por terceros.

Los servicios a los buques incluyen el uso de muelle, la provisión de agua, la eliminación de residuos de la vida diaria, la eliminación de residuos de tanques y sentinas, el practicaje, el uso de remolcadores, la asistencia a la navegación, los servicios de extinción de incendios, el suministro de combustible, los servicios públicos de agua, electricidad y alcantarillado, el abastecimiento y piezas de recambio para buques, los talleres de reparaciones pequeñas, el alumbrado para trabajo nocturno y las comunicaciones, inclusive del buque a tierra.

Los servicios a las cargas comprenden el almacenaje de mercaderías, el apoyo logístico para el personal de las empresas de estibaje, el alumbrado para trabajo nocturno y la carga y descarga.

Los servicios varios están integrados por distintas prestaciones como la limpieza terrestre y de espejos de agua, los servicios de incendio, los servicios

de salvamento y médicos, de policía y seguridad del puerto, zona de materias peligrosas, zonas de mantenimiento del equipo y servicios públicos de agua, electricidad y alcantarillado.

ACTIVIDADES REALIZADAS EN EL PUERTO

El puerto de Mar del Plata continúa siendo el de mayor actividad pesquera por sus volúmenes de capturas desembarcadas, la cantidad de empresas establecidas en tierra, que procesan productos del mar, y porque en él se radica el mayor porcentaje de la flota de buques fresqueros y costeros. También son actividades de este puerto la exportación de productos regionales, la recepción de combustibles y la explotación turística.

Las embarcaciones con puerto de operaciones en Mar del Plata son 328, compuestas principalmente por buques pesqueros. El personal embarcado con documentación habilitante es de 6.106 personas. (Tabla 1).

Tabla 1: EMBARCACIONES QUE OPERAN EN EL PUERTO DE MAR DEL PLATA

Tipo de embarcaciones	Cantidad
Altura	123
Artesanales	72
Congeladores	12
Costeros	59
Pasajeros	6
Poteros	18
Rada o ría	36
Remolcador	1
Lancha práctico	1
Total	328

Fuente: Consorcio Portuario Regional

En el puerto existen 173 permisionarios y 1.981 personas con documentación habilitante. Se desarrollan diferentes actividades, las principales de tipo gastronómico, industrial, los talleres y carpinterías navales y los depósitos (Tabla 2). Las empresas que brindan servicios portuarios son 492 y cuentan con 3.472 personas con documentación habilitante (Figura 2).

Tabla 2: PERMISIONARIOS EN EL PUERTO DE MAR DEL PLATA

Permisionarios	Cantidad
Oficinas administrativas	11
Agencias marítimas	6
Talleres y carpinterías navales	25
Proveedoras de combustibles	5
Depósitos de contenedores	3
Proveedurías integrales	16
Actividades industriales	27
Astilleros	3
Básculas públicas	3
Depósitos	19
Actividades gastronómicas	5
Actividades deportivas	38
Otros	8
Actividades educativas/culturales	4
Total	173

