

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • EL OBSERVADOR **Fin de semana** - SÁBADO 26 • DOMINGO 27 • JUNIO 2021 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 212

Un motor moderando

La actividad portuaria enfrenta grandes desafíos y tiene a todos los actores pendientes del futuro desarrollo de Montevideo y de los demás puertos del país. El senador nacionalista Gustavo Penadés aseguró que hay grandes temas por resolver, en el país y con la región, para impulsar a un sector fundamental de la economía uruguaya. • Páginas 2 a 5



TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2
Tel.: +598 29172620
Email: uy.sales.all@one-line.com
Montevideo, Uruguay
www.one-line.com

Retos de actividad portuaria son “el gran desafío nacional”

La modernización y la eficiencia portuaria, sumada a los asuntos regionales relacionados con el Río de la Plata y la Hidrovía son temas fundamentales según el senador Gustavo Penadés

El senador nacionalista Gustavo Penadés aseguró que la actividad portuaria y logística son el gran motor del país, que es un sector que se enfrenta a un gran desafío nacional en un contexto regional que siempre presenta obstáculos y en el que hace tiempo que existe mucho movimiento, en especial de parte de gobiernos y actores argentinos del sector.

Asimismo, en diálogo con *Comercio Exterior & Transporte* destacó el rol del sector privado en la actividad y se refirió a la posibilidad de pensar en un puerto de aguas profundas en un futuro, pero que hoy no parece estar en la prioridad de los inversores.

¿Cuál es su visión de la actualidad regional en lo que respecta al sector marítimo-portuario?

Creo que Uruguay está viviendo un enorme desafío,



Gustavo Penadés, senador del Partido Nacional, se refirió a la necesidad de cuidar el motor portuario y logístico del país



DESIGN - BUILD - CONNECT

Jan De Nul Group da forma a agua y tierra. Por el mundo entero. De complejos servicios offshore, tanto en el sector de la energía fósil como en el de la energía renovable, pasando por grandes proyectos de dragado y de relleno en el borde del agua y la tierra, hasta todo tipo de construcciones civiles en tierra. Competencias e inversiones bien integradas conducen a soluciones creativas, sostenibles e innovadoras. Así Jan De Nul Group cumple los deseos de los clientes de hoy y de mañana. Así se enfrenta al futuro.

producto de que está enfrentando, al mismo tiempo, retos vinculados a la modernización y operativa del puerto de Montevideo, retos vinculados a la profundización de su canal de acceso, retos vinculados a la Hidrovía Paraná-Paraguay y su viabilidad, retos vinculados a la eventual construcción del canal Magdalena (por parte de Argentina como entrada al Río de la Plata desde el océano Atlántico) y retos vinculados a que Montevideo siga siendo un puerto importante de recalada de varias operaciones de muy diversa índole, vinculadas al tráfico, el transporte y el trasiego de cargas. También tiene el reto de seguir siendo un importante puerto pesquero nacional y de convertirse en un importantísimo puerto pesquero internacional. Además, el puerto de Montevideo es una combinación de factores de geopolítica de primer nivel, de desarrollo económico comercial y de generación de empleo y de inversiones a corto, mediano y largo plazo. O sea, es la conjunción de lo que podríamos decir que es un gran desafío nacional.

¿Ve al sector portuario y logístico como un motor importante del desarrollo nacional?

El motor portuario logístico es

de lo más importantes del desarrollo económico nacional. Los puertos de Nueva Palmira y Montevideo son fundamentales pero, a estos se les deben sumar los puertos vinculados a las pasteras, la necesidad de revitalizar el puerto de La Paloma, tratando de atender en el mismo la instalación y la promoción de la explotación pesquera. Y, por supuesto, siempre presente la eventualidad, quizás hoy no tan cercana, de la construcción del puerto de aguas profundas.

¿Entiende que ese puerto de aguas profundas tendría que ser en La Paloma o en otra ubicación?

Me animaría a decir que tendría que ser en Rocha, pero tiene que estar asociado a un elemento central que es su viabilidad. Esto tiene que ser construido por un concesionario o por un operador privado y, además de eso, tiene que satisfacer las necesidades que el comercio pueda tener; no solo a nivel nacional, sino regional. A esto hay que sumarle que hoy tenemos, quizás, uno de los temas más delicados para manejar por la cancillería, y tiene que ver con la estrategia a llevar adelante en la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), la Comisión

Administradora del Río de la Plata (CARP), la comisión del Frente Marítimo y nuestra presencia en la Antártida, así como la necesidad de reiterar la idea de estar presentes en lo que es el trabajo y reglamentación de las riquezas ubicadas en el caladero 41, que es el próximo tema de gran importancia estratégica como la zona de pesca vinculada al Atlántico Sur.

El caladero 41 “es de gran importancia estratégica”

Cuando se refiere a que un eventual puerto de aguas profundas lo debe construir un concesionario, ¿cree que debe ser construido por alguien que tenga la carga cautiva?

Tiene que haber interesados y, para ello, las ecuaciones económicas deben cerrarse. Hoy todo parece indicar que no es de las prioridades para un inversionista y, por eso, el gran desafío nuestro tiene que ser el del puerto de Montevideo. En ese sentido, pensar en la necesidad de llevar el canal de acceso a 14 metros es un desafío muy importante que,

además, nos expone a debilidades vinculadas a errores cometidos en el pasado, quizás por no terminar de entender la importancia geopolítica que estos temas tienen y sus consecuencias directas en el carácter económico y comercial de Uruguay. Muchas veces no se le presta la atención debida a la función que cumplen cada una de las comisiones binacionales y no se entiende que quizás sean de las herramientas más importantes y de más alto impacto en la vida de los uruguayos. Y en esta crítica incluyo al sistema político,

¿El error está en la gente que se designa o en la importancia que se le da a estos organismos?

