

# COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • EL OBSERVADOR **Fin de semana** - SÁBADO 24 • DOMINGO 25 • ABRIL 2021 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 210

# El metro que falta

La diferencia entre la palabra comprometida de Uruguay y lo aceptado por Argentina en los documentos formales parece ser la clave en la polémica sobre el dragado, a 13 o a 14 metros, del canal de acceso de Montevideo, que diseñó y llevará adelante la ANP. La contradicción propició un pedido de investigación en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y cancillería.

• Páginas 2 a 10



TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

AS ONE, WE CAN.

# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2

Tel.: +598 29172620

Email: [uy.sales.all@one-line.com](mailto:uy.sales.all@one-line.com)

Montevideo, Uruguay

[www.one-line.com](http://www.one-line.com)

# Un diálogo de sordos en la CARP y el acuerdo que no fue

La controversia por el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo tiene una larga historia y una política de la ANP que fue en distinta sintonía con los lineamientos de la cancillería

**F**alta de coordinación, de seguimiento de los asuntos, de astucia y hasta negligencia, son algunas de las expresiones que pudo recabar *Comercio Exterior & Transporte* al hablar con varios actores del sector marítimo-portuario en relación a la polémica del dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo y al metro perdido en los escritorios.

Lo que en su momento fue motivo de celebración, cuando se anunció que Argentina había autorizado profundizar a 14 metros, hoy es un bochorno que hasta el momento tiene poca explicación. ¿Por qué? Porque dicha autorización hoy no está y el canal podrá llevarse solamente a 13 metros.

Lo que se esgrime en distintas esferas políticas es que Uruguay tenía la aprobación de palabra de parte de Argentina pero, cuando llegó el momento de plasmarlo oficialmente en la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), se hizo



El puerto de Montevideo busca desarrollarse en la región y siempre está en la lupa de Argentina

de manera errónea, porque todo estaba basado en un estudio técnico a 13 metros.

Según las distintas versiones recogidas, el estudio nace de una iniciativa de la Administración Nacional de Puertos (ANP) que, en su segundo intento, llega hasta la CARP en el segundo período de gobierno de Tabaré Vázquez y con Rodolfo Nin Novoa como canciller.

Luego de algunas idas y vueltas, Argentina solicita correcciones en el proyecto y, mientras tanto, el canciller se reúne en Argentina con su par Jorge Faurie.

En ese entonces, Argentina tenía en el tapete la promoción de la apertura del canal Magdalena, que aparecía como una amenaza para Uruguay. Para contrarrestar su efecto y dilatar la concreción, Uruguay había solicitado participar igualmente de la obra y de su posterior administración, algo que sirvió luego como carta de negociación.

Justamente, la reunión de cancilleres mencionada es la que ambienta la negociación y, según las fuentes consultadas, se acuerda que Uruguay desiste de participar en el canal Magdalena y Argentina autoriza el dragado a 14 metros del canal de acceso al puerto de Montevideo.

Sin embargo, Uruguay no presentó un nuevo proyecto, pese a haber respondido las preguntas y a haber hecho efectivas las correcciones pedidas por Argentina.

Según Uruguay, los 14 metros estaban aprobados, pero lo que Argentina dejó plasmado es que lo aprobado había sido el proyecto presentado.

Y allí nace la controversia y desde allí se hacen los anuncios que, en principio, Argentina no objetó públicamente, pero por lo que luego golpeó la mesa manifestando que lo aprobado nunca fueron 14 metros.

Lo que pasó en la sesión de la CARP parece haber sido un teléfono descompuesto, que la delegación argentina maneja con una precisión quirúrgica para desacreditar cualquier intento de Uruguay.

Esa sesión quedó plasmada en el acta 586 del 29 y 30 de mayo de 2018, en la que el presidente de la delegación uruguaya de entonces, Felipe Michelini, agradece la autorización y menciona los 14 metros, algo que nunca hace su par argentino Guillermo Enrique González en su respuesta, que se limita a una formalidad y menciona el "proyecto".

En la página 7 del acta, Michelini expresa que: "Reci-

bimos con grata satisfacción la comunicación de la República Argentina en el sentido de darse por satisfecha en las respuestas oportunamente derivadas de las preguntas que han hecho la República Argentina, tal como se expresa en la nota Dacarp 291/178, esta aceptación de la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros y su extensión del kilómetro 42,2 al kilómetro 55. Es, desde nuestro punto de vista, esencial para el funcionamiento del puerto de Montevideo que esa profundización, además, tendrá naturalmente una profundización de un sobredragado técnico, como es de estilo y que en su oportunidad, si correspondiese, se hará a información a los efectos de, eventualmente, tener una mayor profundización".