Fuente: Consorcio Portuario Regional

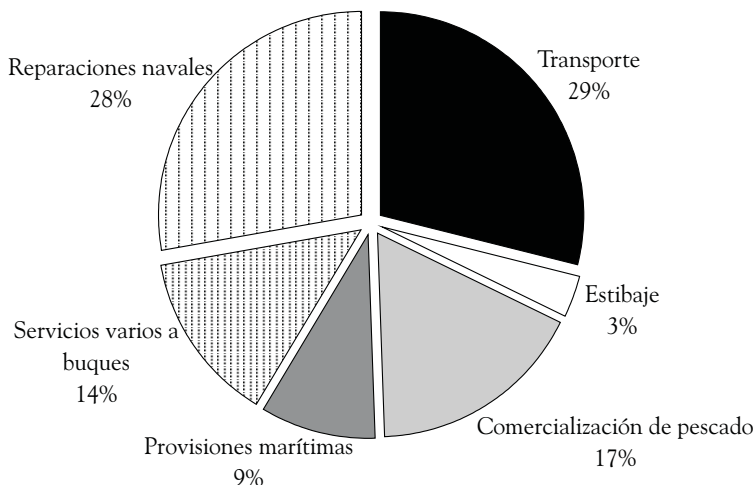


Figura 2: Empresas de Servicios Portuarios

El movimiento de mercaderías se puede dividir en exportaciones y removido. Este último constituye el servicio de descarga de pescado y de combustible y representa, en promedio de los últimos cuatro años, aproximadamente el 72% del movimiento total de mercaderías, siendo esta importancia relativa similar a la de la década del noventa. La descarga de pescado es el rubro preponderante del removido y representa en el año 2005 el 86% del servicio a las cargas (Tabla 3).

Tabla 3: REMOVIDO, EN TONELADAS

	2002	2003	2004	2005
Descarga de pescado	392.691	362.574	421.817	444.799
Desarga de combustible	95.328	89.152	80.745	73.156

Fuente: Consorcio Portuario Regional

En el año 2005, se exportaron por el puerto de Mar del Plata 297.313 toneladas por un valor de 474.332.317 dólares (CRMdP). Un rasgo distintivo de los primeros años del siglo XXI es la aparición de los contenedores en este puerto. En el año 2001 se despacharon 16.812 toneladas por buques contenedores y en el año 2005 aumentaron a 121.486 toneladas, alcanzando el 41% del total de toneladas exportadas. De la mercadería enviada por contenedores, el 98% son productos pesqueros (Tabla 4).

Tabla 4: EXPORTACIONES ANUALES POR TIPO DE BUQUES EN TONELADAS

	2001	2002	2003	2004	2005
Contenedores	16.812	59.871	80.026	92.980	121.486
Frigoríficos	38.977	14.098	9.511	8.690	23.731
Cerealeros	101.676	101.672	0	122.706	152.096
Total	157.465	175.641	89.537	224.376	297.313

Fuente: Consorcio Portuario Regional

La evolución de los niveles de actividad anual de esta estación portuaria refleja los vaivenes de la economía nacional y, especialmente, la evolución del sector pesquero (Figura 3).

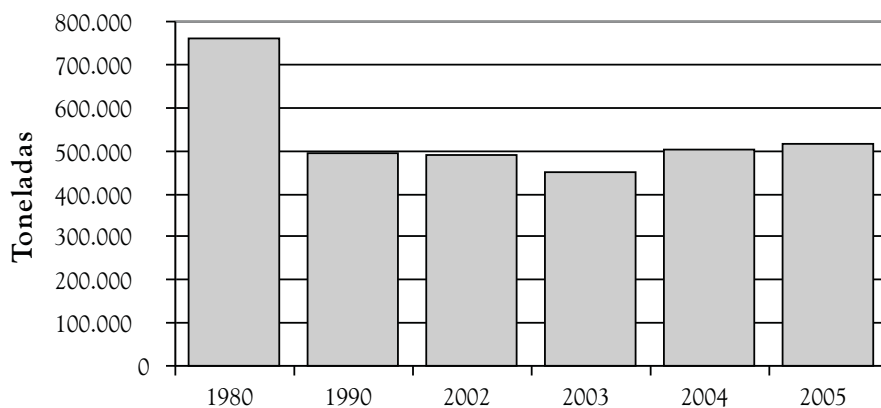


Figura 3: MOVIMIENTO TOTAL DE MERCADERÍAS EN TONELADAS

ROL DEL ESTADO Y MARCO REGULATORIO

La temática portuaria tomó relevancia a principios de la década del 90, cuando se implementaron políticas macroeconómicas orientadas a fomentar las exportaciones. Los puertos argentinos comenzaron un proceso de renovación en su sistema de funcionamiento, instituyendo lo que se denomina modernización portuaria.

