COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • Sábado 30 - Domingo 31 de octubre de 2021 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 216

Incomparable



Un estudio técnico y presentado en el Instituto Nacional de Logística considera al puerto de Montevideo como único en la región y difícil de comparar en el mundo. Su excelente conectividad y la composición de su carga, con más de la mitad de la mercadería contenerizada correspondiente a transbordos y tránsitos, lo muestran excelentes condiciones para convertirse en hub regional.

• **Páginas 2 a 7**



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

La conectividad del puerto, el valor agregado de Montevideo

En momentos que preocupa la conflictividad, la incertidumbre y los cambios profundos en la principal puerta de salida de las exportaciones, es vital seguir siendo elegido por las navieras



El puerto de Montevideo se enfrenta a multiples cambios y desafíos para convertirse en el hub de la región



El puerto de Montevideo vive hoy una situación especial de desarrollo en distintas terminales existentes, proyectadas o pendientes de licitación. En esta lista se puede contar a la terminal de contenedores Terminal Cuenca del Plata (TCP), UPM, Terminal de Graneles Montevideo y a la terminal pesquera.

Esto implica muchísimo movimiento interno y, más allá del dinamismo que representan estas inversiones y sus eventuales retrasos, lo cierto es que el puerto se encuentra en desarrollo y de cara a muchos cambios.

Uno de ellos, quizás el más importante en este momento, está relacionado con el movimiento de contenedores, que a partir del acuerdo entre el gobierno y la empresa belga Katoen Natie (principal accionista de TCP), la terminal se pone de cara a obras de ampliación para contar con más muelle y más espacio.

Estos cambios han sido previstos en innumerables estudios, planes y análisis de escenarios posibles; algunos optimistas y otros no tanto, pero siempre relacionados, de una u otra forma, a la autoridad que los encomendaba o a algún actor involucrado en la actividad.

Todos han planteado recetas y visiones de futuro, pero hasta el momento no han pasado de diagnósticos y lineamientos pocas veces llevados a cabo.

Sin embargo, en las últimas semanas surgió un informe pedido por el Instituto Nacional de Logìstica (Inalog) que se ha parado en los números reales y ha concluido, entre otras cosas, en definir al puerto de Montevideo como específico y de modelo especial en relación a los demás puertos de la región.

El estudio se titula Servicios logísticos y facilitación de comercio en Uruguay y fue realizado por Marcel Vaillant y Álvaro Lalanne. El documento final explica que Montevideo es un puerto difìcilmente comparable con otro, dado que más de la mitad de sus movimientos son tránsitos y transbordos. En este sentido, se asegura que la conectividad es la gran herramienta que tiene la principal terminal marítima del país y que ella es vital para desarrollar dicha actividad, que a su vez genera el marco necesario para el crecimiento del comercio exterior uruguayo.

Algunas de las conclusiones del estudio contradicen varios

frases

“La producción de servicios de transporte terrestre de mercaderías y los servicios auxiliares de transporte (que agrupa terminales, agentes, depósitos, proveeduría y otros servicios a las empresas de transporte) generan un Valor Agregado Bruto de US$ 1.870 millones (a valores de 2016), aproximadamente 3,3% del PIB de Uruguay”.

**Informe. Caracterización del sector logístico en Uruguay: nivel de actividad y la especialización (de Montevideo) como hub regional marítimo .*

análisis que pretenden comparar al puerto de Montevideo con otros de mayor porte y con distinto modelo de desarrollo a la hora de medir sus tarifas y competitividad.

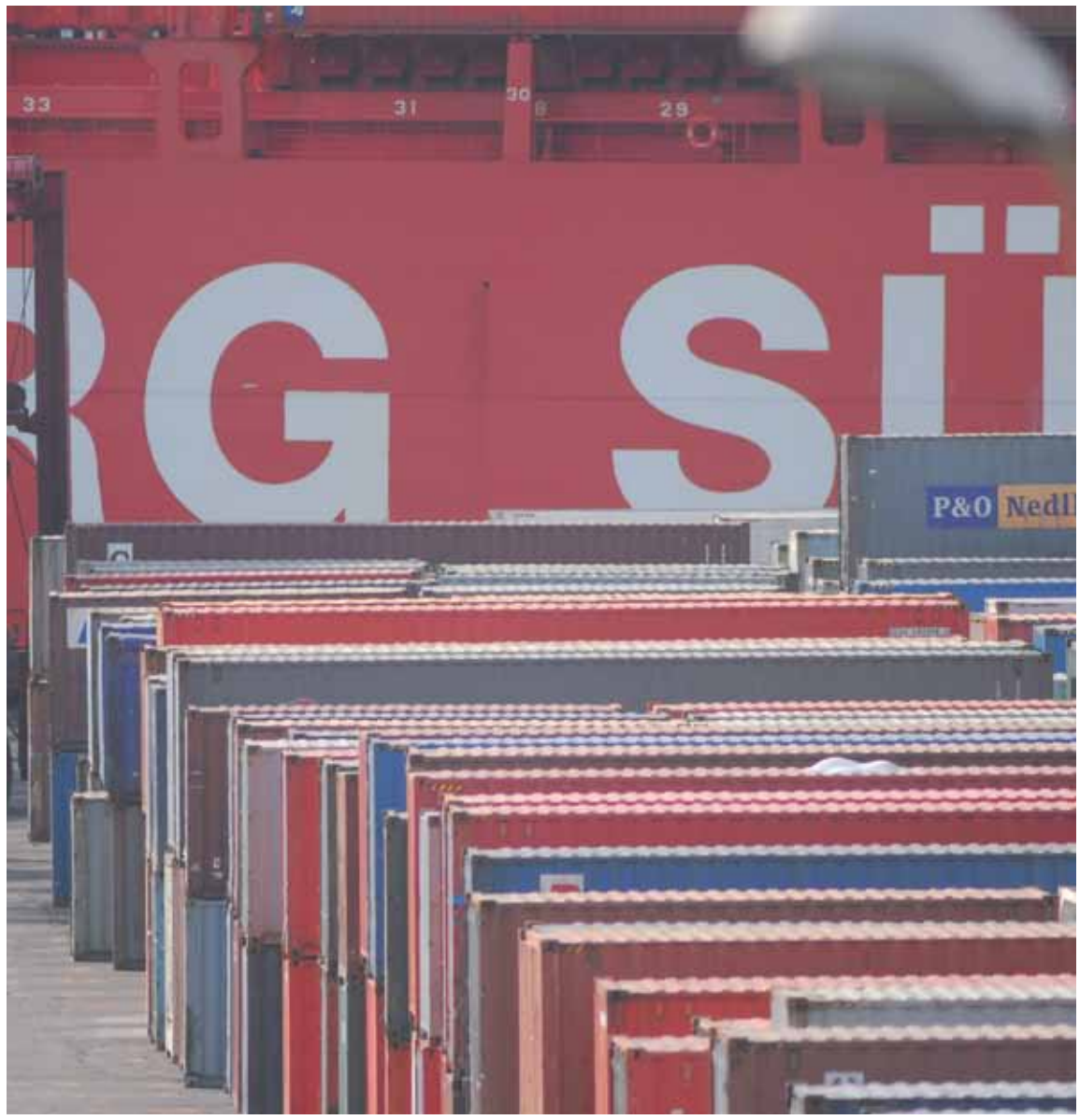
Lalanne asegura que el puerto de Montevideo tiene alta conectividad y que más ponderable es ese factor si se toma en cuenta la lejanía de la región con los grandes mercados del mundo.

El técnico define a la conectividad como un activo que el puerto debe cuidar si quiere convertirse en el hub que se pretende desde el Estado desde hace décadas. Asimismo, agrega que esto tiene clara incidencia positiva en las exportaciones e importaciones.

Al respecto, puntualizó un dato que no es menor y dijo que si bien el desarrollo de los tránsitos y transbordos pueden verse favorecido por políticas que impulsan la actividad, la conectividad siempre es definida por las compañías navieras.

Según opinaron algunos actores del sector que tuvieron acceso al informe final, este estudio solidifica la idea de que es fundamental el trabajo de seducción que tiene que hacer

Continúa en la página siguiente



El nuevo protocolo para la actividad de contenedores genera incertidumbre en el puerto de Montevideo

frases

"Dado que algunas navieras elijen a Montevideo para realizar transbordos, la conectividad directa con los principales mercados del mundo es relativamente alta en relación a la escala del comercio exterior nacional. Esto debería beneficiar a los exportadores e importadores en tiempos y tarifas. El 84% de los contenedores de exportación del período 2018-2020 se embarcó directamente a su región de destino. En la importación, esta cifra asciende a 80%.

******Informe. Caracterización del sector logístico en Uruguay: nivel de actividad y la especialización (de Montevideo) como hub regional marítimo .*



Viene de la página anterior

todo el sector para atraer a las navieras y que lejos se está de poder ponerle condiciones a estas compañías si no se quiere alejarlas de Montevideo.

La actualidad

Esa visión de desarrollo del negocio es la que prevalece en la comunidad portuaria, que ve con preocupación los últimos acontecimientos que han llevado al agravamiento del conflicto entre los operadores de contenedores del puerto de Montevideo. El nuevo reglamento de atraque, atado al acuerdo entre el gobierno y Katoen Natie, y un nuevo protocolo que desvía las cargas contenerizadas de los muelles públicos hacia la terminal especializada, ha generado preocupación en las empresas e incertidumbre entre los trabajadores. A su vez, desató una actividad sindical intensa, que abrió varios frentes.

Por un lado, los trabajadores de Montecon (principal operador de contenedores en los muelles públicos) mostraron su preocupación por el futuro

Una comisión hará seguimiento del impacto de los cambios

de su fuente laboral, mientras que por otro, los empleados de TCP activaron reclamos salariales de cara a una nueva negociación colectiva.

Independientemente de la legitimidad de las reivindicaciones, esta realidad ha puesto a Montevideo en una situación comprometida, sumando un elemento más al desorden que perciben algunas fuentes consultadas por *Comercio Exterior & Transporte*.

En el caso relacionado a Montecon, los reclamos han desembocado en la creación de una comisión para estudiar el impacto del pasaje de algunos servicios desde los muelles públicos a la terminal especializada.

Esta comisión, que está instalada en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) estará encargada de hacer un seguimiento a la situación de trabajadores portuarios que podrían quedar sin su fuente de trabajo como consecuencia de la aplicación del protocolo antes mencionado.

Cabe recordar que el protocolo se pone en funcionamiento este lunes y que el martes llega el primer barco que pasaría de los muelles públicos hacia TCP, momento en que se empezará a estudiar el impacto de la medida.

Esta primera comisión está integrada por la Dirección Nacional de Trabajo (Dinatra), la Administración Nacional de Puertos (ANP), representantes sindicales de Montecon y el Centro de Navegación (Cennave), que llegó como invitado.

En este marco, la ANP presentó un proyecto que indica que va a tomar 60 días para estudiar cómo funciona el paso de este servicio para ver si lo mantiene en TCP o lo devuelve a muelle público. Tras esta información, los trabajadores se preguntaron qué es lo que va a pasar con ellos.

Por su parte, la empresa, Montecon -que no está en esta comisión- explicó a sus empleados que sabe perfectamente cuánto le afecta económicamente la pérdida de este servicio, pero que no sabe aún cómo les impactará en relación al trabajo del personal. En ese sentido, informó a su plantilla que se iban a tomar todo noviembre para evaluarlo y desarrollar la mejor solución para todas las partes.

En otro orden, el miércoles 20 tuvo lugar una reunión en la que el presidente de la ANP, Juan Curbelo, presentó una carta de TCP y dijo que la empresa va a necesitar personal con experiencia en las etapas próximas pero, según fuentes sindicales, esa carta en ningún momento se refiere al personal de Montecon ni hay un compromiso de la empresa en tomar a la gente que Montecon no pueda retener.

En este sentido, el sector entiende que no es posible tener ese compromiso, pero los trabajadores sostienen que lo que fue presentado como una solución por parte de la ANP, en los papeles no dan la seguridad que se pretende.

Según el sindicato de Montecon, que TCP vaya a necesitar más gente y con experiencia es una obviedad, pero no se puede asegurar mucho más de eso, ni cuánto ni de dónde.

En otro orden, algunos de los presentes relataron que, sobre el final de la reunión, un asesor del presidente de la ANP les entregó un proyecto con las posibles soluciones para el personal que pueda ir quedando fuera de Montecon tras el traspaso del servicio.

Ese proyecto lo que hace es establecer una nueva comisión, esta vez integrada por el MTSS, la ANP y el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (Supra). El sindicato rechazó este documento inmediatamente, pero lo tomó como base para formular una contrapropuesta.

Lo primero que dice la contrapropuesta es que quiere al Cennave adentro de la comisión, pero también hace algunas modificaciones y agrega algunos puntos. (ver páginas 8 y 9).



Las obras cambiarán la fisonomía del puerto, con terminales especializadas en distintos rubros de actividad

51
por ciento
de los contenedores llenos descargados durate 2020 en el puerto de Montevideo correspondieron a mercaderías de transbordo.

49
por ciento
de los contenedores llenos cargados durante 2020 en el puerto de Montevideo correspondieron a mercaderías de transbordo.

44
por ciento
de los contenedores llenos cargados en 2020 en el puerto de Montevideo fueron con mercadería de exportación.

** Datos pulblicados en el informe Caracterización del sector logístico en Uruguay: nivel de actividad y la especialización (de Montevideo)*

frases

"La mitad de los contenedores llenos que se cargan o se descargan en el puerto de Montevideo corresponden a operaciones de transbordo (...) Del resto, aproximadamente 10% son tránsito de contenedores con mercadería no uruguaya que se destina al exterior (...) Estos valores indican que el puerto de Montevideo mueve una proporción de mercaderías, no relacionadas con su comercio exterior, que es alta en la comparación regional.

**Informe. Caracterización del sector logístico en Uruguay: nivel de actividad y la especialización (de Montevideo) como hub regional marítimo .*

Modelo y composición de carga que atrae a las navieras

El grado de conectividad y la alta proporción de contenedores de tránsito y transbordo, con respecto a su movimiento total, son claves para que el puerto de Montevideo apunte a hub regional

El consultor Álvaro Lalanne, especialista en comercio internacional y política comercial, aseguró que el puerto de Montevideo es de difícil comparación por su modelo y la composición de sus cargas. Explicó que si bien no es el puerto que más contenedores de transbordo moviliza, el volumen en relación a toda su actividad es de considerar. En ese sentido, sostuvo que esa condición es la que mantiene la alta conectividad que posee y que ese es un activo a cuidar en pos de mejores condiciones, incluso, para las exportaciones e importaciones nacionales.

Estas conclusiones surgieron del estudio denominado Servicios logísticos y facilitación de comercio en Uruguay, que fue presentado por el Instituto Nacional de Logística (Inalog). De la dinámica de ese trabajo y de sus conclusiones, Lalanne dialogó con *Comercio Exterior & Transporte*.



Álvaro Lalanne analizó la logística nacional y el desempeño del puerto de Montevideo como hub regional

frase

"Uruguay tiene un perfil de abastecedor de mercaderías no uruguayas a los países de la región".

Álvaro Lalanne
Consultor en comercio internacional y política comercial

¿Cómo definiría el estudio sobre la logística uruguaya?
Se trata de una consultoría realizada en conjunto con Marcel Vaillant y en la que mi trabajo estuvo centrado en una descripción cuantitativa del posicionamiento de Uruguay. En la primera parte utilicé datos de encuestas nacionales para dimensionar el sector, que es un poco más de interés para el Inalog y que sirve para poder mostrar cuánto contribuye la logística a la economía nacional. Con estos datos de las cuentas nacionales se analizó ese sector, pero bien podría analizarse cualquier otro.

¿Y cuánto contribuye?
El sector es el 5% del Producto Interno Bruto (PIB) en sentido amplio pero, si excluimos la logística que tiene que ver con el transporte de personas, quedamos en que significa el 3% del PIB, según datos de 2016. Si bien no son números recientes, son datos estructurales y, seguramente, hoy la cifra no sea muy diferente de esta.

¿Qué más podría decir del análisis?
En las exportaciones, por ejemplo, vemos dos tipos. Una es la que tiene que ver directamente con el servicio de flete internacional, de camión o barco; las otras, que son las más importantes en este país, son los servicios auxiliares, que son aquellos que se realizan sobre los buques o sobre la carga. Ahí están incluidas las terminales, las agencias, los proveedores marítimos, las empresas de zona franca que venden logística, los sistemas portuarios como el de Nueva Palmira, que le vende servicios a barcos de otros países, etcétera. Esas son las exportaciones directas de logística, que corresponden al 11% de las exportaciones de servicios. Pero la logística es un producto intermedio que usan otros sectores de la economía, en particular sectores exportadores. Y, a partir de las técnicas de insumo-producto se puede medir cuánto hay de logística dentro de las exportaciones de bienes y de servicios también. Un hotel, por ejemplo, es un exportador de servicios que también hace uso de servicios de transportes o almacenamiento. Con estas técnicas podemos analizar que el 5% de las exportaciones del país es valor agregado originado en el sector logístico, que tiene que ver con un camión trasladándose, un agente, un depósito, etcétera. Lo que sucede es que la mayor parte de la logística está embebida en las cadenas de exportaciones nacional y no se provee directamente a un no residente.

¿Cómo se traduce en números?
Las exportaciones uruguayas en 2016, por ejemplo, fueron

Continúa en la página siguiente



Viene de la página anterior

US$ 14.000 millones de bienes y servicios, según lo que indica la balanza de pago de cifras oficiales. De ese monto hay una parte que es la logística directa, que corresponde a US$ 470 millones, y otra que forma parte de las exportaciones de otros productos. En este sentido, lo que hicimos en el estudio fue tomar las exportaciones y desglosar los sectores que agregaron valor. En las exportaciones de carne, por ejemplo, el grueso es de ganadería, después los frigoríficos y después una lista de servicios entre los que está la logística. Pero todo eso figura dentro del monto de la exportación de carne. Asimismo, dentro de la balanza de pagos, los servicios suelen dividirse en tres: el turismo, transporte y otros servicios. En Uruguay el transporte es el menos dinámico de los tres. El turismo ha aumentado su importancia en la balanza exportadora y los otros servicios también, bajo el impulso de servicios globales, etcétera.


La llegada de los grandes buques permiten una alta conectividad en el puerto de Montevideo

¿Entiende que es un peso significativo el de la logística o es relativo?
Es importante ver que uno de cada US$ 20 exportados se produce en el sector logístico y, por lo tanto, hay entender que mejorar las condiciones para el desarrollo de la logística impacta en las cadenas.

También se estudiaron los puestos de trabajo generados. ¿Cuál es la conclusión?
Esta información tiene muy detallado dónde se emplean todos los puestos de trabajo de la economía y podemos analizar cuánto empleo está generado en la logística, Un tercio de los empleos de los sectores de transporte y servicios auxiliares al transporte están incluidos en cadena que, finalmente, terminan siendo consumidos por el exterior. Es decir, dependen de las exportaciones. Entonces podemos decir que es un sector que tiene mucho más importancia indirecta.

¿Cómo se posiciona Uruguay como hub regional?
Hay dos maneras de verlo. La primera es mirar a Uruguay como centro de distribución regional tomando la definición que utiliza el Inalog, que tiene una metodología de analizar a todas las mercancías que ingresan con un documento aduanero de tránsito; es decir, que van de un punto de frontera a otro. En ese sentido, los depósitos extraportuarios y las zonas francas las podemos tomar como puntos de frontera. Es la herramienta para mostrar el tránsito de mercadería dentro del territorio, que es una parte de los servicios logísticos. Lo que se hace en materia de la herramienta es cuantificar la mercadería una vez que abandonó el territorio uruguayo y cuando no son mercaderías uruguayas. En resumen, este concepto de centro de distribución regional es cuando Uruguay cumple el rol de distribuir a países de la región mercaderías que no son uruguayas. La segunda parte de este análisis tiene que ver, específicamente, con el movimiento de contenedores en el puerto de Montevideo. Lo que faltaría para tener el mapa completo de Uruguay como hub regional es el importante flujo de mercaderías que hay en el puerto de Nueva Palmira, especialmente asociado a graneles y en relación al tránsito de mercaderías a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Esa parte, que se puede analizar con las mismas herramientas, no está incluida en el informe.

¿Cuál es la conclusión del comportamiento como hub del escenario estudiado?
En Uruguay es bastante alto el porcentaje de mercadería que pasa por Uruguay y que no es uruguaya. Con esto, se puede concluir que Uruguay tiene un perfil de abastecedor de mercaderías no uruguayas a los países de la región. En este sentido se ha tendido a concentrar los tránsitos hacia los mercados de Paraguay y Argentina, mientras que Brasil no tiene gran peso. El flujo hacia Paraguay ha ido creciendo mientras que hacia Argentina se ha estancado, pero eso tiene que ver directamente con las economías de cada país. Argentina se ha ido cerrando en lo que tiene que ver con sus importaciones.

¿Y qué se puede decir específicamente del hub marítimo?
El principal negocio en ese rubro es el transbordo de contenedores, que no están incluidos en lo dicho anteriormente de los tránsitos. Los transbordos no generan tránsito, pues llega el contenedor al puerto y de allí se va, no abandona lo que se considera el recinto portuario. Según los datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), Uruguay no ha tenido un buen desempeño en los últimos años y los puertos brasileños han crecido en ese sentido.Sin embargo, en 2021, según los datos que maneja la Administración Nacional de Puertos (ANP) va a tener mejores números. El 20% de los contenedores que se cargan en el puerto son vacíos (*NdeR: que sirven como posicionamiento de las navieras para tener equipos disponibles en la región)*, pero lo que se analizó en el estudio es la cantidad de contenedores llenos. En ese aspecto, una de cada dos contenedores llenos son de transbordo, lo que es una cifra muy elocuente. Los contenedores llenos cargados y descargados se pueden dividir en dos tipos: house to house y los que son de transbordo. Los primeros los podemos asociar con el comercio exterior uruguayo o a mercaderías en tránsito y los otros son los que llegan al puerto y se van del mismo desde y hacia terceros países. Analizando la mercadería que baja en Montevideo, tenemos una parte que es la que se va como tránsito; que baja a Montevideo y se lleva a otro país, particularmente a Paraguay. En estos casos implican servicios logísticos más complejos que los transbordos.

Como nexo de terceros países, ¿cómo es la relación entre el movimiento de salida y de entrada a la región?
Uruguay es menos hub de salida que de entrada.

¿Y el peso del comercio exterior uruguayo?
Este análisis nos ayuda a ver cuánto representa el comercio exterior nacional en el movimiento portuario. El 84% de las exportaciones del país son embarcadas directamente hacia la región de destino. Dada lo remota que es la ubicación de Uruguay en el mundo y su tamaño, que el 84% de las exportaciones vayan directamente al lugar de destino es una buena noticia en materia de conectividad. Como conclusión del trabajo vemos que Uruguay tiene una alta conectividad marítima. En cuanto a las importaciones, el panorama es parecido, porque el 80% de las mismas vienen directamente desde sus mercados de origen.

¿La actividad de transbordo favorece la alta conectividad que Montevideo tiene para su comercio exterior?
La conectividad es un activo que tiene el puerto de Montevideo y que debe cuidar muy bien.

¿El análisis que surge de este estudio podría concluir que Uruguay es transbordodependiente a la hora de favorecer los costos de su comercio exterior?
El transbordo es un negocio central en Uruguay; es un elemento central para mejorar las condiciones del comercio exterior. Si no tuviéramos transbordos, tendríamos menos conectividad. Pero tenemos cuatro tipos de transbordos en Montevideo. Los más frecuentes son los que conectan exportaciones de la región hacia el mundo y los que conectan importaciones de la región desde el mundo. Estos son los dos negocios más importantes dentro del transbordo. Después, hay otros más pequeños que son los transbordos puramente regionales y, el más raro, los transbordos extraregionales.

¿Cómo es el comportamiento de las mercaderías que pasan por Montevideo y que tienen la región como destino final?

SOLUCIONES INTEGRALES

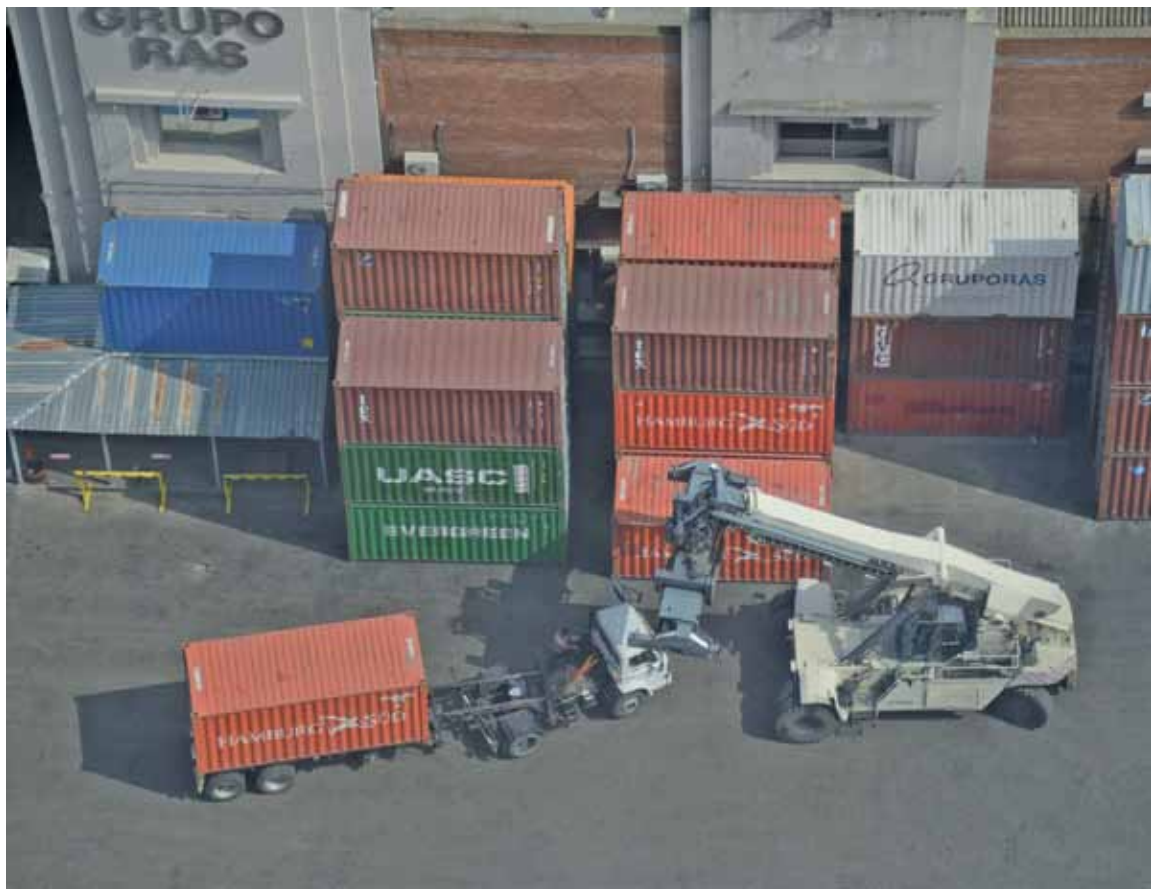
Desde su llegada a Uruguay, MEDLOG apostó al mercado local como operador de la cadena de suministro y logística integral, invirtiendo en infraestructura, tecnología y capacitación. Sus soluciones de transporte multimodal así como servicios de almacenamiento son escalables y pueden satisfacer las necesidades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

Desde el punto de vista de la importación de los países de la región, y que pasa por el puerto de Montevideo, Paraguay juega un papel muy importante, especialmente la originaria de Asia, pero también de Europa. En otro orden, también hay cierto flujo hacia los puertos centrales de Argentina. Yo organicé los puertos argentinos en tres grupos. Los puertos centrales, como le llamo a Buenos Aires y Zárate, los puertos del norte de la Hidrovía Paraguay-Paraná, que es básicamente Rosario y alguno más, y todos los puertos del sur, que son puertos marítimos desde Bahía Blanca hasta Ushuaia.

¿Y en el caso de las salidas desde la región?
Las exportaciones regionales al mundo son lo más importante y en esto es relevante el peso de los puertos del sur de Argentina y también Buenos Aires. En un segundo escalón la mercadería que sale de Paraguay, contenerizada, también es importante. Asimismo, hay una conexión interesante desde el norte de Brasil, que transborda en Montevideo con destino al continente asiático. En el caso del sur de Brasil se puede ver más como un competidor y el norte se comporta más como complementario.



Los servicios logísticos son generadores de gran valor agregado para las exportaciones uruguayas

¿Cuán relevante es Montevideo en los tráficos de Paraguay y Argentina?
Con algunos puertos de Argentina está muy bien conectado, como Mar del Plata, Puerto Deseado y Puerto Madryn. Con otros que son importantes, como Bahía Blanca o Ushuaia, no tiene conexión prácticamente y con San Antonio tampoco. En cuanto a Buenos Aires, claramente Montevideo no es un hub importante de este puerto. En el caso de Paraguay, hay muy buena conexión. Aunque probablemente Argentina tenga una participación un poco mayor en las cargas de Paraguay, la conexión de Uruguay es importante. El 36% de los contenedores que se originan o tienen destino en Paraguay, pasan por Montevideo. La mitad de los envíos que Montevideo hace a la región son mercadería no uruguaya y más de la mitad de los contenedores que mueve el puerto capitalino no son del comercio exterior uruguayo. Esos números siguen siendo indicadores con pretensiones de hub.

¿Se puede decir que se va por buen camino?
La actividad marítima es un activo que debe preservarse. Si Uruguay quiere seguir posicionándose como puerta de entrada a la región, si sigue teniendo esa vieja vocación que tiene el país, es clave tener la conectividad marítima, que está relacionada con los transbordos. Es un activo que tiene y lo tiene por decisión de las empresas navieras. Si bien es una política de Estado, quienes deciden son las compañías navieras. Es claro que los tránsitos están relacionados con la conectividad marítima porque si la cadena fuera más larga los tránsitos no estarían acá.

Usted manifiesta que es difícil comparar el modelo económico del puerto de Montevideo con el de otros puertos. ¿Cuál es el análisis al respecto?
Creo que es difícil encontrar puertos con las proporciones de hub regional que tiene Montevideo con respecto a su comercio exterior. Si bien no es el puerto que mueve más contenedores de transbordo de la región, en términos del peso de los mismos en el negocio portuario, no creo que encontremos igual.



Sindicato pide garantizar el empleo y no descarta parar

Los trabajadores de Montecon recibieron una propuesta de la Administración Nacional de Puertos y agregaron puntos que buscan seguridad ante eventuales despidos por la nueva dinámica portuaria


El sindicato de Montecon mantiene reuniones con las autoridades, pero le exige asegurar los puestos de trabajo ante la eventual pérdida de empleo

Los conflictos sindicales tienen al puerto de Montevideo con dos frentes abiertos. Por un lado está es el que mantienen los trabajadores de la terminal de contenedores Terminal Cuenca del Plata (TCP) en el marco de una nueva ronda de consejos de salarios; por otro, el de los trabajadores de Montecon (principal operador de contenedores en los muelles públicos), que ve en peligro sus puestos de trabajo tras el acuerdo entre el gobierno y Katoen Natie (principal accionista de TCP), el nuevo reglamento de atraque de buques y el protocolo para pasar los servicios de contenedores de los muelles públicos a la terminal especializada.

En el ambiente portuario se entiende que el primero de ellos es de solución rápida, más allá de las idas y venidas de las conversaciones y de lo cambiante que puede resultar día tras día. En ese sentido, varios actores aseguran que no solamente es un problema que responde a un acuerdo salarial, sino que detrás tiene asuntos políticos y el aprovechamiento del momento que se vive en relación a la nueva dinámica que plantea el protocolo antes mencionado.

Pero en el caso del conflicto de los trabajadores de Montecon, las cosas no parecen tan claras ni sencillas, porque el problema no es entre trabajadores y sus empleadores, sino que es directo con la autoridad y en pos de garantías de los puestos de trabajo que puedan quedar por el camino tras la aplicación de la nueva normativa, que el martes próximo estaría consagrando el primer pasaje de un servicio desde los muelles públicos a TCP.

La empresa que perderá el servicio será Montecon, que ya ha manifestado el impacto negativo en materia económica, pero que ha transmitido al sindicato de sus trabajadores que todavía no pueden cuantificar el mismo en materia de dinámica laboral.

Después de algunas conversaciones entre todas las partes, y con el fin de tratar la situación de los puestos de trabajo que se pueden perder, se creó una comisión integrada por la Dirección Nacional de Trabajo (Dinatra), la Administración Nacional de Puertos (ANP), el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (Supra) y el Centro de Navegación (Cennave) en carácter de invitado.

Al respecto, en diálogo con *Comercio Exterior & Transporte*, el presidente del sindicato de Montecon, Martin Garcia dijo que "la empresa va a evaluar el impacto en lo que tiene que ver con el trabajo, porque el económico ya lo sabe", y que "luego va a estudiar si hay que despedir gente, si hay que mandar a seguro de paro o si hay que hacer una reestructura de jornales con todo esto".

¿Cómo toman esta coyuntura y qué pasos van a seguir?
Como gremio, primero tenemos que agradecer que la empresa se tome con precaución el tema de despedir o mandar gente a seguro de paro, pero seguimos en la búsqueda de una garantía de parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y de la ANP para las posibles pérdidas de condiciones de trabajo. Por eso hicimos un documento que presentamos al MTSS y a la ANP para que se pueda avanzar hacia una solución posible.

frase

"Seguimos en la búsqueda de una garantía de parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y de la ANP para las posibles pérdidas de condiciones de trabajo. Por eso hicimos un documento que presentamos al ministerio y a la ANP para que se pueda avanzar hacia una solución posible".

Martín García
Presidente del sindicato de trabajadores de Montecon

Se dijo que en la comisión creada el presidente de la ANP, Juan Curbelo, presentó un documento referido a los puestos de trabajo. ¿Es así?
Sí, es así.

¿Qué opinión tienen de ese documento?
Personalmente sigo sin creerle porque, por ejemplo, este documento lo sacó a último minuto de la reunión el asesor de Curbelo, pero antes habían sacado un papel de TCP y yo les dije que ese papel a nosotros no nos servía de nada.

¿De qué papel se trata?
De una nota que le mandó TCP a Curbelo diciendo que estaría en condiciones de absorber 50 trabajadores a corto plazo, en la que puso las categorías que precisaba, teniendo en cuenta que se le iba a dar una mayor puntuación a trabajadores que tengan experiencia en el rubro. Esta carta se la quedó la Dinatra y no nos dieron copia, pero tampoco la pedimos. A nosotros no nos interesa porque ahí no habla de los trabajadores de Montecon ni de ninguna de las empresas relacionadas. Después, el asesor apareció con un borrador *(ver recuadro e página siguiente)* al que nosotros, de pique, le hicimos algunas reformas

¿Qué dice el borrador y cuáles fueron esas reformas?
Para empezar, en la comisión de seguimiento que se define, la ANP deja por fuera al Cennave y a nosotros nos interesa que esté para que tenga, de primera mano, todo lo que pasa. Ellos están ahí de veedores y saben lo que pasa. Con el Cennave podemos hablar, porque entienden. Podemos decirles libremente y tranquilos nuestros problemas y escucharlos y se puede buscar una solución entre ambos.

¿O sea que el relacionamiento del sindicato con el Cennave es bueno?
El relacionamiento del Supra con el Cennave siempre fue excelente. En más de 21 años que tengo en el puerto, no recuerdo que hayamos tenido un conflicto con el Cennave. Cla-

ro que tuvimos discusiones y paros por consejos de salarios, pero siempre hubo un excelente relacionamiento, de confianza y respeto mutuo. Ellos siempre están ahí, siempre aportan. Son iguales a nosotros porque a ellos también los mandata una asamblea, como a nosotros.

En este marco, ¿hablaron con la ANP sobre un registro de trabajadores?
Sí, pero no se nos dio la importancia que queremos. Planteamos tener una bolsa de trabajo con todos los empleados que hay hoy y, en la medida que se vayan jubilando, no reponerlos.

¿El Cennave aceptaría eso?
No creo. Pero además se habló con Curbelo, que yo creo que lo tiró para ver si zafaba de algo, pero nada más.

En cuanto al cambio de dinámica en la operativa, ¿ustedes esperan que se pase otro servicio a TCP?
Si la terminal tiene espacio sí, pero lo cierto es que actualmente están complicados porque tienen muchos contenedores, producto de los problemas que hay hoy día con las demoras de las cargas en todos los tráficos del mundo.



El Ministerio de Trabajo lidera las comisiones que estudian los impactos de la nueva dinámica portuaria

¿Qué va a pasar cuando el primer servicio pase a TCP el 2 de noviembre?
No se descartan medidas más severas mientras no se pueda desarrollar un acuerdo que conforme a las partes.

¿Qué medidas serían más severas?
Podría ser un paro general de 24 horas en todos los puertos. Antes del 2 de noviembre deberíamos avanzar en eso.

frase

"En la comisión de seguimiento que se define, la ANP deja por fuera al Cennave y a nosotros nos interesa que esté para que tenga de primera mano todo lo que pasa. Ellos están ahí de veedores y saben lo que pasa. Con el Cennave podemos hablar, porque entienden. Podemos decirles libremente y tranquilos nuestros problemas y escucharlos y se puede buscar una solución entre ambos".

Martín García
Presidente del sindicato de trabajadores de Montecon

El gremio marcó sus puntos y sumó presencia del Cennave

La propuesta que acercó la Administración Nacional de Puertos (ANP) fue rechazada por varios puntos por el sindicato de Montecon, que realizó varios cambios y presentó una contrapropuesta al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y a la propia ANP.

● En el documento presentado por la ANP se establece que la comisión para tratar el tema estará integrada por el MTSS, la ANP y el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (Supra), mientras que el sindicato de Montecon agrega la presencia del Cennave.

● En el punto 4, el documento presentado por la ANP establece que "en caso de producirse despidos de trabajadores de alguna de las empresas operadores de contenedores en el puerto de Montevideo y que estos hayan sido consecuencia de la aplicación del protocolo a partir del 1º de noviembre de 2021 que reglamenta el artículo 14 del reglamento General de Atraques de Buques vigente, cualquiera de las partes integrantes de la Comisión de Seguimiento podrá solicitar al MTSS la convocatoria en calidad de urgente de la misma, la que se efectivizará en un plazo no mayor de tres días hábiles contados desde el siguiente a la solicitud".
En este caso, el sindicato cambia el concepto "despidos" y lo sustituye por "cambios en las condiciones de trabajo, cambios en la plantilla de trabajadores".
Lo mismo hace en el punto número cinco, que hace referencia al inciso anterior. Asimismo, reduce el plazo a 48 horas para efectivizarse la convocatoria de cualquiera de las partes.

● En el punto seis, el sindicato vuelve a cambiar los mismos conceptos y el plazo y con esos cambios queda expresado que "en caso de que la mayoría de la Comisión entienda que los cambios en las condiciones de trabajo y cambios en la plantilla de trabajadores, son consecuencia de la aplicación del protocolo las partes integrantes de la misma efectuarán las gestiones correspondientes con el objetivo de preservar la fuente laboral de los trabajadores despedidos y las condiciones de trabajo". En el mismo punto se agrega que, "a estos efectos, la comisión podrá efectuar un cuarto intermedio a solicitud de cualquiera de sus integrantes, que no podrá ser mayor a 48 horas contadas desde el siguiente al de la fecha de la reunión efectuada.

● En el punto siete, el sindicato hace un agregado. Ambos documentos indican que "de arribarse a una solución favorable, que implique la mantención par el trabajador de sus fuente laboral, las condiciones de tranajo a las que este acceda serán las propias y vigentes al momento de su contratación, de quien haya proporcionado el nuevo puesto de trabajo al operario, según la categoría a la que acceda"
En el documento elaborado por el sindicato, se agrega que esto será "dentro de Terminal Cuenca del Plata o de la ANP".

● Pero además de los cambios mencionados, el documento del sindicato agrega dos puntos (8 y 9) en los que se manifiesta lo siguiente:

● "8. En caso de generarse seguros de paro, el MTSS realizará las acciones correspondientes (dictado de normas por razones de interés general) a los efectos de gestionar ante el BPS que los trabajadores mantengan los ingresos económicos de su salario actual (100%) hasta que la comisión determine la nueva fuente de trabajo".

● "9. La ANP, además de ser parte, se constituye en garante del cumplimiento del presente acuerdo".



Transportistas piden solución para las demoras en el puerto

El presidente de la ITPC, Ignacio Asumendi, explicó que los problemas que aquejan a transporte son estructurales y que lo que genera sobrecostos por tener un camión esperando, no se traslada a la tarifa

Las demoras, tanto en los puertos como en las fronteras, son parte de la problemática que está enfrentando el transporte de carga terrestre, cuya cámara empresarial reclama por soluciones de fondo para evitar los sobrecostos y ganar en competitividad.

En ese sentido, el presidente de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay (ITPC) Ignacio Asumendi, explicó que en el puerto de Montevideo las complicaciones son generadas por asuntos coyunturales, pero que también se encuentran con decisiones de las autoridades que son las que terminan generando la cola de camiones en la rambla.

En diálogo con *Comercio Exterior & Transporte*, Asumendi se refirió a la actualidad del sector y a los próximos desafíos.



Ignacio Asumendi, presidente de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay

¿Cuál es la realidad hoy del transporte de carga en camión?
El sector viene tratando de ponerse de pie luego de varios años que han sido complicados. Si bien la pandemia no fue un gran problema, porque el transporte pudo seguir funcionando, el sector arrastra problemas estructurales que son relevantes y que hacen a los inconvenientes principales del sector.

¿Cuáles son esos problemas estructurales?
Las esperas, por ejemplo, es algo a lo que no podemos encontrarle solución. Por estructura competitiva del sector esos costos que generan las esperas no se están pudiendo trasladar a las tarifas, como tampoco se han podido trasladar las subas de combustible, donde tenemos otro desafío importante. Ahora también estamos en plenos consejos de salario y en ellos se está tratando de abordar los temas estructurales para que la forma de pago que tiene el transporte sea compatible con lo que es la realidad del sector. Eso es un proceso bastante complejo y que, en el fondo, tiene toda la problemática de las esperas.

La espera implica que un empleado esté trabajando y no tenga la posibilidad de producir y de rentabilizar la actividad del camión. ¿Cómo se soluciona algo así?
Ese es el gran problema, el de las horas no conducidas. Cuando el camión está en marcha, está produciendo. En espera no se produce y los costos se elevan. Muchas veces los exportadores tienen sus problemas en cuanto a la carga y esos problemas se trasladan al transporte, pero no tenemos cómo restituir esos costos que se generan. En los puertos, por ejemplo, estamos teniendo estos problemas.

¿En todos los puertos o solo en el puerto de Montevideo?
El problema principal ha sido en el puerto de Montevideo, porque los puertos del interior tienen actividades puntuales. Pero en Montevideo hay un conjunto de factores que termina derivando en el congestionamiento que se ha visto últimamente.

¿Cuáles son esos factores?
La situación de las cadenas logísticas de abastecimiento a nivel mundial es uno de ellos. Claramente hubo un parate y ahora están viniendo barcos más cargados, con muchos transbordos, y eso genera acumulación puntual de trabajo para el camión. Otra cosa es la obra que se está desarrollando a la entrada del puerto que, obviamente, complica el acceso de los camiones. Pero todos estos inconvenientes han puesto de manifiesto algunas ineficiencias de diferentes operadores que están en la cadena. Uno de ellos tiene que ver con las balanzas. Estas cosas están entre los reclamos que le hemos hecho a la autoridad portuaria para que nos dé buenas condiciones para poder hacer nuestro trabajo de forma fluida. El problema que nosotros tenemos es que para el exportador o para la terminal, el camión espera y no tiene costo, pero todos sabemos lo que les cuesta un barco que tiene que esperar.

¿La playa de preembarque que se ubicó en el Estadio Luis Tróccoli, en el Cerro ha sido solución?
No. Si bien esa base fue diseñada para preembarque, el problema es que no todos los camiones pasan por allí, dado que se puede hacer una orden de trabajo desde una oficina y mandar el camión directo a puerto. Con todos los problemas de espera que surgieron en los últimos días, muchos transportistas optaron por hacer eso y la playa no funciona para lo que fue creada, sino para camiones que utilizan los servicios de gestoría de ese lugar. Eso habría que regularlo, pero también es real que en el Tróccoli no hay nada que indique lo que está pasando adentro del puerto como para saber si el camión se larga o no. En ese sentido, la playa del Tróccoli no está operando como se pretendía.

¿O sea que el camión que gestione su entrada a puerto en el Tróccoli tampoco evita la cola en la entrada?
No, para nada. La playa de preembarque no está operando así pese a que se pensó para eso. Pero, además, hay otro problema y es que la autoridad portuaria muchas veces cierra los portones y deja la cola de camiones afuera. Eso hace que por momentos el puerto esté libre adentro y los camiones ocupando toda la rambla. Es como que todo hay que estar coordinándolo a pedal.

¿Cuál es el argumento de las autoridades con respecto al cierre de portones?
Por lo general nos dicen que por la operativa quieren descongestionar adentro del recinto portuario. Sea como sea, en definitiva eso lo que hace es generar más ansiedad a los transportistas y traspasar el problema de adentro hacia afuera del puerto.

Usted habló de que la pandemia no afectó al sector, ¿cuáles fueron los factores para que fuera de esa manera?
El sector tuvo que seguir funcionando, especialmente en lo que tiene que ver con la cadena alimentaria. En ese sentido, Uruguay comercia con la región muchos productos de origen animal o vegetal y, en líneas generales, las cosechas, que son de gran importancia para el transporte, siguieron su curso y hubo actividad. El puerto no paró de funcionar en pandemia y las fronteras, para el transporte de cargas, prácticamente tampoco. Sin embargo, lo que sucedió fue que las cadenas logísticas trabajaron de manera más lenta y eso terminó perjudicando en lo que respecta a la rentabilidad. Cuando suceden estas

frases

"La autoridad portuaria muchas veces cierra los portones y deja la cola de camiones afuera. Eso hace que, por momentos, el puerto esté libre adentro y los camiones ocupando toda la rambla. Es como que todo hay que estar coordinándolo a pedal (...) Por lo general nos dicen que por la operativa quieren descongestionar adentro del recinto portuario.(...) Eso lo que hace es generar más ansiedad a los transportistas y traspasar el problema de adentro hacia afuera del puerto".

Ignacio Asuamendi
Presidente de la ITPC

cosas, como con las esperas, un camión termina rindiendo menos viajes de los que debería.

¿Cuáles son los motivos de las demoras en las fronteras?
Uno de los factores es la lentitud en las oficinas de la aduana, en especial de los países vecinos. Cuando se trae algún producto de origen agropecuario de Brasil, por ejemplo, las autoridades de agricultura brasileñas son muy complicadas. Pero lo mismo pasa con algunos rubros que vienen desde Argentina. Son problemas que tenemos hace tiempo y que no se han podido corregir. El Mercosur, como tal, tampoco funciona del todo bien en ese sentido. Hay muchas barreras burocráticas que terminan incidiendo en lo que es la liberación de un camión en frontera.

¿Cómo está afectando la nueva dinámica con los precios de los combustibles?
Días atrás estuvimos reunidos con el ministro de Transporte, José Luis Falero, y le dijimos que esta dinámica de ajustes mensuales nos genera gran incertidumbre y nos coloca en una situación un poco complicada con los clientes, ya que nos obliga a tener algunas revisiones y márgenes para prever, de alguna manera, los ajustes periódicos. Esto ha generado que muchos rubros negocien en forma puntual y eso se convierte en una situación muy engorrosa para el sector pensando en la rentabilidad.

¿Qué otros desafíos tiene el sector a corto plazo?
Más allá de los problemas puntuales mencionados, creo que el sector tiene que seguir profesionalizándose en líneas generales. Es una realidad que tenemos que perseguir y entendemos que debe ser un mensaje que la cámara tiene que hacer llegar a las empresas. Considero que tenemos que estar mejor preparados para poder enfrentarnos a un entorno más competitivo. Eso es algo que también hemos hablado con las autoridades, ya que vemos que hay otros modos de transporte que están afincándose en el país, como puede ser el ferrocarril y el crecimiento del tráfico de barcazas. Nosotros no nos quejamos de que existan, pero le hemos pedido a las autoridades que no haya un trato desigual para los distintos modos de transporte. Es decir, que tengamos todos los rubros la misma posibilidad de competir. En ese sentido, entendemos que no pueden haber subsidios y/o ventajas impositivas para unos y no para otros. Sabemos que en algunos casos hay tratamientos diferenciales sobre ingreso a puerto que no tiene el camión. Esas son cosas que vamos a seguir monitoreando porque debemos tener



La entrada de camiones a puerto se está viendo demorada por varios factores, pero los transportistas reclamaron por las balanzas

las mismas condiciones para competir. Y no es que tengamos algo en contra de otros modos de transporte, porque creo que somos complementarios.

¿Cuál es la amenaza más grande que ven en los otros modos de transporte?
Todo termina afectando pero, por lo general, lo que más se pierde el camión es el flete a larga distancia, que es donde podía hacerse la diferencia. De cualquier manera, hoy es relativo por el enorme peso que tiene el precio del combustible en la estructura de costo.

¿Cómo es el estado actual de las carreteras?
Es bastante dispar, pero creo que actualmente, después de muchos años, los principales corredores de carreteras nacionales están mejor a raíz de algunas inversiones, como las de UPM. Ahora se anunciaron inversiones para la ruta 9 y la 8 ha tenido mejoras. Los grandes corredores han mejorado, pero hay enormes problemas en lo que son las rutas secundarias. Ahí hay mucho para trabajar. Pero en relación a las mejoras de las carreteras, lo que estamos reclamando también es que en donde están las rutas en buen estado se habiliten los pesos máximos para trabajar.



Desde el interior del país avanza el Ferrocarril Central

La construcción de la vía férrea del Ferrocarril Central, que unirá Paso de los Toros con el puerto de Montevideo, permitirá trasladar 50% más de carga de la que se transporta actualmente, lo que redundará en un significativo descongestionamiento de la ruta 5, uno de los ejes viales del país.

Así lo indicó el ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero, quien recordó, además, que la obra estará finalizada y activa para mediados de 2023.

Falero se refirió al asunto tras visitar en Florida la planta de soldadura de rieles del proyecto, que ya lleva producido el 47% del trabajo, según informó Presidencia de la República.

El secretario de Estado hizo referencia a la calidad de los materiales que se utilizan en esta planta, que están acordes con lo moderno de la nueva infraestructura que tendrá el país en materia de transporte y logística.



En ese sentido, sostuvo que la maquinaria utilizada es de primer nivel y destacó que luego de finalizar con los insumos para el Ferrocarril Cental, seguirá funcionando en el país, lo que garantizará el mantenimiento de la obra.

Según Presidencia, "el recorrido se inició en la estación Margat en Canelones" y "luego la comitiva atravesó el puente sobre la ruta 81, en las cercanías de Santa Lucía, y cruzó la ruta 63 hasta llegar a 25 de Agosto, en el departamento de Florida".

Junto al intendente de Florida, Guillermo López, el ministro observó las obras en el puente sobre el río Santa Lucía, que será inaugurado próximamente, y luego se dirigió a la mencionada planta de soldadura del Ferrocarril Central.



YANG MING
陽明海運股份有限公司
www.yangming.com

Agente General en Uruguay
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