Por su parte, ya en la página 8 del acta, González responde: "Señor presidente, se me permite, la delegación argentina, en el mismo sentido, está convencida, segura de que la República Oriental del Uruguay va a dar cumplimiento y ejecución a su proyecto en las condiciones que han sido acordadas y, por otra parte, estamos seguros de que sí, eventualmente, en un futuro, se pensara en alguna modificación, estoy seguro de que la



## 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.

República Oriental del Uruguay la hará teniendo en cuenta el compromiso y mandato del Tratado del Río de la Plata”.

Lo que sucede de aquí en más es historia más conocida, pues llegan los anuncios y, finalmente, la aclaración de Argentina que deja a Uruguay si sus 14 metros.

Entonces, ¿estaba realmente la autorización? ¿Y si estaba, por qué no se plasmó en la CARP? o ¿Por qué no se pidió un nuevo estudio a la ANP?

Estas interrogantes, entre otras, son las que se intentarán develar con el pedido de investigación que ha pedido el diputado colorado Ope Pasquet (ver páginas 8 y 9).

### Los 13 metros de la ANP

Está claro que la idea de dragar a 13 metros nació de la ANP y obedece a una planificación independiente que llevó a cabo el ente de su política portuaria y, en especial, de dragado; más allá de lo que en su momento pudieran esbozar los ministerios vinculados al sector.

La ANP, en su papel de desarrollador de las políticas portuarias, realizó un estudio para llevar a 13 metros porque entendió que era lo necesario en este momento. Si bien estaban previstos 14 metros dentro de lo que se desarrolló como plan



La ANP dragará el canal de acceso al puerto de Montevideo con recursos propios

maestro, esa profundidad se estimaba para más allá de 2030.

En ese sentido, el plan maestro se basó en estudios de la consultora Valenciaport, pero fue llevado adelante por personal propio, que incluso se seleccionó conformando comisiones especiales, cuyos integrantes recibieron aumentos significativos en sus remuneraciones, algo que en su momento fue motivo de polémicas por entenderse que se había avanzado poco y nada.

Pero este nuevo episodio del canal de acceso y de los desencuentros con la CARP vuelve a generar inquietud en el sector

privado, llamando la atención lo que ha sido una falta de sintonía o de comunicación entre los ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Relaciones Exteriores, ya que ambas carteras impulsaron los 14 metros pero sin tener ni solicitar un estudio nuevo.

De la misma manera, sorprende que la ANP no haya alertado de esta situación a las demás autoridades cuando anunciaron los 14 metros.

En ese sentido, algunas voces del sector han señalado posturas de la ANP muy autónomas en los últimos 10 años y con una dinámica de avanzar sobre

la actividad privada en favor de apuntalar los servicios públicos dentro del puerto.

Asimismo, recordaron que en reiteradas oportunidades, jerarcas de algunas gerencias manifestaron el interés de aprender sobre el negocio de los privados para tomarlos en manos propias. Tal es el caso del dragado y de las grúas pórtico que en su momento se pensaba colocar en el muelle C bajo la administración de la ANP.

Por otra parte, y también en materia de dragado, se insistió en la intención de salir al mercado regional a competir por los dragados de los canales del río Uruguay.

Y justamente en el ámbito de dragado es donde aparecen los mayores cuestionamientos de parte del sector privado, cuyos actores principales señalaron a Comercio Exterior & Transporte que la idea del actual directorio es seguir insistiendo con un dragado propio cuando, de acuerdo con las últimas batimetrías, los trabajos dentro del recinto portuario no están siendo los adecuados.

Asimismo, se recordó que en diciembre la ANP intentó hacer un llamado a licitación internacional cuando todavía está vigente un contrato con la dragadora china Shanghai Dredging Company.

### FRASE

“Recibimos con grata satisfacción la comunicación de la República Argentina en el sentido de darse por satisfecha en las respuestas oportunamente derivadas de las preguntas que han hecho la República Argentina, tal como se expresa en la nota Dacarp 291/178, esta aceptación de la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros y su extensión del kilómetro 42,2 al kilómetro 55”.