Creo que tenemos que entender que la jerarquía política y técnica que deben reunir, así como el asesoramiento que deben tener las personas que van a trabajar representando a Uruguay en estos organismos, tienen que ser de primerísimo nivel. Sé que en los últimos tiempos se ha venido corrigiendo esta situación y que el ministro de Relaciones Exteriores (Francisco Bustillo) está ocupado en todo esto, pero creo que hoy tenemos que



FRASES

“El motor portuario logístico es de lo más importantes del desarrollo económico nacional. Los puertos de Nueva Palmira y Montevideo son fundamentales pero, a estos se les deben sumar los puertos vinculados a las pasteras, la necesidad de revitalizar el puerto de La Paloma, tratando de atender en el mismo la instalación y la promoción de la explotación pesquera”.

Gustavo Penadés
Senador de Partido Nacional

Continúa en la página siguiente

El puerto de Montevideo enfrenta el desafío de su modernización, según explicó Gustavo Penadés

ESTAMOS EN OBRA

URUGUAY
TCP
PUNTO DE REFERENCIA
TCP

KATOEN NATIE
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

www.terminaltcp.com.uy

Viene de la página anterior

prestarle especial atención, porque las cosas no dependen solamente del nombre del que va a las comisiones, sino que esa persona tiene que ir con el soporte técnico, profesional y diplomático alrededor que le permita desarrollar una tarea eficiente y de claro beneficio para Uruguay. En ese sentido, hay algunas cosas que han sucedido en el pasado vinculadas a roles estratégicos importantes, como la autorización que se le otorga a Argentina para explorar la construcción del canal Magdalena, y haber renunciado a la posibilidad de haber estado en la coodirección. También otras relacionadas con el futuro del canal de acceso al puerto de Montevideo y el canal de Punta Indio (que une Montevideo con Buenos Aires) y el permanente dragado del canal Martín García. Todas esas cosas son de una importancia tremenda para el desarrollo de Uruguay y, por ende, son de las cuestiones diplomáticas que a veces no se le presta demasiada atención, pero que son de las más

“El puerto tiene una cantidad enorme de temas para solucionar”

importantes para el país. No quiere decir que otras cosas no lo sean; quiere decir que estas también lo son.

Luego de alguna polémica se supo que Argentina no había autorizado los 14 metros para el canal de acceso del puerto de Montevideo; ¿cuál es el camino o la estrategia de Uruguay para conseguir la autorización?

Yo creo que el pedido oficial y la presentación de un proyecto para el dragado a 14 metros es central. En tanto, Uruguay tiene que exigir la participación en el control de las aguas que se van a verter por el nuevo emisor subacuático que está construyendo Argentina. A pesar de que, a priori, no tendría un impacto sobre las costas uruguayas, este es un tema al que tenemos que ponerle especial interés y eso también está para negociar con Argentina. Las negociaciones con Argentina en todos estos temas nunca han sido sencillas, pero tienen que estar permanentemente puestas en la primera carpeta de importancia de los tomadores de decisiones en las comisiones administradoras y en el Poder Ejecutivo.

El gobierno argentino, en especial el sector que remite al kirchnerismo, siempre fue de relacionamiento problemático;



Puerto de Nueva Palmira, principal terminal granelera del país

no solamente con Uruguay pero sí especialmente con Uruguay. ¿Cómo se negocia con contrapartes que tienen esa postura?

Eso es así y, además, particularmente las personas que hoy están al frente de muchas de las dependencias que se vinculan con Uruguay son las que han declarado tener una visión muy crítica de Uruguay, de los roles portuarios y del tránsito de los canales que se comparan con Argentina. Diría que en algunos momentos hasta han mencionado cierto grado de enemistad con Uruguay. Esto no quiere decir que sea el común de la política exterior de Argentina con Uruguay, pero cuando el río suena, agua trae. En este sentido, debemos tener una participación muy activa y hacer un seguimiento muy cercano a todos estos temas, que tienen consecuencia muy directa para Uruguay y su futuro.

¿Cómo ve los tiempos del puerto de Montevideo en medio de los cronogramas de obras, ampliaciones y desarrollos de infraestructura que está teniendo?

El puerto tiene una cantidad enorme de temas para solucionar; tiene el gran desafío de ser un puerto muy eficiente, muy competitivo en los precios y, en ese sentido, hoy tenemos

desafíos muy importantes que se deben sortear rápidamente. Hay algunas cosas que se tienen que analizar, vinculadas a las concesiones, a la necesidad de que haya una competencia, a la posibilidad de fomentar a Montevideo como terminal pesquera y a la necesidad de ubicar a Montevideo como un puerto para la pesca también. Siempre tenemos que tener presentes los precios competitivos con la región. Todas estas cosas tienen que estar acompañadas de una gran eficiencia y una gran eficacia a la hora de la gestión del puerto. Creo que es otro de los desafíos que tenemos por delante.

Todo este crecimiento, que genera más capacidad, va a necesitar mayor masa crítica de carga. ¿Cuál va a ser la estrategia para captar esas cargas que hoy no están viniendo a Montevideo?

Primero tenemos un gran desafío para recuperar las cargas paraguayas que se perdieron hace algunos años y se fueron a operar en el puerto de Buenos Aires. Tenemos que tratar de seguir siendo un puerto por el que salga mucha producción argentina y brasileña. Todo eso está asociado a la eficiencia y, esencialmente, a que los precios sean competitivos en relación a lo que están cobran-

FRASES

“Nueva Palmira tiene que seguir siendo el gran puerto granelero del país, como lo es, y el gran puerto de salida de productos del litoral y de la región. Tiene que seguir creciendo todo lo que pueda. Hay que cuidarlo, hay que defenderlo de las asechanzas que está teniendo permanentemente, pues todo crecimiento de Nueva Palmira implica también que otro dejó de crecer tanto y ese otro, generalmente, está en Argentina”.

Gustavo Penadés
Senador de Partido Nacional

do los otros puertos de la región. También está vinculado a la relación entre operadores portuarios, navieras y temas de la más diversa índole entre los que participan de esto. El Estado tiene que regular para que el privado pueda competir y cumplir varios objetivos. Por supuesto que el legítimo objetivo de ganar dinero, pero también el de ser parte del engranaje de los intereses nacionales de preservación y crecimiento del puerto de Montevideo.

¿Qué papel crees que juegan las navieras y sus políticas de escala en ese nuevo puerto de Montevideo?

Tienen un rol fundamental. Estamos viendo en el mundo la aparición de grandes consorcios. Hace 20 años había un sinnúmero de navieras, pero hoy, entre uniones y asociaciones, ya son muy pocas. Son 10 o menos y eso es otro desafío que hay que atender.

¿Y qué valor le da usted al privado en esta actividad?

Es la pieza fundamental de cualquier emprendimiento de carácter económico. Debidamente controlado, debidamente regulado, pero sin que esto asfixie o desestime la actividad. Por el contrario, esta regulación debe poner las



FRASES

“Uruguay tiene que exigir la participación en el control de las aguas que se van a verter por el nuevo emisor subacuático que está construyendo Argentina. A pesar de que, a priori, no tendría un impacto sobre las costas uruguayas, este es un tema al que tenemos que ponerle especial interés y eso también está para negociar con Argentina.”

Gustavo Penadés
Senador de Partido Nacional

reglas claras y tener la seriedad que el privado necesita para actuar e invertir. Es decir, con el Estado participando en lo que debe participar y, fundamentalmente, garante de las actividades comerciales para que estas traigan trabajo y desarrollo para los uruguayos. En síntesis, el rol de los privados es fundamental en toda la tarea relacionada a las actividades vinculadas a todos estos temas.

¿Qué opina del desarrollo de Punta de Sayago y cómo lo ve actualmente?

Esperemos que en algún momento se concrete ese desarrollo. Tiene desafíos muy

La idea del canal Buenos Aires es una propuesta que hay que estudiar

importantes que atender, pero hasta ahora se han anunciado cantidad de cosas enormes para Punta de Sayago y no se han concretado.

Otra obra anunciada hace años y que todavía sigue en vueltas es la del puerto pesquero Capurro. ¿En qué está?

Otra de las cosas en las que hay que hablar menos y hacer más. Si queremos desarrollar el sector pesquero y brindar capacidad, tanto a la flota nacional como a la extranjera que opera en Montevideo, tenemos que darle servicios. En ese sentido, creo que estamos en un debe que

tenemos que corregir rápidamente.

¿Qué papel entiende que debe jugar el puerto de Nueva Palmira en el esquema futuro de la actividad portuaria en Uruguay y la región?

Nueva Palmira tiene que seguir siendo el gran puerto granelero del país, como lo es, y el gran puerto de salida de productos del litoral y de la región. Tiene que seguir creciendo todo lo que pueda. Hay que cuidarlo, hay que defenderlo de las asechanzas que está teniendo permanentemente, pues todo crecimiento de Nueva Palmira implica también que otro dejó de crecer tanto y ese otro, generalmente, está en Argentina. Nueva Palmira tiene que seguir siendo la boca de salida de los ríos Paraná y Uruguay, y seguir brindando a las áreas mediterráneas del continente, como Paraguay, Bolivia y el centro de Brasil, una puerta de salida más competitiva y más barata que cualquier otra ubicada en la región.

En relación a la salida de la Hidrovía Paraná-Paraguay, Argentina estudia una propuesta de cambiar la traza del canal Martín García por el canal Buenos Aires que, si bien está más cercana a la costa argentina, aparece como más profunda con menor mantenimiento.

¿Cuál es su visión al respecto? Hay que estudiarlo en detalle. Toda modificación que sea de beneficio para ambos países, bienvenida sea; pero yo me paro siempre pensando en respetar y preservar los intereses de Uruguay.

Multimar
OPERADOR DE COMERCIO EXTERIOR

- Integrity
- Innovation
- Intensity
- Agility

Plaza Independencia 831 - 7th floor of. 707
Plaza Mayor Bld. - Tel: +598 2903 3008
Email: info@multimar.com.uy
www.multimar.com
Montevideo, Uruguay

Hidrovia, los cambios de rumbo y el debate argentino

Las marchas y contramarchas de autoridades, sumadas a la defensa de intereses de los distintos referentes del sector, llenan de dudas el futuro de la licitación sobre el dragado del canal troncal

Con distintas figuras del sector encolumnadas en una y otra postura, Argentina sigue dando señales contradictorias en lo que pretende hacer con sus vías navegables, ya sea en el proceso que anuncia sobre el canal Magdalena, como en lo que respecta al llamado canal troncal de la Hidrovia Paraná-Paraguay, que tiene una licitación prorrogada y con más dudas que certezas. En ese sentido, los canales del Río de la Plata vuelven a estar sobre la mesa y se discute sobre la viabilidad del Emilio Mitre (de administración exclusiva de Argentina), de la posibilidad de profundizar el tramo del Paraná Guazú, que lleva hacia los canales Martín García (de



Gran parte de la producción granelera de argentina necesita mejores condiciones de navegación en el Paraná

administración binacional entre Uruguay y Argentina), y para los cuales aparece en el horizonte una nueva traza como al del canal Buenos Aires. Según los expertos esta alternativa tiene una profundidad natural mayor que el actual recorrido, que está algo más cercano a la costa uruguaya.

Los debates

La presencia de Horacio Tettamanti y Hernán Orduna son figuras repetidas en los distintos foros virtuales que se realizan en Argentina. El primero, exsubsecretario de Puertos y Vías Navegables, ya no ocupa ningún cargo en la actualidad, pero es hombre cercano al kirchnerismo. El segundo, hoy delegado de Argentina en la Comisión Ad-



All-time excellence
Ecological protection
Refined technology

Agente General en Uruguay

YANG MING
陽明海運股份有限公司
www.yangming.com

REPREMAR
SHIPPING

Misiones 1372 1er Piso
2916 1336
yangming@repremar.com
www.repremar.com

陽明海運承載您每一天的美好
Yang Ming delivers GOOD for life

ministradora del Río Uruguay, supo ocupar cargos en todas las comisiones binacionales durante el mandato kirchnerista. Ambos tienen en común una visión crítica hacia Uruguay, viendo prácticamente a un enemigo en materia de puertos y casi en las antípodas del concepto de complementariedad.

Asimismo, ensayan una defensa férrea de los derechos de Argentina para los asuntos de los ríos, por encima de los demás países de la cuenca del Plata.

Sin embargo, esta línea que aparece recurrentemente hacia la opinión pública, actualmente no es reflejada por ninguna versión oficial del presente gobierno de Alberto Fernández.

En contraposición a estos dos actores, se destaca la figura de quien fuera subsecretario de Puertos y Vías Navegables en el gobierno de Mauricio Macri, Jorge Metz (ver página 8), quien asegura que en la actual administración no se ha avanzado nada en lo que respecta a la licitación del canal troncal de la Hidrovía. Además, aparece como muy crítico del canal Magdalena y sostiene que no se puede ir contra la naturaleza.

En ese sentido, entiende que el canal Punta Indio sigue siendo lo más viable para el ingreso al Río de la Plata desde el océano Atlántico y que la bajada natural



El canal Martín García tiene nueva alternativa por parte de Argentina

de la Hidrovía debe ser por el Paraná Guazú.

Cambios de rumbo

A principio de 2021, el entonces ministro de Transporte argentino, Mario Meoni (hoy fallecido) creó la Unidad Ejecutora Especial Temporaria Hidrovía, que sería la encargada de asesorar y asistir al secretario de Estado en todo lo vinculado al llamado a "licitación pública para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná".

Con el vencimiento cercano el 30 de abril de 2021, y con un nuevo proceso en marcha

que incluyó la asunción de un nuevo ministro, las autoridades decidieron prorrogar la actual concesión por 90 días, dando más tiempo para la elaboración de los nuevos pliegos.

Tras el fallecimiento de Meoni, la cartera pasó a manos de Alexis Guerrero, quien disolvió la Unidad Ejecutora y pasó la responsabilidad a la Subsecretaría de Puertos Vías Navegables, encabezada por Leonardo Cabrera.

El nuevo ministro manifestó el interés de realizar un estudio exhaustivo sobre la Hidrovía y todo lo que tiene que ver con la participación argentina. Expresó que entiende la necesidad de ser serios en estos temas y de ir organizando las cosas para tener

los temas bien armados para ser precisos en el desarrollo de la vía navegable.

Asimismo, también sostuvo que este es el momento de tomar una determinación para salvar la situación actual, para que no corra peligro la producción argentina y para que el río siga funcionando.

En sus primeras declaraciones públicas, Guerrero dijo, al respecto de la Hidrovía, que no se iba en el camino de la estatización; sin embargo, explicó la importancia de que el Estado estuviera ocupado en todos estos asuntos.

"Hace tres o cuatro años nadie hablaba de la hidrovía. Comenzamos a hablar de este tema hace algunos meses cuando justamente nuestro presidente (Alberto Fernández) decidió ponerlo sobre la mesa y transparentar un proceso que durante muchísimos años era desconocido para los argentinos. Vamos a seguir con el proceso de la elaboración de los pliegos para que Argentina se proyecte a los próximos 30-40 años con respecto a lo que necesita esta hidrovía que es tan central. El estado argentino prácticamente no tenía ningún grado de participación, al punto tal de que hay datos, por ejemplo, sobre la profundidad en determinados lugares de la hidrovía que ni siquiera el Estado argentino conoce. En la nueva licitación

queremos que el Estado tenga mayor participación y donde vamos a tener mayores exigencias por parte del pliego para que haya participación de empresas nacionales", manifestó ante la prensa.

Críticas

Según algunas voces contrarias a lo actuado por la administración de Alberto Fernández, entre las que se encuentra Metz, "en un año y medio que está cumpliendo el nuevo gobierno no se ha hecho mucho y han derivado algunos estudios a universidades, tanto del litoral como de Buenos Aires".

De acuerdo con otras fuentes argentinas, Cabrera recibió las actuaciones de la unidad ejecutora de Meoni y, de alguna manera, empezó a ordenar los temas. Sin embargo, algunos expertos como Metz, sostienen que el problema determinante es que los estudios medioambientales, hidrográficos y termodinámicos del río tienen que estar considerados en esta etapa del pliego de condiciones generales para que se respete la ley, pero que todo esto lleva su tiempo y todavía no se hizo.

"Esto lleva dos años, no se hace de un día para otro, y máximo cuando estamos hablando de la obra pública más importante de Argentina y una de las obras más importantes del mundo", añadió el jerarca.

Logística integral que conecta Uruguay con el mundo.

Somos experiencia, equipo y conocimiento.

Desde 1892 a través de Christophersen, contribuimos a la integración de Uruguay con el mundo.

Hoy CHR Group es un grupo empresarial integrado por más de 15 empresas que desarrolla soluciones con el objetivo de responder a las necesidades del comercio internacional y acompañar el desarrollo del país.

Tenemos la experiencia, el equipo y la estructura para atender todos los eslabones de la cadena logística internacional y potenciar el movimiento de la industria.

www.chrgroup.com.uy

CHR
GROUP
Experiencia en acción



El canal Buenos Aires “es más importante” que el Magdalena

Jorge Metz, exjefarca de Vías Navegables de Argentina, aseguró que el río “no conoce de geopolítica” y que la necesidad de una nueva traza en el Río de la Plata “es una mentira que quieren instalar”

Fue subsecretario de Puertos y Vías Navegables de Argentina en el gobierno del presidente Mauricio Macri y hoy es uno de los principales opositores del proyecto de canal Magdalena. En contraposición a los referentes pro canal y pro dominio argentino en los ríos de la región (ver páginas 6 y 7), Jorge Metz ha cultivado una relación cordial con Uruguay y entiende que el futuro de la región está en el concepto de complementariedad, más allá de la competencia natural entre puertos y de los intereses individuales de crecimiento de cada país.

Metz asegura que el buen relacionamiento entre los gobiernos es el camino necesario para el desarrollo de toda la región y puso como ejemplo el levantamiento de la resolución 1108 por parte del gobierno de Macri. Dicha medida había sido tomada por el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner y prohibió la escala de mercaderías argentinas en puertos uruguayos.

Hoy Metz vuelve a estar en desacuerdo con la política de ríos del gobierno argentino y explicó su postura en diálogo con *Comercio Exterior & Transporte*.

Usted ha sido crítico del camino seguido por el actual gobierno en materia de vías navegables y en asuntos que usted, como autoridad, ya ha tratado. ¿Cuál es su visión?

Todos sabemos que en Argentina, como todo lo que es la cuenca del Plata, que incluye a Uruguay, está lejos de los mercados del mundo, compitiendo con países como Nueva Zelanda y Australia, que están más cerca de oriente. De esta manera, son mayores las distancias que tenemos y mayores los costos. Si a eso se le agregan los sobrecostos por falta de decisiones en infraestructura, en políticas en materia logística y de la complementariedad del trabajo en conjunto, estamos afuera del mercado. Y son muy graves los problemas que tenemos y no podemos perder de vista el desarrollo de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Argentina tiene una concesión que duró 26 años, que tenía 10 años de plazo de ejecución y que se fue postergando en función de obras de ampliación. Primero se adjudicó a 28 pies, se dio una facilidad en la primera etapa a 26 pies más dos de revancha y, después, se



Jorge Metz planteó varias dudas sobre el proceso de licitación de la Hidrovía en Argentina

siguió ampliando a 32, 34 y 36 pies, que es lo que tenemos hoy con una vía navegable a 34 pies hasta los puertos de Rosafé. Estas terminales de Rosafé, que son 32, de alguna manera recibieron la facilidad de acercarle el océano al sector agroindustrial de Argentina. Y todo esto beneficia a un área agroindustrial, cuya zona de influencia dependerá de la competitividad que permitan los precios internacionales de los commodities, que es lo que hoy le está dando al gobierno argentino la oportunidad de hacer demagogia con el recurso del Estado.

Hoy hay una nueva licitación de dragado pendiente. ¿Cómo ha visto este proceso y en qué está actualmente?

Hay un pliego de licitación general, un pliego técnico y hay que armar una autoridad de contralor. En 2019 (al finalizar el gobierno de Macri) entregamos un borrador en el que faltaban solamente los estudios, pero de ahí en más no se hizo nada y así se llegó a la fecha de vencimiento, que se prorrogó por 90 días. Pero el tiempo que toma hacer los estudios excede esos 90 días. Este proceso ahora está en manos de Cabrera. Pero no solamente conoce poco de este tema, sino que no cuenta con los equipos técnicos para desarrollarlo. O sea que son más expresiones de voluntades políticas que realidades. De esta manera, forzosamente van a tener que establecer otra prórroga. En definitiva, el único pliego que hay es el que nosotros elaboramos y le faltan

los estudios. Hay muchos asuntos no resueltos sin esos estudios.

¿Cómo cuáles?

¿Qué se va a hacer desde confluencia y alto Paraná hasta Posadas? ¿Cómo va a ser la extensión de la red troncal de Rosario, Timbués hasta Santa Fe? Esta es un área que tiene una sedimentación de 3 millones de metros cúbicos por año y, si se contabiliza a un valor aproximado de US\$ 5, estamos hablando de US\$ 15 millones por año de mantenimiento. ¿Y para cuántos barcos que van a Santa Fe? Todos quieren tener una ruta o una vía navegable hasta la puerta de la casa, pero ¿para qué? Otra duda es si dentro de la licitación va a estar el tramo Guazú-Bravo-Talavera y si la salida va a ser a través del Guazú o a través del Bravo. Lo que corresponde es hacerlo a través del Guazú, por donde corre el eje de las crecientes y las bajantes del canal. Esto desemboca y se mezcla con el canal Martín García. Entonces hay que tener en cuenta que el canal Martín García depende de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), que es bilateral (Uruguay y Argentina). Dicho esto, ¿cómo se van a definir las condiciones de infraestructura que va a tener la vía navegable Guazú-Bravo-Talavera, si es algo que no es argentino? Tampoco es uruguayo, sino que es de una comisión bilateral.

También se menciona una nueva traza en los canales Martín García que es llamada el canal Buenos Aires. ¿Qué opina al respecto?

Que lo hace más complejo aún porque también depende de la CARP y es otra de las dudas. ¿Se va a trabajar en eso y volver al canal Buenos Aires, que es el original y que en algún momento estaba a 50 pies, o vamos a seguir en la situación actual? Lo del canal Buenos Aires viene ligado a que las mayores profundidades del Río de la Plata están próximas a la costa uruguaya y lo que se quiere por parte de algunos actores de Argentina es alejar esas condiciones de la proximidad de Uruguay. Por eso la insistencia también con el canal Magdalena, vendiéndola como una decisión geopolítica que no es.

¿Pero está de acuerdo con el canal Buenos Aires?

Es un tema que ha quedado en el olvido y creo que hay que recomponer las rutas ideales. Uno al río no lo puede contener. Si uno le hace un dique, el río siempre va a buscar su cauce natural. Creo que hay que volver a la naturaleza. Hoy hay muchas cosas que se decidieron hace 50 años y que se tomaron como que era lo ideal, sin interpretación de la sociedad. Tendríamos que apuntar a tener el cauce normal y natural del río y, así como digo que hay que salir por el Paraná Guazú y no por el Bravo, creo que la vía navegable más profunda, tendría que ir por el canal Buenos Aires. De la misma forma que digo que la vía navegable del canal Punta Indio es la más aconsejable, que es la que está en práctica hoy y no debiera seguirse con la idea del

FRASES

“Lo del canal Buenos Aires viene ligado a que las mayores profundidades del Río de la Plata están próximas a la costa uruguaya y lo que se quiere por parte de algunos actores de Argentina es alejar esas condiciones de la proximidad de Uruguay. Por eso la insistencia con el canal Magdalena.”

Jorge Metz

Exsubsecretario de Puertos y Vías Navegables de Argentina

canal Magdalena. Por supuesto que también digo que el canal Emilio Mitre hay que repensarlo, porque es un canal que se hizo cortando una isla.

Usted mencionó el canal Magdalena, que es la nueva traza que pretende construir Argentina para entrar al Río de la Plata desde el océano Atlántico, ¿por qué está en contra de ese proyecto?

Porque, justamente, es mucho más importante pensar en el canal Buenos Aires que en el canal Magdalena. Lo primero es tirar por la borda toda esta mentira del canal Magdalena que armaron algunas corporaciones y algunas tendencias políticas que llegaron a decir que en la administración anterior (de Mauricio Macri) trabajábamos para Nueva Palmira y para Uruguay. El disparate es notorio al punto de que Nueva Palmira maneja el volumen de una de las 32 terminales que tiene Argentina. Es algo tan tendencioso que solo lo pueden decir fuera del ámbito del sector. Pero son cosas que pasan porque en épocas de campaña política se toman como verdades y confunden a la sociedad haciendo creer que es un tema geopolítico. El canal Magdalena sería una erogación de US\$ 300 millones y solamente el 20% del tráfico va a entrar por ese canal. El 80% va a seguir entrando próximo a Uruguay porque es lo más apropiado, más rápido y lo menos costoso. El río no conoce de geopolítica y por eso es una mentira que quieren instalar.

Reclamamos medioambientales en el camino de la Hidrovía

La Corte Suprema de Justicia argentina intervendrá para analizar los reclamos sobre la contaminación del río Paraná y hará un seguimiento sobre la concesión para las obras de dragado

A las polémicas y la prórroga que atraviesa la licitación pública para la modernización, ampliación, dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná en Argentina, se suman nuevos obstáculos a través de recursos de amparo en el marco de reclamos medioambientales.

Según informó el portal de la agencia Tierra Viva, la Corte Suprema de Justicia se deberá avocar a un amparo ambiental “contra el Estado nacional (argentino) y la provincia de Buenos Aires, que busca preservar ‘el derecho al agua potable’ frente a la contaminación que representa el modelo agroindustrial (con aplicación de agrotóxicos y fertilizantes) para los habitantes de la cuenca del río Paraná”.

El recurso fue presentado por la organización Naturaleza de Derechos junto a la Asamblea Unidos por el Río, en el que se exige un Plan de Gestión Ambiental con el fin de reducir el vertido de agrotóxicos al curso de agua. Asimismo, se solicitó la creación de un Comité de Cuenca del Río Paraná para que haga cumplir estos cometidos y suspenda la concesión de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

La información manejada por Tierra Viva asegura que el amparo incluye nuevos documentos que contienen pruebas científicas como evidencia del “impacto que los agrotóxicos están teniendo a lo largo de la cuenca del río Paraná”. Glifosato, AMPA, clorpirifos, cipermetrina, atrazina y endosulfan son algunos de los agrotóxicos presentes en el río y sus afluentes, de acuerdo con los estudios citados por los demandantes.



La calidad del agua es motivo de preocupación por ambientalistas, pero también complica los procesos de la concesión

Si bien el primer punto solicita “implementar un plan de gestión ambiental e integral sobre la Cuenca del Río Paraná, en un plazo no superior a los 120 días hábiles” y que este tenga en cuenta “una evaluación exhaustiva de impacto ambiental, acumulativa y estratégica sobre toda la cuenca, con participación social inclusiva que atienda todas las problemáticas ambientales de modo integral y no como compartimentos estancos”, el proceso puede impactar directa-

mente en lo que son los tiempos de la licitación, ya demorados, y en el necesario desarrollo de la vía navegable para la salida de la producción de la región.

Más allá de la normativa y los estudios, esto agrega una nueva preocupación al sector, que ve nuevos obstáculos para poder avanzar sobre una infraestructura del canal que permita la navegación segura y eficiente para el tránsito de mercaderías.

Según la información publicada por Tierra Viva, el pedido

de amparo también solicita que “se cite al Consejo Hídrico Federal por ser una persona jurídica de derecho público creada como instancia federal para el tratamiento de los aspectos de carácter global, estratégico, interjurisdiccional e internacional de los recursos hídricos”.

En tanto, la Asociación de Abogados Ambientalistas presentó un reclamo que pretende abrir el debate para la concesión realizada en febrero pasado, cuando se prorrogó el plazo del

30 de abril al 30 de julio.

De esta manera, la medida ambiental solicita como medida precautelar “que el Estado nacional se abstenga de emitir actos administrativos conducentes a cumplir con la licitación de la hidrovía”.

Dicha licitación ya cuenta con algunas opiniones críticas acerca de los estudios realizados a nivel técnico en materia de navegación, pero ahora se suma un eslabón más en la cadena de contratiempos.



EVERGREEN LINE

OFRECEMOS SERVICIOS SEMANALES
DESDE Y HACIA LEJANO ORIENTE

Rincón 500, Nivel 5
Tel: +598 29170102
Fax: +598 29170104
umrbiz@unimarine.com.uy
www.unimarine.com.uy

Unimarine
Uruguay

Informe forestal y una mirada a la infraestructura

Uruguay XXI analizó el crecimiento del sector y asegura que habrá mayor disponibilidad de materia prima, para la que el país deberá estar preparado en lo que respecta a logística y transporte

Con un peso actual de alrededor del 3% en el Producto Interno Bruto (PIB) uruguayo, el sector forestal sigue su crecimiento en el país y asume nuevos desafíos, según reveló un informe elaborado por Uruguay XXI, que indica que esta actividad emplea unas 17 mil personas de forma directa.

Desde la ley forestal de 1987, el maderero ha sido uno de los rubros “más dinámicos en la economía nacional en el presente siglo”, con plantaciones que se multiplicaron en extensión y mejoraron en calidad, lo que propició el desarrollo de otras industrias como aserraderos y plantas de pasta de celulosa.

De acuerdo con las previsiones de los expertos, Uruguay dispondrá de más materia prima en los próximos años, lo que ofrecerá mayores oportunidades de agregarle valor para su exportación.

En cualquier caso, esto supone previsiones importantes en distintos ámbitos y uno de ellos es la infraestructura y la logística para el manejo y procesamiento del volumen disponible.

El informe hace un relevamiento de las condiciones de infraestructura en el transporte, señalando las necesidades que, en algunos casos, ya están en proceso de construcción. Sabido es que el crecimiento exponencial del sector forestal en Uruguay ha presionado de gran forma sobre las carreteras y las condiciones de los caminos, pues la multiplicación de viajes del transporte pesado ha sido un dolor de cabeza para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas desde hace ya varias administraciones. En ese sentido, se ha invertido en reparaciones y mejoras, pero



El crecimiento del sector forestal trajo consigo nuevos desafíos para la infraestructura

también se han buscado estrategias con herramientas que posibiliten la inversión.

Otra piedra en el zapato durante años ha sido el desarrollo del ferrocarril, reclamado por este sector (y por otros) para abaratar los costos del flete y, en especial, para contar con un medio de transporte que puede unir el propio monte con los puertos primero y las plantas de celulosa cuando estas llegaron.

Justamente, los puertos, que son las puertas de salida de la producción hacia el mundo, también fueron desarrollando

su infraestructura y siguen ese camino, con la concreción y proyección de terminales especializadas.

En materia de carreteras, el informe señala que “Uruguay presenta una vasta y densa red vial, que tiene cerca de 8.776 kilómetros, de los cuales 7.977 kilómetros están pavimentados”. Eso significa que en Uruguay hay 45 kilómetros de carreteras pavimentadas por cada 1.000 kilómetros cuadrados. En este sentido, el análisis asegura que esta realidad permite la conexión de los principales centros de pro-

ducción sus zonas de acopio con los principales puertos del país.

Justamente, las terminales portuarias señaladas por el informe de Uruguay XXI son 15 y aclara que ocho de estos son comerciales y que tienen ubicaciones diversas en el territorio nacional.

Los puertos señalados son Montevideo, Nueva Palmira, Colonia, Fray Bentos, Paysandú, Juan Lacaze y La Paloma, que funcionan bajo el régimen de puerto libre, y Salto.

En esta lista, Montevideo aparece como el principal en

7,7

por ciento

Según el BCU, el PIB de la fase primaria del sector forestal (silvicultura, extracción de madera y servicios conexos) mantuvo una trayectoria creciente, con una tasa promedio de crecimiento de 7,7% anual en la última década. La participación de esta fase en el PIB global de la economía permaneció relativamente constante en el periodo, al rondar el 0,5%.

42

por ciento

En el promedio de los últimos cinco años el valor de las exportaciones de madera fue 42% superior frente al quinquenio que le antecedió. Este incremento estuvo fuertemente asociado al aumento en el volumen promedio de exportación.

5

por ciento

En 2020 el total del volumen exportado por el rubro madera creció 5%, totalizando 2,7 millones de toneladas.

SOLUCIONES INTEGRALES

Desde su llegada a Uruguay, MEDLOG apostó al mercado local como operador de la cadena de suministro y logística integral, invirtiendo en infraestructura, tecnología y capacitación. Sus soluciones de transporte multimodal así como servicios de almacenamiento son escalables y pueden satisfacer las necesidades de cualquier tipo de negocio.

Para más información, no dude en contactarse con su oficina más cercana de MEDLOG.
(+598) 2 312 5607 | URY-info@medlog.com

medlog.uy

MEDLOG
Transport & Logistics

materia de calado y actividad, seguido por Nueva Palmira y La Paloma.

Si bien el informe subraya las posibilidades logísticas que tiene Uruguay, asegura que el incremento de la producción y las exportaciones del sector forestal suponen un interesante desafío y señala que en el actual contexto el país está embarcado en proyectos de suma relevancia que permitirán elevar este rubro al primer nivel, complementando las importantes obras de los últimos tiempos.

Terminales

En ese sentido, los analistas destacan la existencia de la terminal de productos forestales y graneles sólidos ubicada en el puerto de Montevideo. En efecto, Terminal de Graneles Montevideo

Según el informe, “esta terminal especializada se encuentra enmarcada en un predio de 7,5 hectáreas” dispuestas en la zona norte del principal puerto del país. “Funciona para el acopio y embarque de chips de madera y productos a granel en general, con un área de estiba para 7.000 toneladas. (Asimismo), cuenta también con una planta para acopio de granos totalmente automatizada (y) prevé el funcionamiento de dos cintas transportadoras, tres plataformas con torres de elevación con una capacidad de carga de 2.400 toneladas por hora y un puesto de atraque para buques Panamax interoceánicos”.

Esta terminal ha significado un salto de especialización para el puerto de Montevideo y su su puesto de atraque con posibilidad de 14 metros de calado favorece la ecuación para que el país invierta en llevar el canal de acceso a esa profundidad.

Carreteras

En materia de comunicación terrestre, los expertos aluden a los corredores viales y explican que “existe la necesidad de brindar una adecuada conectividad entre las terminales de salida de la producción y las unidades de producción”. Este requerimiento surge del creciente volumen de carga que se transporta actualmente gracias al “desarrollo de las áreas agropecuaria y forestal.

Se destaca en este aspecto el primer proyecto de Participación Público-Privada (PPP) en lo que respecta a infraestructura vial. Se trata del tramo de la ruta 21 que une Nueva Palmira con Mercedes. Asimismo, también se incluye el sector de la ruta 24 que va entre las rutas 2 y 3.

El estudio explica que la ruta 21 es transitada principalmente por camiones graneleros que tienen como destino el puerto de Nueva Palmira, a la vez que por ruta 24, lo que predomina es el transporte de carga forestal.

Según los datos recogidos, “el proyecto implicó una inversión en obras de reconstrucción, rehabilitación y puesta a punto



La entrada a los montes de los medios de transporte es uno de los desafíos en materia logística

de 170 kilómetros de ruta” y “la obra busca mejorar los niveles de productividad en la zona mediante el descenso de los costos de transporte y tiempos de viaje, fomentando el desarrollo local y la descentralización”.

En este sentido, se alude a una inversión inicial del orden de los US\$ 85 millones.

El esperado tren

El ferrocarril es considerado el medio transporte fundamental para cargas como la forestal. Es una solución logística por su penetración en las zonas productivas y su capacidad de carga que permite una ecuación de costo eficiente y más competitiva.

A su vez, el impacto del tren es positivo en lo que respecta al alivio de la carga pesada por carreteras, lo que redundará en menor costo de mantenimiento y mayor seguridad.

Hoy está en marcha el proyecto de ferrocarril central, que aparece como revolucionario para lo que es esta modalidad de transporte en Uruguay.

De la mano del acuerdo con la empresa UPM y la instalación de su nueva planta en Paso de los Toros, el proyecto llega para viabilizar el emprendimiento en una ubicación que fue elegida para revitalizar esa zona del país.

Con el ferrocarril central llegará una importante renovación de la red ferroviaria pero, puntualmente, el proyecto consiste en la construcción y reacondicionamiento de 273 kilómetros de vías entre el puerto de Montevideo y Paso de los Toros.

Sin embargo, el informe forestal destaca que “la reha-

bilitación de las líneas Rivera y Litoral (Piedra Sola-Salto), consolida la ampliación de la oferta de transporte ferroviario, complementando los modos hasta ahora utilizados”.

En los aspectos técnicos se evalúa que “este proyecto permitirá la circulación de trenes de carga a 80 kilómetros por hora y con una carga de 22,5 toneladas por eje, con lo que

beneficiará sensiblemente a emprendimientos agrícolas, mineros, industriales y forestales cercanos a la ubicación de las líneas férreas”.

En otro orden, también se espera un importante impacto con la construcción de 26 kilómetros de vía doble inicial, “docenas de vías secundarias para cruce de trenes y más de 40 puentes ferroviarios (entre reforzados y nuevos)”.

En materia de trenes, el relevamiento realizado por Uruguay XXI, asegura que actualmente la red ferroviaria cuenta con una extensión de 1.652 kilómetros en operación y la existencia de 52 locomotoras de vía principal y 764 vagones.

Asimismo, se destaca la conexión con las redes de Argentina a través del ramal El Precursor, sobre la represa de Salto Grande y con Brasil en el paso de frontera Rivera-Livramento.

Las redes ferroviarias de Argentina y Uruguay cuentan con igual trocha, diferente a lo que sucede en Brasil. De cualquier manera, la tecnología existente hoy en día reduce los contratiempos causados por la diferencia en el ancho de las vías.

Como conclusión del desarrollo ferroviario, el informe indica que se trata de “un gran avance para impulsar un modo de transporte complementario, competitivo y sustentable que incidirá en los costos, tiempos y eficiencia logística” a partir de su entrada en funcionamiento, estimada para mayo de 2023.

CÁTEDRA DE LOGÍSTICA GRUPO RAS

Primer concurso de TECNOLOGÍAS LOGÍSTICAS en Uruguay

PARA QUE TODOS PUEDAN PARTICIPAR

Extendemos el plazo hasta el 9 de julio



tecnolog^{ra}

Premio U\$S 9000

Conocé las bases en: centrotecnolog.com

Organizan: GRUPORAS ITHAKA UCU

Apoya: HUAWEI ANII

Retrasos en puerto de China complica comercio mundial

Los cuellos de botella en el movimiento marítimo mundial parecen no dar tregua. La pandemia de Covid19 sigue complicando el normal funcionamiento de los puertos, que experimentan retrasos luego de sortear un problema mayúsculo con el bloqueo que se produjo en el canal de Suez por el encallamiento de un buque.

Las consecuencias son claras pues, con el tránsito colapsado por las demoras, las repercusiones llegan con falta de bodega, de contenedores y con la consecuente suba del precio de los fletes.

Los puertos de China están sufriendo los distintos embates, que repiten la situación por la que ya pasaron los principales puertos de Estados Unidos y Europa.

En este sentido, el atascamiento que se está registrando en Yantian International Con-



tainer Terminals, en el puerto de Shenzhen, se estima que demorará en regularizarse, lo que presionará nuevamente al alza en el precio de los fletes.

Según publica el portal

español El Economista, con información de la agencia Bloomberg, "la historia viene desde mayo, cuando el puerto de Yantian, uno de los más activos de China, anunció que

no aceptaría nuevos contenedores para exportar bienes ante la aparición de un brote de covid-19". Al principio se supuso que el puerto estaría en funcionamiento en unos pocos

días, pero su reapertura se ha ido retrasando.

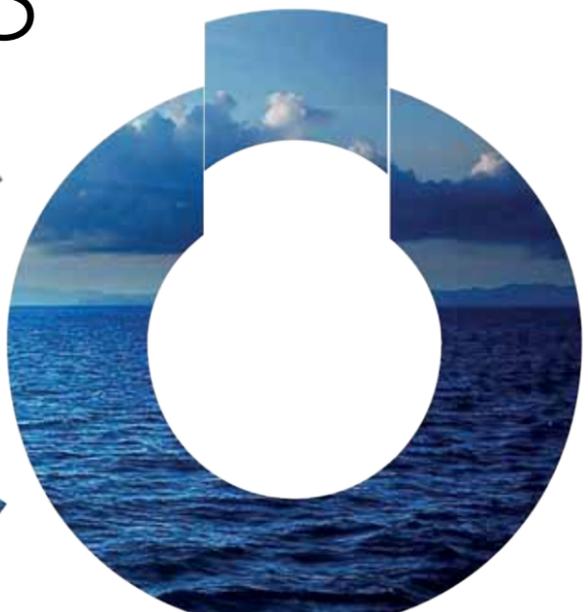
En ese sentido, el portal asegura que "a medida que se prolongaba el cierre parcial, las rutas comerciales se han ido atascando, disparando el precio de los fletes que se pagan por enviar mercancías de un lugar a otro".

Si bien ahora se espera que en las próximas semanas se normalice la situación, "el daño ya está hecho", indica Bloomberg que, además, explica que las consecuencias se propagarán a todo el mundo.

Al respecto, el artículo asegura que "esos tiempos (perdidos) van a generar un problema crítico porque las interrupciones van a coincidir con el período de demanda máxima de finales del verano en Estados Unidos y Europa, donde los minoristas y otros importadores reabastecen los almacenes antes de la fiebre de las compras navideñas de fin de año".

teorema

NOS HACEMOS



La estrategia de Sustentabilidad de Montecon es uno de nuestros orgullos de larga data, que cada año da un paso más.

Estamos convencidos que el camino para lograr grandes cambios, implica trabajar colaborativamente y desde acciones concretas.

- Reducción de emisiones de CO2
- Adopción de energías limpias y eficientes en parque de maquinaria
- Recambio de vehículos a eléctricos
- Programa ECO de cambio cultural
- Programa de Reciclaje y gestión de residuos
- ECOTeam, equipo de colaboradores interno
- Capacitaciones en nuevas fuentes energéticas