Los puertos dejaron de ser simples terminales para el comercio y lugares de transferencia de cargas entre medios de transporte para convertirse en centros comerciales, capaces de impulsar las actividades empresarias, fortalecer las políticas económicas dirigidas hacia el crecimiento a través de las exportaciones, y generar fuentes de empleo. En este proceso también se incluye el puerto de la ciudad de Mar del Plata que, si bien se caracteriza por estar ligado a la actividad pesquera, se encamina a ocupar un lugar destacado en el marco del desarrollo económico regional con la diversificación de su

operatoria. Aunque este proceso no finalizó, el cambio se reflejó en mejores servicios, mayores flujos de mercaderías e intercambio comercial.

La transformación estructural más importante fue la sustitución del modelo portuario basado en criterios sociopolíticos por uno con criterios comerciales. En el primer modelo, los puertos públicos comerciales se trabajaban como entes sociopolíticos. No se tenían en cuenta los costos y la productividad de los servicios, los administradores carecían de autonomía de gestión suficiente para aprovechar las oportunidades comerciales y se prestaba escasa atención al déficit operativo.

Para lograr el cambio del modelo portuario se necesitó elaborar un marco jurídico que asegurara su funcionamiento, con el objetivo de que toda la comunidad portuaria se rigiera por las mismas normas, compitiera en condiciones de igualdad y garantizara que los agentes económicos no distorsionaran el entorno de las relaciones comerciales.

El nuevo marco legal se basa en tres pilares: la desregularización del transporte marítimo fluvial, la descentralización y la privatización de los servicios que permitieran las operaciones portuarias. Está conformado por un conjunto de leyes y decretos cuyas primeras medidas se tomaron en 1989 y se encuentran en la ley 23.696 (Reforma del Estado), en la ley 23.697 (Inversiones extranjeras) y en el Decreto 2.284/91 (Desregularización de la Economía), destacándose el Decreto 817/92 (Desregularización portuaria) y la Ley Nacional Nº 24.093/92 (Ley de Actividades Portuarias comúnmente denominada Ley de Puertos).

La descentralización se logró por la transferencia del dominio y/o administración portuaria nacional a los Estados provinciales y/o a la actividad privada. Hasta 1992 los puertos públicos comerciales dependían de la Administración General de Puertos cuyo rol era la regulación de la inversión y prestación de servicios portuarios, atribución compartida con la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. También existían otras tres reparticiones estatales con funciones aduaneras y policiales como la Capitanía General de Puertos, la Prefectura Naval Argentina y la Administración Nacional de Aduanas. Cabe aclarar que recién a partir de la Ley Nacional de Puertos se autoriza la explotación privada de las terminales portuarias, dado que con anterioridad a la Ley de Reforma del Estado se preveía únicamente el otorgamiento de concesiones

de obras o servicios. Es en este contexto que el puerto de Mar del Plata se convierte en Consorcio Portuario (Guiridlian Larosa, 2002).

La transferencia de los puertos nacionales ubicados en su jurisdicción a la provincia de Bs. As. se realizó con la ley provincial 11.206/92. Actualmente, la Dirección Provincial de Actividades Portuarias fija y elabora la política, la estrategia de administración y explotación de cada una de las unidades portuarias de su competencia, mediante planes reguladores. Este organismo provincial depende de la Subsecretaría de Actividades Portuarias y es una estructura orgánico funcional del Ministerio de la Producción.

La desregulación del sector se llevó a cabo principalmente a partir de los decretos 2284/91, 2694/91 y 817/92 y tuvo como objetivo otorgar al sector competitividad a través de la eliminación de normas, reglamentos, medidas y otros obstáculos que entorpecieran el libre juego de los mecanismos del mercado. La redefinición del rol ejercido por el Estado lo desligó de los aspectos comerciales de un puerto y lo transformó en una estructura institucional reguladora y fiscalizadora de las actividades desarrolladas por los distintos agentes económicos. Los gobiernos deben conservar un control adecuado de las actividades portuarias con el propósito de asegurar que ninguno de los actores pueda hacer caso omiso de las fuerzas del mercado, exigir rentas monopólicas o no considerar las externalidades sobre el medio ambiente y centrarse en la formulación de políticas y planes de largo plazo que promuevan las metas macroeconómicas.

POLÍTICAS Y DESARROLLO PORTUARIO

Los servicios portuarios no se ejecutan por separado sino que están integrados en un sistema que se debe optimizar a los efectos de reducir los costos, mejorar la productividad y contribuir a la competitividad de las exportaciones. El cambio hacia la optimización de los sistemas brinda una visión no fragmentaria de las actividades portuarias en la cadena de distribución, sin la cual el todo puede ser menor que la suma de sus partes. Con este enfoque, no se trata de construir buques, puertos, vías férreas o camiones con un criterio aislado. Se trata de diseñar y construir sistemas de distribución que incluyan todos los elementos que los constituyen. Es por ello que en la literatura de esta temática se expresa que “el desarrollo portuario es

una pirámide de desafíos entrelazados” (CEPAL, 1998)

El desarrollo de un puerto debe programarse en el marco de una estrategia nacional y regional. En términos amplios, debe basarse en una planificación estratégica y participativa del uso a mediano y largo plazo de la infraestructura (terminales existentes y nuevas instalaciones) y de un conjunto de acciones de corto plazo para mejorar la gestión, las instalaciones y su utilización. Sin planificación estratégica y participativa es posible que el país y las regiones no se beneficien de las economías a escala resultantes de las instalaciones portuarias. El plan de largo plazo de un puerto consiste en la previsión de su situación futura y se debe formular teniendo en cuenta el programa nacional de puertos. Sin embargo, el plan de corto plazo, como el uso óptimo de las instalaciones existentes, puede realizarse con independencia de los demás planes (UNCTAD, 1980).

Dentro de los proyectos de corto plazo del Puerto de Mar del Plata figura la remoción y disposición final de los buques hundidos y de las embarcaciones no operativas. Luego de varios encuentros de trabajo realizados en el año 2005, quedaron definidas las primeras acciones a llevar a cabo para la extracción y destino final de dichas embarcaciones con el objetivo de evitar los daños y perjuicios a los bienes fiscales y el alto impacto ambiental y permitir la utilización de un frente de atraque de trescientos metros. También se proyectó un nuevo hábitat para la colonia de lobos marinos en razón de que ese espacio portuario aledaño a la zona de buques hundidos es importante respecto de la operatoria futura en esa área.

El plan de desarrollo para el período 2006-2010 elaborado por el CPRMDP consiste en:

La ampliación del espigón 3

Se solicitó el estudio de ingeniería de la obra de ampliación del espigón 3 en la Terminal N° 3 para consolidar la actividad pesquera y el comercio internacional de contenedores y carga frigorífica. Esta obra hará factible concentrar el tráfico internacional (granos, contenedores y carga frigorífica) en la Terminal N° 3, liberando el resto de las terminales al sector pesquero y de reparaciones navales.

El desarrollo del sector de barcos hundidos.

Luego de finalizado el programa de retiro de barcos hundidos, a mediados del 2008, en dicho sector se prevé la construcción de infraestructura de muelle para el desarrollo de la actividad pesquera y reparaciones navales. Se están analizando las características de esta obra así como el otorgamiento de concesiones al sector privado para su realización.

El dragado del banco de arena

Se solicitó a la Nación la asistencia de U\$S 10.000.000 para el dragado del banco de arena ubicado en el morro de la escollera sur. Dicha obra posibilitará el ingreso de buques de ultramar de mayor envergadura y el avance del proyecto de la estación de cruceros en la escollera norte. Además, incluirá un programa de mantenimiento de 5 años a los efectos de otorgar seguridad a quienes decidan invertir en el desarrollo de la estación de cruceros y a las navieras con el fin del armado de su calendario anual de arribos. Por su costo y por los beneficios que generarán al Puerto de Mar del Plata, las obras referidas son consideradas fundamentales para su crecimiento.

Un programa de obras de infraestructura portuaria

Consiste en distintas obras destinadas a dotar el puerto de seguridad y mayor competitividad, entre las que se puede destacar: las obras de agua potable en muelle, los sistemas de seguridad y lucha contra incendio, la mejora de la carpeta asfáltica y frentes de muelle en todas las terminales, el perfeccionamiento del sistema lumínico, principalmente en las áreas operativas, el sistema de Circuito Cerrado de TV y la mejoría en los sistemas de gestión y capacitación del personal de CPRMdP.

CONSIDERACIONES FINALES

El CPRMdP se propone realizar un plan estratégico en el 2007. Este plan debería permitir el impulso de las fortalezas y oportunidades, y la remoción de las debilidades y amenazas del puerto que influyen en su desempeño.

El puerto de Mar del Plata debe convertirse en un ente dinámico buscador de productos y clientes. Para ello, es necesario continuar con el desarrollo de su infraestructura y accesos por vía terrestre y marítima, ofrecer mayores y mejores servicios y evaluar todos los elementos que posibiliten un aumento

en la productividad para promover la prestación de los servicios portuarios al menor costo posible.

Algunos servicios portuarios marplatenses son prestados directamente por la administración portuaria y otros, por terceros, característica actual de los puertos argentinos luego del proceso de reformas del marco regulatorio. La producción de estos servicios al menor costo posible está condicionada por la eficiencia de las empresas oferentes de los mismos y por la de la propia autoridad portuaria, lo que hace imprescindible analizar sus comportamientos para determinar si colaboran o dificultan el desempeño económico del puerto.

El puerto de Mar del Plata tiene un rol destacado respecto de la contribución a la eficiencia de la flota pesquera y al fomento del comercio internacional, a través de la generación de actividades comerciales e industriales que influyan directamente en el progreso económico de la localidad y de la región donde está inserto.

BIBLIOGRAFÍA

- Bertolotti, María; Gualdoni, Patricia; Martín, Mariel; Errazti, Elizabeth y Pagani, Andrea (2000), "Puerto de Mar del Plata: Análisis de los costos portuarios y medio ambiente laboral. Un enfoque cualitativo y cuantitativo de la actividad portuaria presente y futura". Informe Técnico DNI-INIDEP N° 101, 04-12-2000: 69 p.
- CEPAL, 1998. "Modernización portuaria: Una pirámide de desafíos entrelazados". Distr. General C/G.2031, 15 de diciembre de 1998: 65 p.
- Guiridlian Larosa, J., 2002. "Deslinde de competencias nacionales, provinciales y municipales en jurisdicción portuaria. (Con especial referencia al Puerto de Mar del Plata y su consorcio portuario regional)". *Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública RAP*. V. XXIV, N° 282: 19-25.
- Sánchez, R. y Navarro de Gimballi, A.I., 1998. "La eficiencia de la industria portuaria de Santa Fe". Instituto de Investigación en Economía y Dirección para el Desarrollo IDIED. Facultad de Ciencias Empresariales. Universidad Austral. Rosario, Abril de 1998, Serie Estudios # 2: 88 p.

- UNCTAD, (1980). “Desarrollo portuario. Manual de planificación para los países en desarrollo”. Naciones Unidas, Nueva York.
- UNCTAD (1984). Desarrollo portuario. Manual de planificación para los países en desarrollo. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. 2ª Edición revisada y aumentada. Nueva York. TD/B/C.4/174/Rev.1.
- Villemur, J. P. (1988). “La pesca marítima y su problemática”. Fundación Argentina de Estudios Marítimos. FAEM, Buenos Aires, 171 p.