### Felipe Michelini

CARP - Acta 586, página 7 del 29 y 30 de mayo de 2018



Foto: Gastón de Armas

Uruguay, punto de referencia.

El puerto de Montevideo tiene una posición privilegiada. Desde 2001 nuestra misión es favorecer el comercio de Uruguay y la región, construyendo una terminal especializada de contenedores con la más moderna infraestructura y tecnología.

**Invirtiendo para crear eficiencia. Invirtiendo para el futuro.**



# Por qué y cómo la ANP pidió dragar a 13 metros y no a 14

El expresidente de la Administración Nacional de Puertos, Alberto Díaz, explicó a Comercio Exterior & Transporte los pasos del proyecto de profundización del canal del puerto que llegó a la CARP

**L**a polémica por el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo continúa. El anuncio de Uruguay de llevar la profundidad a 14 metros, con la implícita aprobación de Argentina ha tenido sus idas y vueltas, pues Argentina asegura que lo que aprobó fue el proyecto presentado por Uruguay (ver páginas 2 y 3).

Este proyecto en cuestión es el que elaboró la Administración Nacional de Puertos (ANP) bajo la presidencia de Alberto Díaz, quien dialogó con Comercio Exterior & Transporte al respecto.

## ¿Cómo fue el proceso que se llevó a cabo en la ANP para la realización del proyecto de dragado que Uruguay presenta ante la CARP?

La idea de dragar a 13 metros el canal de acceso al puerto de Montevideo nace en la ANP y se replica al Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE) durante el período del canciller Luis Almagro, en el gobierno del presidente José Mujica. En ese momento, Argentina estaba publicitando el canal Magdalena y en Uruguay había bastantes dudas en cuanto a si ese canal perjudicaba o no los intereses de nuestro país. En ese contexto, nosotros no teníamos autorización para dragar el canal de acceso al puerto de Montevideo a más de lo que lo estábamos manteniendo y la ANP hace el planteo para dragarlo a 13 metros. Una vez hecho el planteo a Cancillería, esta envía una nota a la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), pidiendo 14 metros, según se nos informó. Pero el pedido de dragar, concretamente, salió desde la ANP. Luego, ante la falta de respuesta y con un cambio de período de gobierno mediante, la ANP formalizó nuevamente el pedido de dragar a 13 metros. Hasta ese momento no teníamos autorización ni contestación alguna.

## ¿Entonces Uruguay, en primera instancia, pide profundizar a 14 metros pero sin estudios para esa profundidad?

Sí; pero en realidad no hay nada que establezca que tiene que presentarse con mil estudios ni nada que indique cuáles son los estudios. Pero, evidentemente, la nota presentada por Cancillería era muy sencilla y no suponía



Alberto Díaz, expresidente de la Administración Nacional de Puertos

una autorización. No se incumplió con nada porque no hay un formato para mandar la solicitud, pero tampoco había ningún estudio por parte de Argentina al solicitar la construcción del canal Magdalena. Eran solo notas de prensa y algún trazado.

## Durante el gobierno de Mujica también estaba en danza el proyecto de Uruguay del puerto de aguas profundas en Rocha. ¿Eso implicaba no hacer un estudio para el puerto de Montevideo a 14 metros?

En el contexto estaba presente todavía el posible desarrollo del puerto de aguas profundas. El proyecto en realidad no se abandonó nunca, pero en ese momento estaba muy vivo.

## ¿Cómo sigue la idea de la ANP con el cambio del gobierno (segundo período de Tabaré Vázquez)?

Al nuevo gobierno y con el nuevo ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, en funciones, pedimos nuevamente dragar a 13 metros. Ya era una necesidad para el puerto

asegurar los 12 metros y por eso necesitábamos dragar algo más, lo que no estaba permitido por el marco legal que teníamos en ese momento. Entonces, presentamos el estudio a 13, con traza, impacto medioambiental, lugares de vertidos y con participación de la Prefectura Nacional Naval, entre otros actores. Eso se presentó y el gobierno le dio curso hacia la CARP. Argentina respondió que no era satisfactorio el proyecto y presentó más de 20 preguntas, muchas de ellas las respondió la ANP y otras correspondieron a otras áreas del gobierno. De todas maneras, la ANP quedó como coordinadora del proyecto, así que se procedió a recoger todas las respuestas para formular los cambios que fueran necesarios en el proyecto.

## ¿Entre esas preguntas u observaciones que hizo Argentina está el pedido de cambio de traza por entender que la original interferiría con la navegación o futura navegación para el acceso a Buenos Aires?

Exacto. Se pide una inclinación

en la traza que habíamos proyectado para permitir, en teoría, que ellos hicieran un canal paralelo para vincularse al canal Punta Indio (NdeR: relacionado a lo que Argentina denomina canal troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná).

## ¿Qué pasa una vez se tienen todas las respuestas?

Las respuestas y las correcciones se mandaron al ministerio para que se dé curso hacia la CARP. Una vez presentado queda en la órbita de la delegación Argentina. Luego de eso nos avisan que, a pesar de tener el estudio a 13 metros, Uruguay va a hacer un planteo político, no técnico, para poder profundizar a 14 metros. Eso fue antes de una reunión de cancilleres en Argentina y hasta ahí es lo que tenemos de la historia de lo que aconteció.

## ¿En ningún momento nadie pide un estudio a la ANP para presentar un proyecto a 14 metros?

No, nadie pidió un nuevo estudio. Con el estudio que se había presentado a 13 metros y

algunas negociaciones que se estaban llevando a cabo, que no las conozco pero sí sé que había reuniones en Argentina al respecto, nos dijeron que se iba a hacer el planteo para obtener políticamente la autorización para poder profundizar a 14 metros. Eso es lo que termina informándonos el ministro Rossi y que también escuchamos por radio a Felipe Michelini (entonces presidente de la delegación uruguaya de la CARP). Pero nosotros no vimos ningún documento que nos autorizara los 14 metros.

## ¿Por qué cree que el ministro Rossi anunció que se dragaría a 14 metros cuando los estudios no estaban realizados?

Yo solo puedo hacer una suposición. Creo que los negociadores tomaron esa instancia como exitosa y que, a cambio de los 14 metros del canal de acceso al puerto de Montevideo, Uruguay se retiraba del interés de participar en la obra del canal Magdalena, que ya había manifestado. Ese es el esquema de lo que nos informaron que iban a nego-

ciar. De ahí en más, la persona competente para informar al ministro de esas resoluciones era el presidente de la CARP.

**¿Esas negociaciones son las que se llevaron a cabo en una reunión entre los cancilleres de Uruguay y Argentina, Rodolfo Nin Novoa y Jorge Faurie en Buenos Aires?**

Sí, supongo que trataron algún tema más, pero es a raíz de esa reunión que nos avisaron a nosotros que había sido exitosa la negociación y que podíamos ir a 14 metros. Pero eso fue todo verbalmente.

**Esto podría entenderse como que Uruguay tiene una autorización formal, con estudios aprobados, para profundizar a 13 metros y, diplomáticamente, de palabra, el visto bueno de las autoridades argentinas para llegar a 14 metros. ¿Pero lo concreto es que no hay estudio alguno para una profundización a 14 metros?**

Exacto. No se ha hecho. Como el canal es parte del puerto de Montevideo, parte de la infraestructura y patrimonio del puerto, supongo que ese dragado del canal lo tendría que licitar o hacer la propia ANP. Pero también implica una extensión del recinto portuario porque el canal hoy tiene 42 kilómetros y para alcanzar nuevas profundidades tendría bastante más.

**¿Si se extiende el canal se extiende lo que se llama el recinto portuario?**

Sí, claro. Alguien tendría que confirmar que se extendió porque hay cosas que tienen que ver en ese sentido, como el régimen tributario y la propia administración del canal.

**¿Qué profundidad tenía el canal en momentos que se hizo el proyecto para 13 metros?**

Nosotros dragamos a 12,60 metros hasta el kilómetro 42. Dragar a 13 hasta ahí no sería lógico porque quedaría un escalón hasta encontrar la profundidad natural de 13 metros, que no es en el kilómetro 42.

**¿Hasta qué kilómetro habría que dragar para alcanzar la profundidad natural de 13 y 14 metros?**

Para 13 metros aproximadamente hasta el kilómetro 57; para 14 metros no hemos hecho el estudio.

**Entrevistado en radio Carve, el ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber, sostuvo que le pidió al actual presidente de la ANP, Juan Curbello, que se contactara con usted. Asimismo, dijo que Curbello no había logrado comunicarse. ¿Ha hablado con las actuales autoridades?**

En esa entrevista el ministro Heber me cita con nombre y apellido diciendo que yo todavía no había salido a la prensa a decir nada. La periodista le preguntó si me habían contactado. Hasta el momento a mí no me ha llamado nadie.



La ANP firmó contratos con la empresa dragadora china SDC que todavía siguen vigentes y no se han utilizado

**Más allá del proyecto y la polémica actual, ¿hay un plan maestro del puerto que menciona la necesidad de profundizar a 14 metros?**

Paralelamente al estudio de los 13 metros hicimos un plan maestro. Tomamos el plan anterior, del cual rescatamos muchas cosas y descartamos otras porque eran obsoletas. Así diseñamos uno nuevo, en el que vimos la necesidad de ir a 14 metros, pero no en lo inmediato, sino más adelante, en el entorno de 2030-2035.

**¿Qué se tomó en cuenta para esta proyección?**

Esto tiene que ver con el encare de las unidades de negocios que se manejan en el puerto y con el estudio de cuáles son las que van a requerir más calado y el retorno en dinero por ese calado. El negocio que requiere más calado es el de graneles. En ese sentido, la salida más importante que tenían los graneles era el puerto de Nueva Palmira, pero se trabajó con la concesión de Obrinel (Terminal de Graneles Montevideo) para dotarla de mejores condiciones y profundizar el puerto. Sin embargo, no son muchas las toneladas relativas para que justifique un dragado a 14 metros si no vienen nuevos negocios. Y así fue que nuestro plan parecía lógico y, por el momento, se dragara a 13 metros y después a 14.

**¿Cómo se hizo ese nuevo plan maestro?**

Tuvo distintas etapas y distintos actores. La parte inicial y el cierre del plan se hizo con

Continúa en la página siguiente

frase

“De nuestra parte, la gestión con el dragado fue desde el inicio, siendo gerente general de la ANP, y hasta el final, como presidente, una operación que la pensamos siempre como mixta. Es decir; no solo con los medios propios de la ANP, sino también con el sector privado. En toda la gestión tuvimos a dragadoras privadas colaborando con nosotros, pero tampoco estuvimos jugados 100% al sector privado”.

**Alberto Díaz**

Expresidente de la Administración Nacional de Puertos

**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

Viene de la página anterior

personal de la ANP. A través de un préstamo no reintegrable del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF por su antigua denominación de Corporación Andina de Fomento) se contrató a la consultora Valenciaport para que ayudara con lo que era la previsión de los distintos tráficos y la proyección de lo que pasaría en los distintos escenarios y en los distintos proyectos como los de pesca, cruceros, ferry, contenedores y graneles en un contexto regional. Con esos estudios, la actividad que hace necesario el crecimiento en infraestructura y profundización es la de graneles.

**Usted también estuvo en la firma del contrato entre UPM y la ANP. ¿Ahí también hay un compromiso de tener un puerto a 14 metros?**

No. No estuve en toda la negociación con UPM y no sé si hay algún contrato del gobierno con la empresa en ese sentido; pero, en lo que respecta a la concesión portuaria, se establecen distintos límites en el tiempo. Si mal no recuerdo, el primero es a los tres años de que se empiece a fabricar celulosa y es cuando se garantiza cierta navegación, pero de 14 metros no se habla.



El dragado para el puerto de Montevideo fue pensado de manera mixta por la pasada administración. TGM

**Tras el diferendo en la CARP, la nueva autoridad ha anunciado que el dragado del canal se hará con equipos propios a 13 metros. ¿Los equipos con los que cuenta la ANP también podrían realizar un dragado a 14 metros?**

Sí. De nuestra parte, la gestión con el dragado fue desde el inicio, siendo gerente general de la ANP, y hasta el final, como presidente, una operación que la pensamos siempre como mixta. Es decir; no solo con los medios

propios de la ANP, sino también con el sector privado. En toda la gestión tuvimos a dragadoras privadas colaborando con nosotros, pero tampoco estuvimos jugados 100% al sector privado. En cuanto a los equipos, noso-

tros siempre pensamos tener dos dragas funcionando y una tercera en mantenimiento o en tareas menores. La capacidad de las dragas, en especial la última adquirida, permite la apertura a 14 metros y más. En ese sentido



All-time excellence  
Ecological protection  
Refined technology

Agente General en Uruguay

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

**REPREMAR**  
SHIPPING

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

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

hay equipos, pero que también hay mucha necesidad de dragado y eso tendrá que ver con la estrategia y el plan de dragado que lleven adelante las autoridades actuales.

**En esa lógica de sistema mixto, en su administración se firmó un contrato con la empresa china Shanghai Dredging Company (SDC). ¿Sigue vigente ese contrato?**

En este momento debe haber dos contratos vigentes. Uno con un remanente del período pasado y uno nuevo, sin que haya sido usado.

**¿Cuáles son las características de esos contratos?**

El último contrato con SDC se separa en zonas del plan de dragado de la ANP y cada una de ellas tiene una cotización. Las zonas son dársena 1, dársena 2, antepuerto, y el canal en distintos tramos, siendo el último el que llega a la profundidad de 13 metros.

El precio varía por zona, dependiendo de las dificultades que presenta cada tramo y de la distancia hasta el área de vertido de los barros dragados. El contrato es por determinado volumen y se pone en marcha cada vez que se requiera. Cuando se necesita dragar se pide a la empresa y se paga por



Alberto Díaz aseguró que durante su administración el canal se mantuvo a 12,60 metros

la obra realizada, dentro de los volúmenes que establece el contrato.

**¿Estos contratos sirven tanto para mantenimiento como para profundización?**

Sí, sirven para ambas cosas.

**Mientras haya un contrato vigente como estos, ¿se puede hacer un llamado a licitación para dragar y, eventualmente, adjudicar la**

**obra a otra empresa dragadora?**

Como regla, cuando uno contrata cualquier servicio y tuvo un proceso licitatorio, la empresa que ganó tiene el derecho sobre eso, pero para hacer exactamen-

te lo que dice ese contrato. Si se pide otra cosa diferente lo podrá hacer otra empresa.

**¿Cómo garantiza este tipo de contrato que el precio sea conveniente si se paga cada vez que se solicita el trabajo?**

Hay una paramétrica. En su momento la variable era el precio del petróleo, por lo que a veces era muy conveniente dragar y a veces no tanto.

**¿En su administración, la profundización del puerto de Montevideo que se hizo con los equipos de ANP era correcta?**

Sí. Nosotros nos habíamos propuesto como línea de trabajo estar dos metros más profundos que Buenos Aires; o sea, estar a 12 metros.

**¿Y se respetaron esos 12 metros?**

Hubo efectos de aterramientos puntuales. Uno de ellos es el que ocasiona el buque del ferry en el kilómetro 2 del canal y después hay una sedimentación natural a lo largo de todo el canal, de aproximadamente un metro por año.

Y adentro del puerto tuvimos un problema bastante grande en la dársena de giro del antepuerto, pero luego se corrigió en un muy poco tiempo. Ese trabajo se hizo con equipos propios y con la empresa china.

## Protagonistas del Uruguay forestal

Planir Operador Portuario, empresa de CHR Group, tuvo a su cargo la operación del buque Cape Pelican en el Puerto de Montevideo.

Es la primera vez que llega a nuestro país un barco de estas dimensiones y que se utiliza para este tipo de carga.

Resolvimos la logística integral de la carga de 90.000 toneladas de troncos, unos 3.000 camiones, con destino a China, de forma eficiente y segura.

Gracias a todos los involucrados.

Esto es experiencia en acción.

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

**CHR**  
GROUP  
Experiencia en acción



# Pasquet pide investigación por contradicción en la CARP

La polémica en torno al dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo motivó al legislador colorado a un pedido de información y comparecencia al Parlamento de las autoridades involucradas

**E**l diputado colorado Ope Pasquet aseguró que es necesario saber qué fue lo que sucedió en el marco de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) por lo que Uruguay perdió un metro de calado para el canal de acceso al puerto de Montevideo entre lo que fue la manifestación de interés y la presentación del proyecto técnico.

Según indicó a *Comercio Exterior & Transporte*, el legislador entiende que las autoridades del momento deberán explicar qué pasó y cómo fue posible que se anunciara una profundización a 14 metros cuando, al parecer, la autorización no había quedado plasmada ni firme.

**Usted realizó un pedido de informes para saber qué pasa con la controversia del dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo. ¿Qué datos son los que a usted lo llevan a realizar ese pedido?**

Los datos que yo manejo son los trascendidos en la prensa que dicen que, por un lado, en 2013 se inició la gestión presentándose ante la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) la solicitud de la conformidad argentina para dragar el canal de acceso a 14 metros de profundidad. De allí en más Argentina pidió información técnica correspondiente y que se presente un proyecto al respecto. