

# COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • Sábado 25 de setiembre de 2021 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 215

# Toca fondo

La Hidrovía Paraguay-Paraná enfrenta un problema estructural y coyuntural que cada año se presenta como una amenaza para el comercio exterior de la región: el déficit hídrico y la falta de un plan de dragado constante y consistente que haga posible la navegabilidad. Este año, además, los bajos niveles impiden que las dragas entren a algunos pasos críticos y complica el suministro de agua potable para la población • Páginas 2 a 8

WIKIPEDIA



AS ONE, WE CAN.

# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2  
Tel.: +598 29172620

Email: [uy.sales.all@one-line.com](mailto:uy.sales.all@one-line.com)  
Montevideo, Uruguay  
[www.one-line.com](http://www.one-line.com)

# Bajante y falta de previsión; combo letal para la hidrovía

La sequía y el déficit hídrico tienen en niveles críticos a los ríos Paraguay y Paraná, pero desde el sector fluvio-marítimo se asegura que falta un plan maestro que ejecute obras en tiempo y forma

**L**a situación de bajante y del déficit hídrico en la Hidrovía Paraguay-Paraná cada vez es más preocupante y está generando muchos obstáculos en el comercio exterior de la región. Si bien la situación de retrasos en los fletes es mundial, en la zona central de América del sur se suma la falta de agua de los principales ríos.

Las flotas tanto argentina como paraguaya se encuentran en situación crítica, pudiendo navegar con apenas el 40% de su capacidad de bodega, teniendo que dejar mercadería a pie de muelle o en los depósitos portuarios para poder llegar a los puertos de transbordo.

Si bien existe un factor climático que es incontrolable, también hay situaciones previsibles como lo es mantener una política de dragado y mantenimiento de la principal



El comercio a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná es fundamental para Paraguay, pero enfrenta congestión por varios motivos



JANDENUL.COM

## 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.

vía de salida del grueso de la producción de Paraguay, Bolivia y Argentina, como lo es la Hidrovía.

Según fuentes privadas y oficiales del ambiente fluvial paraguayo, la situación de pérdida y sobrecostos es insostenible y las previsiones no son buenas para los próximos meses.

De acuerdo con lo publicado por el diario guaraní Última Hora, "a la crítica situación que también afecta al río Paraná se le suman los pronósticos de que el fenómeno de La Niña podría prolongarse, causando más sequía en la región sudamericana".

Asimismo, recuerda que en octubre del año pasado el río Paraguay registró niveles históricos de descenso tras 51 años, y que este año podría repetirse.

De esta manera, es el cuarto año consecutivo que la navegación está sufriendo estos embates, por los que el sector privado hace tiempo que reclama acciones del gobierno para mejorar la infraestructura del río con obras necesarias para no paralizar el comercio exterior paraguayo.

Los reclamos pasan por la falta de dragado, pero también se estima que ya es demasiado tarde como para llegar a una

rápida solución. En los pasos críticos los bancos de arena ya están a la vista, por encima del nivel del agua y eso hace imposible el trabajo de una draga.

Incluso, en varias partes del río que no se da esa situación, tampoco es posible llegar con el equipamiento acorde para profundizar.

El nivel del agua es de ocho pies y menos en algunos puntos de la Hidrovía.

Según autoridades paraguayas, ya no solo se trata de un problema para la navegación, sino también para el suministro de agua potable para la población.

La situación es preocupan-

## Falta de bodega en el mundo genera demanda de barcos viejos

Según fuentes del sector privado paraguayo, el actual contexto mundial está marcando el problema de una falta importante de bodega a nivel global, situación que está generando demanda de barcos viejos en América del Sur.

Los empresarios aseguran

que están llegando representantes de compañías chinas, griegas y de otras partes de Europa para comprar embarcaciones de varios años de uso y que se los llevan para trabajar en aquellos países.

En ese sentido, explicaron que los astilleros del mundo están repletos de

pedidos y que las entregas no están siendo anteriores a cuatro años luego de las solicitudes. Hoy en día se están llevando cualquier barco para tener más bodega porque China, Estados Unidos y gran parte del mundo está trancado por esta situación.

te a todo nivel y, tras haberse encendido las alertas, el gobierno ha intentado algunas alternativas, pero que han sido reacciones tardías de acuerdo con lo manifestado por representantes del sector privado consultados por *Comercio Exterior & Transporte*.

Definitivamente, aseguran algunos actores del sector, a Paraguay le falta un plan maestro que haga del dragado algo constante, más serio y no como una reacción a situaciones que llegan a un nivel de crisis.

“Esto se podría haber solucionado con dragado antes, pero hoy en día hay tan poca agua que una draga grande no puede llegar hasta los lugares críticos para hacer su trabajo. El río sigue bajando un centímetro por día y dependemos de que empiece a llover en el Amazonas. De cualquier manera, con los registros normales, la situación no va a mejorar antes de dos o tres meses. Las previsiones son de que hasta enero no vamos a tener soluciones en este sentido”, dijo Robert Bosch, uno de los principales empresarios



El sector privado reclama un plan de dragado para evitar situaciones que obstaculicen el comercio

frases

“De esta situación se sale con tiempo, con dragado, que hace años se viene hablando. Pero si no hay agua, no hay dragado que resista. Es un problema climático por el que no se puede culpar a nadie, pero si hubiera un plan maestro para el río podría mejorar un poco la situación, en especial en los pasos críticos.

**Mauricio Amigo**  
Presidente de la Cámara Paraguaya de Exportadores

Continúa en la página siguiente

**ESTAMOS EN OBRA**

URUGUAY  
TCP  
PUNTO DE REFERENCIA  
TCP

**KATOEN NATIE**  
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

www.terminaltcp.com.uy

Viene de la página anterior

paraguayos relacionado con el transporte fluvial.

En ese sentido, varios actores entienden que en Paraguay se ha dragado en algunos lugares, tramos por tramos, pero que la solución no es algo que sea de hoy o de ayer.

“Acá hay que hacer un proyecto para dragar; y dragar, no quedar solo en el proyecto”, dijo otro de los referentes consultados, quien aseguró que “hoy en día la Hidrovía tiene horario”.

Explicó que a las cinco de la tarde oscurece y todas las embarcaciones deben anclar en donde estén, ya que no hay balizamiento y hay pasos difíciles que no se pueden hacer de noche.

Al peligro de la varadura, se le agrega que si un barco queda en esa situación, al día siguiente sube la Prefectura para hacer una revisión completa del barco, acción que se repite una vez que sale de la varadura. Eso significa cuatro días perdidos y un sobrecosto que no se puede afrontar. Según el empresario, el costo

## A las 5 de la tarde hay que anclar en la parte del río donde este la barcaza

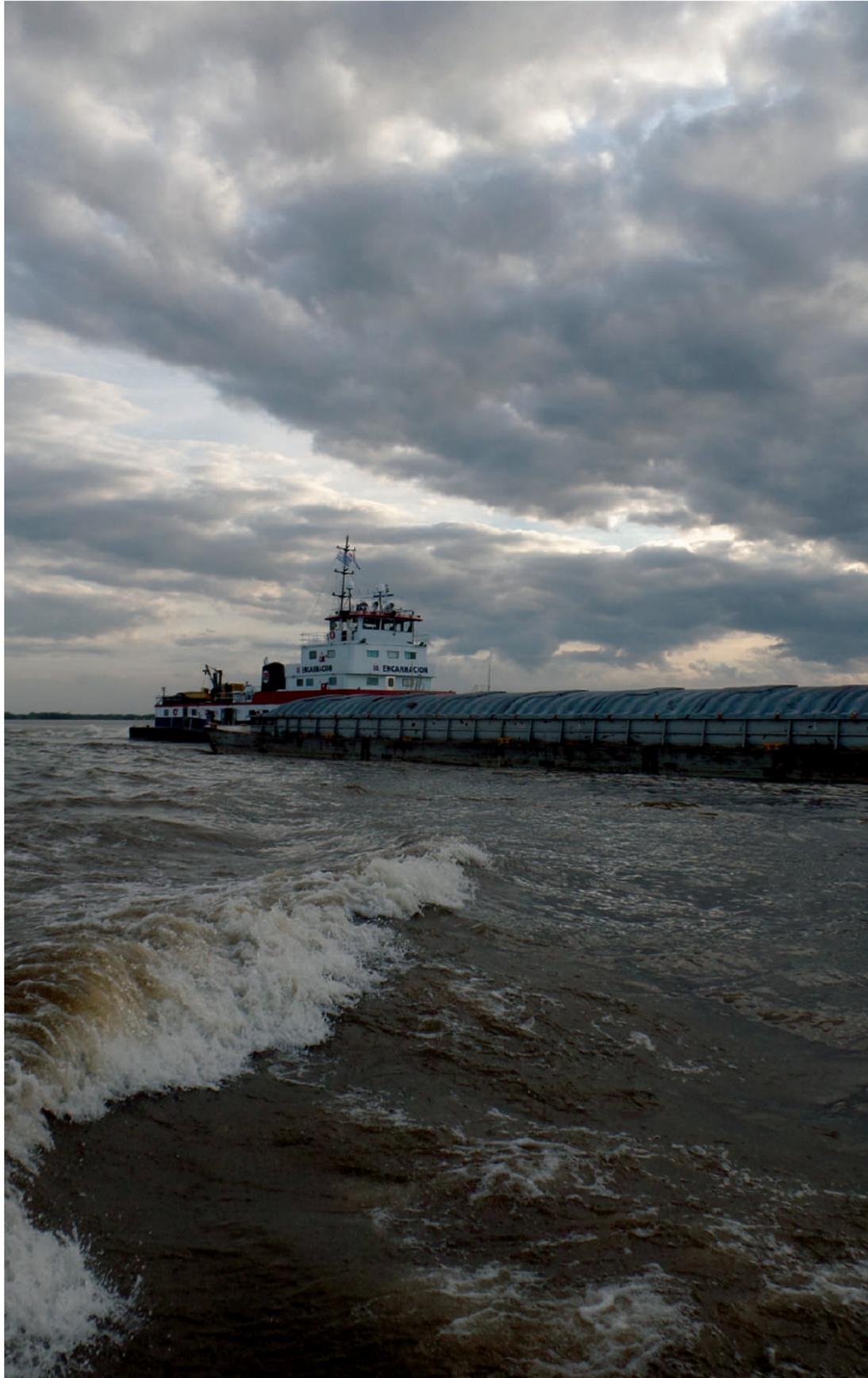
diario de estos buques está en el orden de los US\$ 10 mil.

“Es un costo que no aguanta la carga y no aguantan los contratos. Hoy en día la Hidrovía tiene horario, es como una oficina”, añadió.

Por su parte, el director de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Juan Carlos Muñoz, dijo que hay casos de cierres abruptos de canales por sedimentación que se pueden arreglar y que lo ideal sería tener todo el río intervenido con previsiones, en los lugares más problemáticos, como una medida paliativa previa al desastre.

“Lo que hay que tener es un plan maestro de mantenimiento de la vía navegable, en toda su extensión. En un río como el Paraguay, bien complicado, de llanura, donde hay demasiadas curvas y los lugares de sedimentación son uno tras otro, no es que sea imposible hacerlo, pero es complicado. Por eso se impone tener una solución de fondo”, agregó Muñoz.

En otro sentido, también hizo hincapié en el fenómeno climático y manifestó que se trata de “algo que se debe mirar con mucha atención, porque en esto está en juego la energía y el consumo humano del agua, además de la navegación”.



La flota paraguaya es de las mayores del mundo y sus barcazas mueven la mayoría del comercio de su país

### Gestiones ante el gobierno

Los empresarios paraguayos explicaron a *Comercio Exterior & Transporte* que desde siempre se han hecho reclamos ante el gobierno para que la situación del río se tome en serio, pero aseguran que en muchos sectores del Estado, y de la política, no tienen la visión de la importancia estratégica que tienen el río y la Hidrovía para la economía de Paraguay.

En ese sentido, también dijeron que es llamativo que no se haga algo que tiene bajo costo en relación al beneficio que significa para la economía y el comercio del país.

Bosch manifestó que “el costo del dragado, por lo menos desde confluencia hasta Concepción, es de no más de US\$ 120 millones, que no es nada para esto, dado que el 85% del comercio exterior

paraguayo entra y sale por la Hidrovía”.

Lo mismo opinó el presidente de la Cámara Paraguaya de Exportadores (Capex), Mauricio Amigo, pero agregó que si bien se ha insistido al gobierno por el dragado, “está siendo muy difícil que el sector privado pida cosas al gobierno, ya que se está en un año de elecciones”.

Asimismo, Amigo dijo que para el año próximo se espera lluvia, aunque recordó que este año arrancó bien, pero cuando el río empezó a bajar se generó mucha incertidumbre.

### Proyectos y negativa

Pese a las dificultades que todos los años tienen en jaque a la navegación paraguaya, las negativas a distintos proyectos e ideas se han encadenado.

Paraguay, que posee una de

las flotas fluvial más grande del mundo, ha recibido proyectos de soluciones provenientes de empresas chinas, holandesas, belgas y hasta de los ingenieros marinos estadounidenses, que han trabajado en el río, pero nunca se llegó a un consenso político para que se hagan las obras necesarias.

“Increíblemente no ven esto como algo estratégico a pesar de que tenemos las dos represas hidroeléctricas más grandes del mundo y de que hicimos las líneas para venderle energía a Brasil y a otros países, ya que nosotros usamos el 7% de la energía que producimos en las hidroeléctricas”, dijo un representante del sector.

### Protagonismo del camión

La dificultad que está generando la condición del río en

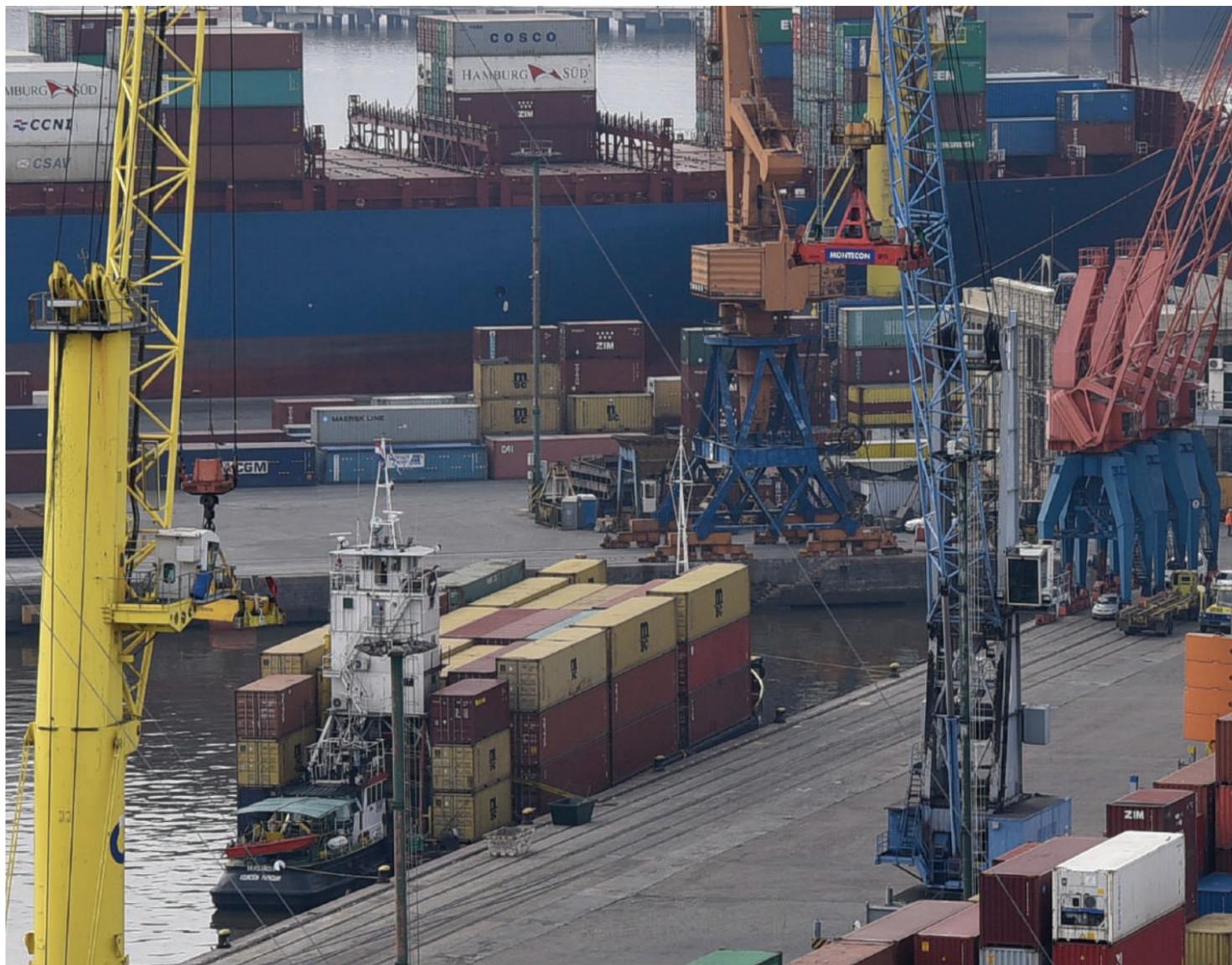
### frases

“Tenemos graves problemas en algunas partes del río Paraguay, pero lo que más nos preocupa es el Paraná, en donde hay algunos pasos con escasos 9 pies. Pasamos, pero estamos viniendo con todas las embarcaciones paraguayas a menos del 50% de capacidad de bodega. No podemos cargar más porque no hay agua en el río y no hay calado. Eso afecta a todo el transporte fluvial y totalmente a los contratos de los exportadores, que tienen que cumplir con sus salidas con la cadena logística”.

“Estamos teniendo complicaciones con los equipos porque no hay contenedores. Llegamos con los buques fluviales a Buenos Aires o Montevideo y a veces debemos esperar 10 o 12 días por atrasos de los marítimos, pero también porque, de pronto, llega un barco con algún caso de Covid 19 y se queda parado 15 o 20 días. Hemos tenido casos de internaciones de tripulantes en centros de salud de Uruguay o Argentina y eso nos cuesta un montón de dinero.”

### Robert Bosch

Empresario paraguayo



El puerto de Montevideo es uno de los principales puertos de transbordo de los contenedores que llegan y salen en barcas paraguayas

frases

“El sobrecosto que se genera por no poder navegar con carga completa se suma al aumento del flete marítimo. Si se quisiera seguir con la escala de costos que se tenía tiempo atrás, habría que duplicar el precio y trasladarlo a la carga, algo que el mercado lo resiste.

**Juan Carlos Muñoz**  
Director de la Administración  
Nacional de Navegación y Puertos  
de Paraguay

Asunción y el atraso en los puertos de transbordos (Montevideo y Buenos Aires) por la acumulación de contenedores está dando lugar a que el camión entre más en escena. Según Amigo, “el camión está tomando otro protagonismo”.

De la misma manera opinó Muñoz, quien señaló que de lo que llega de Uruguay a Paraguay, mucho es por transporte carretero. De todas formas,

### El rol del camión y la opción de salir por puertos de Brasil

aclaró que “no todo el mundo lo puede hacer”, ya que el sector de electrónica, por ejemplo, trata de no ir por rutas argentinas por las demoras aduaneras y por miedo a los robos.

Muñoz también explicó que los volúmenes de movimiento de carga de exportación e importación de Paraguay se han superado con respecto al año pasado y que al no haber un abastecimiento adecuado en los puertos de Montevideo y Buenos Aires, el camión está teniendo más cabida.

#### La opción de Brasil

Esta modalidad de utilizar la vía terrestre también puso en escena con más fuerza al puerto brasileño de Parana-

guá que, según Muñoz, está haciendo mucho marketing en Paraguay.

“La terminal de contenedores de Paranaguá está muy activa promocionándose, sobre todo entre los importadores. Está estableciendo un régimen de retorno del contenedor y, si bien Paranaguá no mantiene acuerdos con las líneas navieras, o al menos no con la mayoría, todas las líneas que llegan al Río de la Plata paran antes en la terminal de Paranaguá”, dijo Muñoz.

Consultado acerca de si es viable en materia de costos, el empresario y referente del sector explicó que, probablemente, haya mucha gente que decida a traer sus mercaderías por esa ruta.

“Entre la escala que el buque marítimo hace en Paranaguá y la primera escala en el Río de la Plata, dependiendo de los puertos que toque en el medio, puede haber una diferencia de hasta 20 días, lo que hace viable la opción de Paranaguá. Y, si encima hay más demora para llegar por la Hidrovía hasta Paraguay, parece ser una opción más favorable la de entrar por Brasil”, dijo.

Al respecto agregó que “si Parana-guá ofrece un tránsito de 72 horas después de recibir el contenedor, es una ventaja que se sumaría al ya seductor precio competitivo y a la seguridad de la carretera, que es buena” ●

**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

# Cafym ofrece recursos para dragados en Paraguay

El presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay, Esteban dos Santos, dijo que los privados propusieron al gobierno aportar batimetrías para las obras necesarias en el río



frase

“La bajante está ocasionando que no podamos operar con bodegas completas. Estamos trabajando con el 40% de la capacidad, calculado en tonelaje. Es una cifra preocupante y mucha pérdida. Y eso solo con lo que tiene que ver con las condiciones del río, pero se le suma el problema de que la carga se está acumulando en los puertos de transbordo”

**Ricardo dos Santos**  
Presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay

Esteban dos Santos explicó la crítica situación por la que pasa la navegación y el comercio exterior de Paraguay

La situación por la que pasa el comercio exterior paraguayo en relación a las dificultades de navegabilidad que presentan los ríos Paraguay y Paraná tiene a todos los actores de la cadena trabajando arduamente en busca de soluciones. Pero no viene de este año, aunque en el momento se precisan medidas de emergencia para poder escaparle a una crisis hídrica que se agrava,

Acerca de las dificultades coyunturales y estructura-

les de estos temas, *Comercio Exterior & Transporte* dialogó con el presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Cafym), de Paraguay, Esteban dos Santos, quien se refirió a las reuniones que han mantenido los privados con el gobierno.

**Días atrás se reunió con parte del equipo de gobierno. ¿Cómo se propició ese encuentro?**

Estuve en una presentación que hizo el equipo económico nacional sobre la emergencia provocada por la sequía y el déficit hídrico que tenemos a

**8** pies es la profundidad que hay en algunos pasos críticos de la Hidrovía, pero la situación puede ser peor. Incluso, hay puntos del río donde los bancos de arena quedaron a la vista y otros a los que las dragas no pueden llegar por la falta de agua.

nivel país, algo que está ocasionando dificultades no solo para la navegación, sino también para el adecuado suministro de agua potable. Además, se están generando focos de calor que terminan en incendios forestales. Ante esta situación se hizo una presentación acerca de todas las medidas que el gobierno está adoptando y en ese marco se dio el encuentro con las autoridades.

**Usted tomó la palabra en esa instancia, ¿qué fue lo que expuso ante el equipo económico?**  
Plantee que es claro que ne-

cesitamos acelerar las obras de dragado. Si bien se están llevando a cabo, los contratos tienen un plazo de ejecución de 18 meses. En ese sentido, yo manifesté que no tenemos 18 meses para ejecutar esas obras, sino que debemos anticipar, por lo menos, un gran porcentaje del volumen de estos contratos para que se desarrollen antes de finalizar el presente año.

**¿Estas obras de dragado que se están haciendo corresponden a lo que votó el Parlamento?**  
El año pasado se trabajó en

## 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



frase

“El MOPC hizo el llamado a licitación, ad referendum, del presupuesto de este año. Este llamado se hizo en setiembre del año pasado y se adjudicó en diciembre, se firmaron los contratos en marzo y las obras arrancaron en mayo. Es decir, Teníamos para aprobar una ley de emergencia hídrica en agosto de 2020 y las obras de dragado empezaron recién en mayo de 2021.”

una ley de emergencia hídrica que permitía redireccionar fondos de otras carteras hacia el Ministerio de Obras Públicas y Comunicación (MOPC) para ejecutar obras de dragado. Esa ley no se promulgó el año pasa-

do. Pasó por las cámaras de diputados y senadores y en esta última quedó y se archivó. Aun así, el MOPC hizo el llamado a licitación, ad referendum, del presupuesto de este año. Este llamado se hizo en setiembre

del año pasado y se adjudicó en diciembre, se firmaron los contratos en marzo y las obras arrancaron en mayo. Es decir, teníamos para aprobar una ley de emergencia hídrica en agosto de 2020 y las obras de draga-

do empezaron recién en mayo de 2021. Esta ley se volvió a tratar en el Congreso nacional y se promulgó en julio de este

*Continúa en la página siguiente*

**Ricardo dos Santos**  
Presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay

## Protagonistas del crecimiento

Nuestra **Agencia Marítima Christophersen** es responsable de atender a los buques provenientes de Asia y Europa que transportan los componentes de la nueva planta de celulosa en Paso de los Toros.

Es el proyecto industrial más grande de la historia del país

Estamos orgullosos de asumir esta responsabilidad y de poder contribuir en proyectos claves para el crecimiento del país.

Somos experiencia en acción

[www.chr.com.uy](http://www.chr.com.uy)

**CHR**  
GROUP  
Experiencia en acción



Viene de la página anterior

año. Esta aprobación permite que se otorgue el presupuesto para cubrir esta licitación que se había hecho ad referendum de estos fondos.

**Estas obras tienen marcadas distintas etapas. ¿Lo que están pidiendo desde el Cafym es que se apuren las mismas?**

Más que distintas etapas lo que tienen es un plan de ejecución de 18 meses para cada tramo. La licitación se hizo en tres tramos. Desde confluencia (cruce entre los ríos Paraguay y Paraná) hasta Asunción; desde Asunción hasta Concepción, y de allí hasta el río Apa. Cada tramo fue adjudicado a una empresa diferente y cada empresa tiene volúmenes mínimos y máximos asignados, según las necesidades. Y tienen 18 meses para ejecutar su contrato. Nosotros lo que le dijimos al gobierno es que debemos considerar el volumen máximo de los contratos y nunca el mínimo ni uno intermedio. Entendemos que hay que ejecutar el volumen máximo que permiten los contratos y el 20% adicional que la ley aprueba ampliar en cada uno de esos contratos. Los tres contratos suman 3 millones de metros cúbicos y tenemos que ejecutarlos todos, más la ampliación de 600 mil metros cúbicos que tenemos que gestionar. Entendemos que

**Los tres contratos de dragado suman 3 millones de metros cúbicos**

todo eso se debe hacer dentro de este año. Adicionalmente, entendemos que el MOPC tiene que trabajar ya en el llamado a una nueva licitación para poder dar continuidad a estas obras de dragado el año que viene, dado que la situación hídrica en general va a ser similar a la de este año.

**¿No hay un plan maestro a nivel de gobierno para que el río se pueda mantener navegable?**

Se viene trabajando ya desde 2019, cuando la empresa Jan de Nul presentó una iniciativa privada para la concesión de dragado de un tramo del río. Eso forma parte del plan que tiene en general el MOPC, pero no hay un plan muy concreto de largo plazo para enfrentar la necesidad de todo el sistema. Lamentablemente no lo puede trabajar solamente Paraguay porque en el trayecto norte las aguas son compartidas con Brasil y en el sur con Argentina. Entonces, es un asunto que se tiene que resolver en conjunto entre los tres países.



WIKIPEDIA

**¿Y qué opinan las autoridades al respecto?**

Desde cancillería se viene trabajando, junto con el MOPC y la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), en conversaciones con Argentina en la comisión mixta administradora de las aguas compartidas. Si bien hay definiciones a través de acuerdos que tienen muchos años, están trabajando en ver a quién le toca cada tramo. Lo que se viene haciendo es un plan para que cada responsable de tramo se ocupe realmente de la obra que corresponde.

**¿Cuál sería el tramo que sería responsabilidad de Paraguay?**

En el tramo sur, compartido con Argentina, a Paraguay le tocaría el sector entre Formosa y Asunción, mientras que Argentina se encargaría desde Formosa hasta confluencia.

**¿Cómo están los puertos de transbordo con la situación del río?**

La bajante está ocasionando que no podamos operar con bodegas completas. Estamos trabajando con el 40% de la capacidad, calculado en tonelaje. Es una cifra preocupante y mucha pérdida. Y eso solo con lo que tiene que ver con las condiciones del río, pero se le suma el problema de que la carga se está acumulando en los puertos de transbordo. Si bien se está dando tanto en la exportación como en la importación, en esta última es más notorio. Primero porque la balanza está más inclinada

hacia la importación, pero segundo porque la exportación está limitada a la bodega marítima disponible. En la importación hay un gran volumen de contenedores demorados en puertos de transbordo debido a la limitación que tenemos en los ríos.

**¿Cuál es la situación de los puertos paraguayos?**

Según las resoluciones que emite la Prefectura General Naval el calado entre confluencia y Villeta no llega a los 10 pies y al norte de Asunción a los ocho pies, pero la situación es cambiante y tiende a agravarse.

**¿Cómo se pueden realizar los trabajos de dragado con un río en esas condiciones de tan poca agua?**

En realidad no es lo ideal y realmente se dificulta mucho por lo bajo que está el río, que impide que las dragas puedan acceder a las zonas complicadas. Y el volumen a dragar es mucho mayor porque, inclusive, los bancos de arena ya están al descubierto. Hay muchas dificultades en ese sentido y también por el gran volumen de sedimentos que hay que retirar cuando el agua está más baja.

**¿Qué devolución tuvieron de las autoridades cuando manifestaron su preocupación?**

Adicionalmente a la reunión con el equipo económico nacional, hablamos más en detalle sobre las actividades con el ministro de Obras Públicas (Arnoldo Wiens), cuya primera

**frase**

“No hay un plan muy concreto de largo plazo para enfrentar la necesidad de todo el sistema. Lamentablemente no lo puede trabajar solamente Paraguay porque en el trayecto norte las aguas son compartidas con Brasil y en el sur con Argentina. Entonces, es un asunto que se tiene que resolver en conjunto entre los tres países”

**Ricardo dos Santos**

Presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay

reacción fue verdaderamente muy buena. También estuvo Jorge Bergara, que es el director de proyectos estratégicos del MOPC, de quien depende esta licitación. Consideramos muy buena la reunión y estamos en proceso de la firma de un convenio de cooperación entre el Cafym, el MOPC y la ANNP, por el cual, principalmente desde el Cafym podríamos aportar a las obras de dragado, sobre todo batimetrías y otros recursos para que se puedan hacer los trabajos. En ese sentido, tenemos reuniones operativas semanales con el MOPC y todas las empresas de dragado porque desde hace un buen tiempo que venimos participando técnicamente en la definiciones de los planes de dragado en cada paso, controlando los volúmenes, entre otras cosas.

**¿Hay embarcaciones que no estén participando hoy del tráfico por todo este problema de falta de agua?**

No tengo el detalle exacto de las embarcaciones que están en situación de amarre, pero todas aquellas que tienen mayor calado operativo, actualmente no pueden navegar debido a las malas condiciones en las que se encuentra el río. Lo que hacen muchas empresas es un cambio de convoy entre los remolcadores de mayor y menor calado, pero eso está generando más costo, más retrasos y suma un montón de factores que hacen que toda la operación sea muy ineficiente y muy costosa. ●

# Presentan protocolo y se pone en marcha el acuerdo con TCP

La Administración Nacional de Puertos elaboró el formato con el cual se producirá la migración de los servicios de contenedores desde los muelles públicos hacia la terminal especializada

**A** principios de setiembre la Administración Nacional de Puertos (ANP) presentó al sector privado un proyecto de protocolo para comenzar a cumplir el artículo 14 del nuevo Reglamento General de Atraques de buques en el puerto de Montevideo, que está asociado al acuerdo entre el gobierno y la empresa Katoen Natie, accionista mayoritaria de Terminal (de contenedores) Cuenca del Plata (TCP).

Tras ello, el 14 de setiembre, el Centro de Navegación (Cennave) envió a la ANP, concretamente a su presidente, Juan Curbelo, las dudas sobre el protocolo, que surgieron de la reunión realizada por su mesa de agentes marítimos, que son los representantes de las líneas marítimas que llegan a Montevideo.

El protocolo establece como fecha de comunicación el día 1 pero en el texto aparece un espacio vacío donde debería ir el mes, aunque sí figura el año y es 2021. De esta manera, queda claro que será anunciado este año y el sector, en general, estima que será el próximo 1 de octubre, para que pueda entrar en vigencia el 1 de noviembre.

La intención de este protocolo es poner a andar el acuerdo que se firmó en febrero del presente año y comenzar con la aplicación del reglamento de atraque en la medida de las posibilidades actuales.

Lo que surge de este protocolo que procesa la ANP es que comenzará la derivación de operativas de contenedores desde los muelles públicos, operados por la empresa Montecon, hacia la terminal TCP.

Es notoria la intención de comenzar a poner en marcha lo estipulado, consagrando el



El puerto de Montevideo empieza a tener movimientos hacia su nueva dinámica

acuerdo entre el gobierno y la empresa belga, que lleva ya algunos meses de vigencia y no ha sido aplicado hasta el momento.

Asimismo, el acuerdo ha tenido duras críticas desde el sector y desde el ámbito político, generando incluso la interpelación del entonces ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber.

En ese sentido, *Comercio Exterior & Transporte* consultó a algunas fuentes del ambiente marítimo-portuario y una de esas fuentes aseguró que la discusión política quedó agotada y que, guste o no, el acuerdo está firmado, el reglamento está vigente y no se puede seguir estando en una nebulosa.

Otro actor del sector manifestó que si el gobierno elaboró, firmó y defiende este acuerdo, debe tener la valentía de aplicarlo y de exponerse a los que venga.

Según las respuestas obtenidas a las consultas realizadas

por *Comercio Exterior & Transporte*, en los primeros días de setiembre la empresa Montecon presentó una denuncia por prácticas anticompetitivas, que fue elevada ante la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia. Se trata de una denuncia en contra del gobierno y de la empresa belga Katoen Natie.

Extraoficialmente, también se pudo saber que los socios de la empresa Montecon, de origen chileno y canadiense, estarían preparando ya juicios internacionales en contra del Estado uruguayo.

## Efecto del protocolo

Una vez que el protocolo se ponga en marcha y se empiece a cumplir el reglamento de atraque, la primera migración desde los muelles públicos hacia TCP sería de un solo servicio. Concretamente el que conecta con puertos de Lejano Oriente y, par-

ticularmente, China. Sería así el primer cambio para la empresa y redundaría en un impacto en los trabajadores de Montecon, pues se estima que más de 60 personas serían enviadas a seguro de desempleo con este movimiento.

De esta manera, el curso del mencionado protocolo no solo ha generado preocupación en el sector privado, sino también en el ámbito sindical, tanto del gremio base de Montecon como del portuario en general.

Así, el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (Supra) realizó un paro en la mañana del pasado 10 de setiembre, además de plegarse al paro general del día 15, en el que el Supra tuvo un papel protagónico.

En el caso del paro portuario del día 10, que fue sorpresivo y hasta la hora 13, el gremio de trabajadores de Montecon no levantó la medida y acudió al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Allí se propuso un diálogo y se convocó a una mesa de trabajo para tratar específicamente la situación de estos trabajadores en relación a los perjuicios que pudieran sufrir por la aplicación del nuevo reglamento (ver páginas siguientes).

Las conversaciones allí se basaron en la preocupación por la pérdida de trabajo del personal de Montecon y se manejaron las posibilidades para que fueran absorbidos por TCP.

Los trabajadores pidieron que se les mantuvieran las fuentes de trabajo y las mismas condiciones que tienen actualmente, por lo que solicitaron firmar un compromiso escrito.

Según el presidente del sindicato de trabajadores de Montecon, Martín García, el presidente de la ANP, Juan Curbelo, aseguró que TCP tomaría a los trabajadores que quedaran fuera de Montecon por el pasaje del servicio que hoy atiende la empresa en los muelles públicos.

En este encuentro no estaban representantes de las dos empresas vinculadas al tema, Montecon y TCP, pero fue expresamente invitado el Centro de Navegación (Cennave) que, si bien representa al sector privado, no puede asumir compromisos que le son inherentes a cada una de las empresas.

De esta manera, el próximo lunes se mantendrán nuevas reuniones, esta vez entre la mesa creada a tales efectos con las empresas Montecon y TCP, por separado.

Las negociaciones continuarán en este ámbito en materia laboral, pero el protocolo y el acuerdo, así como el reglamento de atraque, seguirán siendo tema de debate a nivel del sector privado, de la autoridad y también en el espectro político. ●



EVERGREEN LINE

OFRECEMOS SERVICIOS SEMANALES  
DESDE Y HACIA LEJANO ORIENTE

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

Unimarine  
Uruguay

# Sindicato de Montecon alerta por migración de servicios

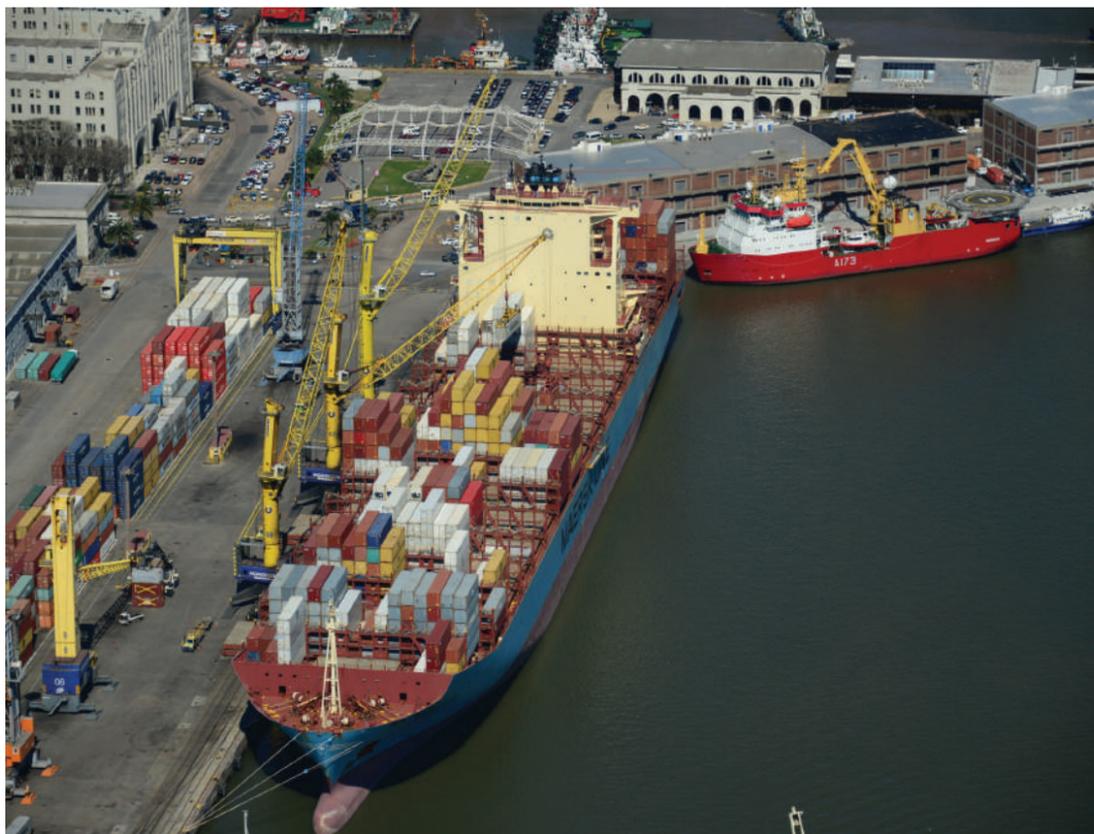
El anuncio de un protocolo elaborado por la Administración Nacional de Puertos, generó la reacción del gremio y motivo reuniones en el Ministerio de Trabajo que desembocaron en una mesa de diálogo

**L**a nueva dinámica en el puerto de Montevideo en materia de contenedores preocupa a los trabajadores de Montecon, principal operador en muelles públicos, que semanas atrás tomaron conocimiento del protocolo por el que la Administración Nacional de Puertos (ANP) pondrá en marcha el acuerdo entre el gobierno y Katoen Natie, que otorga prioridad de operativa a Terminal Cuenca del Plata (TCP).

El mismo habilita a que se inicie la migración de servicios hacia la terminal especializada y eso redundará en la pérdida de empleo entre los trabajadores de Montecon.

Al respecto, *Comercio Exterior & Transporte* dialogó con el presidente del sindicato de trabajadores de esta empresa, Martín García, quien manifestó que buscarán las vías de diálogo para que el gobierno le asegure la fuente laboral.

**¿Cuándo se enteró de la existencia del protocolo que anunciará el inicio de la migración de servicios de Montecon a TCP?**



Los trabajadores de Montecon aseguran que se irá de la empresa uno de los servicios más importantes

Nosotros nos enteramos mientras estábamos en el paro de tranajadores portuarios del día 10 de setiembre. Eso llevó a que nos juntáramos inme-

diatamente con el ejecutivo de la empresa para analizar la situación porque vemos que ya se nos venía todo arriba. Lo que decidimos en el momento

fue continuar el paro. Si bien el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (Supra) levantó la medida para el resto de las empresas, y como nosotros

ya estábamos declarados en conflicto a nivel del Supra hace ya bastante tiempo, el sindicato de Montecon continuó con el paro.

**¿Esa información que recibió decía cuándo se aplicaría el protocolo?**

No tenía la fecha, pero la persona que nos hizo llegar la noticia del protocolo, nos dijo que estaba estipulada para el 1 de octubre. Después, el mismo presidente de la ANP (Juan Curbelo) nos comunicó que sería en esa fecha. En el momento que nos enteramos de esto decidimos seguir el paro y ver las consecuencias, porque no teníamos otra idea de cómo seguir. El primer llamado fue de la empresa porque teníamos un barco en el muro y estaba preocupada. Pero lo que nosotros le dimos a entender a la empresa es que sabíamos lo que estaba pasando y que diferentes abogados nos asesoraron movilizarnos urgentemente porque, si no, lo único que íbamos a tener para reclamar sería el despido. De esa manera, lo que hicimos fue parar y pedir que se busque una solución.

## Protocolo de aplicación del artículo 14° del decreto 115/021

### ● Objetivo

Establecer pautas que regulen la aplicación del artículo 14° del Reglamento de Atraque (Decreto 115/021), para dar cumplimiento a priorizar la terminal especializada en el atraque de los buques portacontenedores y asimismo dar la mayor previsibilidad operativa de estos buques en el puerto de Montevideo.

### ● Protocolo de aplicación

1. A efectos de maximizar la eficiencia operativa de las cargas de exportación y transbordos, la priorización a la terminal especializada de los buques que operan en un esquema de servicio regular, se hará de forma gradual y por servicio.

2. A partir del 1° de ..... (sic) de 2021 la ANP aplicará el Artículo 14° del Reglamento de Atraque a uno de los servicios que a la fecha operan en los muelles multipropósito. Luego, la ANP priorizará cada 90 días un servicio adicional mientras

la terminal especializada tenga disponibilidad para recibirlo, en base al mecanismo definido más adelante.

3. La ANP comunicará la ejecución del punto anterior a las agencias representantes de las líneas marítimas que operen buques en los servicios mencionados. Dicha comunicación se realizará con 30 días calendario de anticipación por resolución del directorio.

### ● Mecanismos de priorización de servicios

4. Los servicios que hayan atraqueado en los muelles públicos durante los últimos seis meses, en más de un 60% de sus escalas con posibilidades de haber sido atendidos dentro de las 24 horas siguientes a sus llegada por la terminal especializada -según esquema de ventanas de atraque de la misma-, serán plausibles de ser priorizados por la ANP a la misma.

5. Para el primer servicio se anali-

za el período enero-junio 2021.

6. El servicio a priorizar a la terminal especializada será aquel que haya realizado la mayor cantidad de movimientos de importación y exportación en el mismo período. El objetivo a cumplir para definir esta selección es alcanzar cuanto antes el volumen de importación y exportación que pauta el alcance de la Fase II para la aplicación de descuentos a las cargas de exportación, según el Anexo V del acuerdo firmado entre el Grupo Katoen Natie y la República Oriental del Uruguay.

7. Se considerará que la terminal especializada tiene disponibilidad para recibir un nuevo servicio cuando:

7.1. Mantenga ventana libre en su programación de al menos 16 horas.

7.2 No haya habido en los 60 días posteriores a la priorización del último servicio, más de tres escalas que haya esperado

por más de 24 horas alguno de los servicios previamente autorizados, siempre y cuando la razones no hayan sido por temas climatológicos, medidas sindicales o por motivos propios de la línea. Si se alcanzara en los 60 días más de tres escalas con espera por más de 24 horas, se volverá a medir cada 30 días aplicando el mismo criterio.

7.3 En los 60 días posteriores a la priorización del último servicio, habiendo barcasas o buques feeder con servicio solicitado, no se haya atendido ninguna durante 24 horas en más de tres oportunidades, siempre y cuando la razones no hayan sido por temas climatológicos, medidas sindicales o por motivos propios del armador. Si se alcanzara en los 60 días lo descrito anteriormente, se volverá a medir cada 30 días aplicando el mismo criterio.

8. Los buques de los servicios priorizados que no dispongan de atraque dentro de las 24

horas en la terminal especializada, pueden solicitarlo en los muelles multipropósito, según lo establecido en el artículo 14° del reglamento de atraque.

9. Cada vez que se traslade de forma voluntaria un servicio a la terminal especializada, se deben esperar al menos 45 días del traslado mencionado para aplicar las mediciones descritas en el punto 7.

10. Las barcasas y buques feeder que transporten contenedores en tránsito podrán operar tanto en la terminal especializada como en los muelles públicos de acuerdo a donde se encuentre la carga que deban transportar u operen servicios a donde la carga que transportan está destinada.

11. Los buques Ro-Ro que transporten contenedores no están sujetos a la aplicación del Artículo 14° del Decreto 115/021.

**¿Cuál sería la solución?**

Nosotros le dijimos a la empresa de firmar un documento, en el que se comprometiera, ante cualquier cambio, reunirse primero con el sindicato para ver cuál es el mejor camino y la mejor salida para los trabajadores. Ese documento se elaboró y se firmó. Al mismo tiempo nos citó el Ministerio de Trabajo y nos reunimos con el ministro, Pablo Mieres, el director Nacional de Trabajo, Federico Daverede y el presidente de la Administración Nacional de Puertos, Juan Curbelo. En esa primera reunión dijimos que si no teníamos un documento firmado por el ministerio o por la ANP, que nos asegure los puestos de trabajo, pase lo que pase, nosotros no íbamos a levantar las medidas.

**¿Y qué les respondieron?**

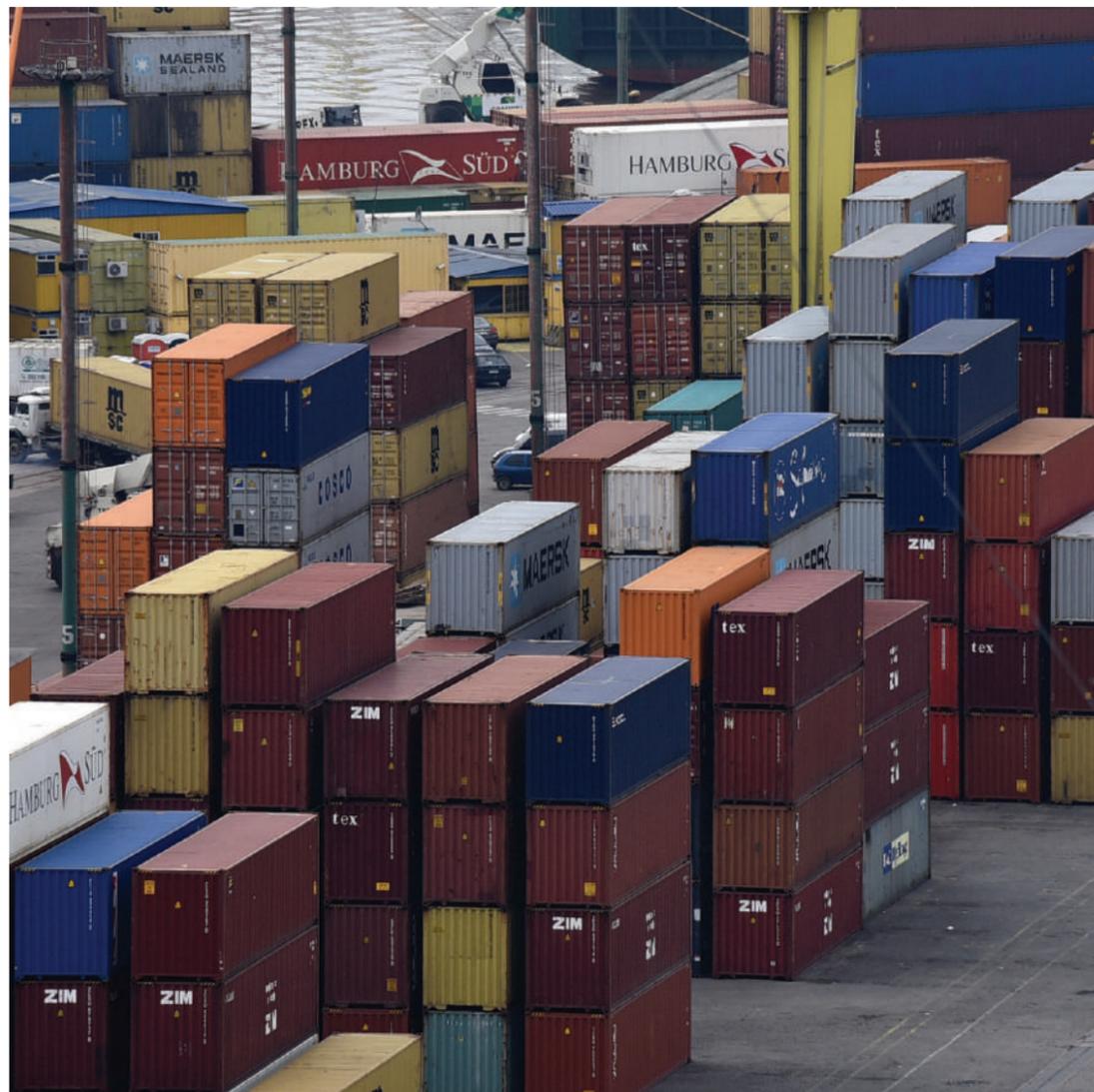
Curbelo entró en el discurso que tiene siempre, el de que habla por TCP y de que TCP asegura los puestos de trabajo. Pero nosotros le dijimos que si no había un papel firmado, no le creíamos. Además, yo ya le he dicho varias veces que es un mentiroso y ya no confío en su palabra. Luego intervinieron Mieres y Daverede dijeron de conformar una mesa para trabajar exclusivamente sobre los puestos de trabajo que sean afectados por el decreto del acuerdo con TCP. Esa mesa tuvo una primera reunión en la que estuvo presente el Centro de Navegación, representado por su presidente, Mónica Ageitos, y por Diego Paolillo y Alejandro González. Por la ANP estuvo Curbelo, el vicepresidente Daniel Loureiro y Alfredo Susena en calidad de asesor. Por su parte, del MTSS estuvo Daverede, asistido por Cecilia Siqueira y Bolívar Moreira; en tanto que por el Supra estuve yo, acompañado por Álvaro Reinaldo, José Cubeiro y Jorge Vignolo.

**¿Cómo fue esa primera reunión?**

Fuimos con la idea de que teníamos que salir con un documento firmado en el que todas las partes se comprometieran a trabajar en los puestos de trabajo. Tras varias discusiones hicimos un acta en la que todas las partes coincidimos en que esta mesa se había formado para tratar el tema de los trabajadores y quedó estipulado una reunión para el viernes 24 (que luego se pospuso para este lunes) con la empresa Montecon y TCP por separado.

**Usted dijo que el presidente de la ANP habló en nombre de TCP. ¿Qué fue lo que les dijo?**

En varias oportunidades que hemos estado con Curbelo, él nos ha dicho que no nos tenemos que preocupar por los puestos de trabajo porque los trabajadores que Montecon no precise más y los tenga que despedir, TCP los va a tomar.



**El puerto de Montevideo tendrá un cambio en el manejo de los contenedores y esto genera controversia**

Entonces, le hemos pedido infinita cantidad de veces que nos firme eso que dice, pero nunca lo hace.

**¿Y con TCP han tenido algún contacto?**

No. Solo tuvimos una reunión con el Cennave, hace unos meses, en la cual participó un director de TCP. Si bien dijo que podía tomar algún trabajador de los que quede afuera, no podía asegurar nada. Pero nosotros también sabemos que hoy en día le está sobrando gente a TCP y sus trabajadores no están haciendo más de 18 o 19 jornales al mes. En realidad, una vez que TCP tenga toda la nueva infraestructura armada, que llevará unos cuatro o cinco años, a lo sumo precisará 30% más de personal, lo que significa unas 100 personas. En Montecon, hoy estamos trabajando 396 en forma directa; pero hay muchos puestos indirectos que dependen exclusivamente de Montecon.

**¿Cuáles son los próximos pasos a seguir por el sindicato de Montecon?**

Primero convocamos a una asamblea para informar a la gente sobre la situación en la que estamos y que nosotros no peleamos para defender a la empresa Montecon, sino que lo hacemos para defender los puestos de trabajo. Es decir, que la empresa que se quede a trabajar, que lo haga con los trabajadores y con las condiciones de trabajo actuales. El próximo paso es esperar la próxima reunión (del lunes) y,

según lo que surja de ahí, nos reuniremos con nuestros abogados asesores. Tenemos tres asesorías que van en la misma línea. Y lo que ellos nos digan que tengamos que hacer, lo

vamos a hacer. No descartamos medidas a corto plazo, pero ya más rotundas.

**¿Y desde Montecon qué les han dicho?**

Hasta ahora no nos ha dicho nada. Pero va a seguir trabajando exactamente como trabaja ahora y hasta el último día que lo dejen trabajar. Y en caso de que tenga que mandar gente a seguro de paro, o tenga que reestructurar, eso va a ser el día que le saquen servicios. Pero todo indica que le van a sacar un servicio en breve y de los más importantes.

**¿Por qué es el servicio más importante?**

Primero porque es el servicio más antiguo que tiene la empresa y es uno de los que mueve más mercadería de importación y exportación y trae tránsito. Eso significa un gran volumen de movimientos y a los trabajadores nos deja muchos jornales. A la vez, a la empresa le dejan importante ganancia por el volumen de contenedores de importación y exportación que mueve.

**¿Cuántos empleados calcula que Montecon enviará a seguro de desempleo a partir del pasaje de este servicio a TCP?**

Si este servicio se va de Montecon ya tendríamos una reducción de trabajo del 20% y capaz que hasta un 25%, debido a los contenedores paraguayos que vienen hasta Montevideo para embarcar en ese servicio. De esta manera, estaríamos hablando del 20% de trabajadores a seguro de paro. Y eso contabilizando directos e indirectos; es decir, el 20% de casi 700 empleados. ●

**GRUPORAS**  
Ecosistema Logístico

Un verdadero **ECOSISTEMA** Logístico

capaz de ofrecer las más variadas combinaciones de servicios adaptables a los requerimientos de todos nuestros clientes.

HEAD OFFICE: Calle Guatemala S/Nº, Puerto Libre de Montevideo, Uruguay.  
CP: 11800 - Tel: +598 2924 4525 - Email: ras@gruporas.com

gruporas.com

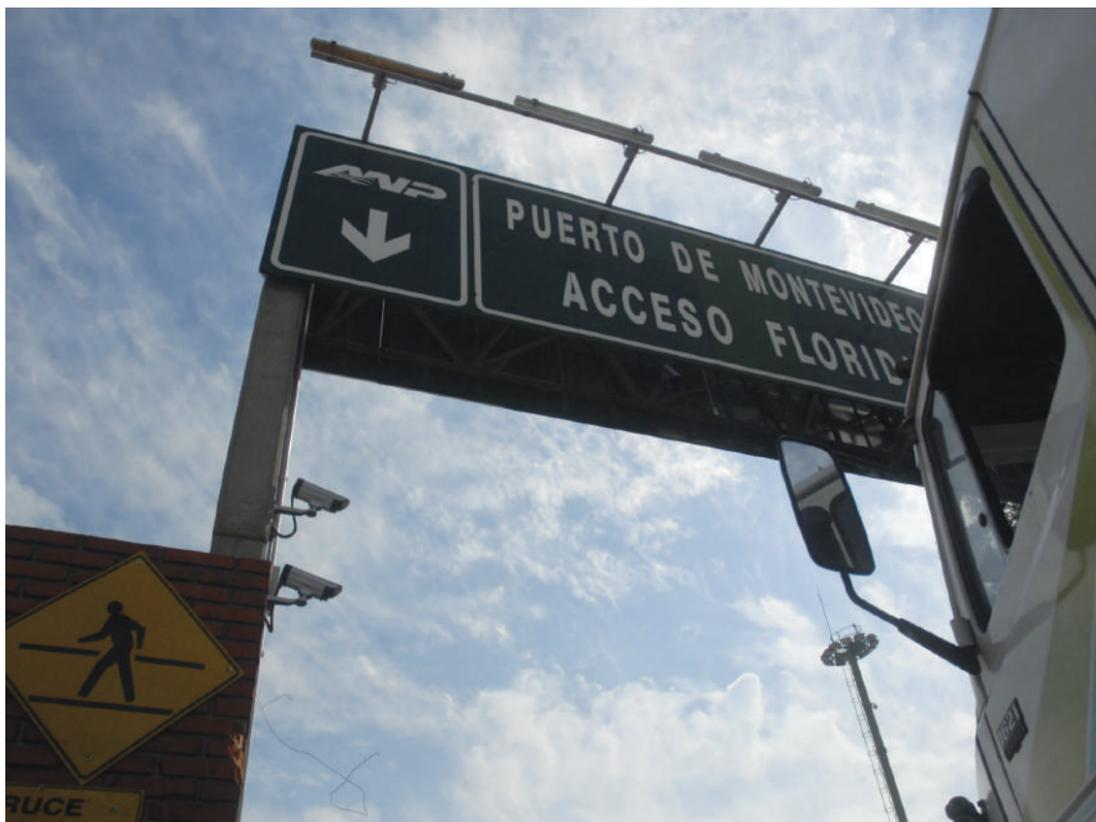
# Transportistas reclaman por demoras en el puerto

La Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay (ITPC) se declaró en conflicto y analiza medidas que podrían obstaculizar la normal operativa del puerto de Montevideo.

En un comunicado institucional, la ITPC asegura que ha buscado algunas vías de diálogo con las autoridades, pero que no ha sido posible llegar a una solución.

En el comunicado, la gremial informa que “debido a los problemas de descoordinación en la operativa del puerto de Montevideo y agotándose los canales de comunicación establecidos para manifestar la problemática, la Intergremial de transporte profesional de carga se declara en pre conflicto, analizando las medidas a tomar próximamente”.

Asimismo, agre-



ga que el accionar de la institución” siempre se basó en el diálogo y en buscar alternativas que eviten este tipo de manifestaciones”, pero agrega que “la realidad es que las empresas de transporte afectadas al puerto de Montevideo se ven inmensamente perjudicadas”.

En ese sentido, citan un ejemplo y aluden a un “exceso en los tiempos de espera, que repercuten directamente en aspectos económicos que la empresa debe absorber, siendo rehén de una cadena logística mal gestionada”.

En otro orden, la ITPC asegura que entiende que las medidas a tomar pueden generar inconvenientes a la población y, en particular a los colegas que brindan otros servicios afectados al recinto portuario, pero que le “es imposible continuar sosteniendo esta situación sin obtener respuesta alguna”. ●



All-time excellence  
Ecological protection  
Refined technology

**YANG MING**  
陽明海運股份有限公司  
www.yangming.com

**REPREMAR**  
SHIPPING

Agente General en Uruguay  
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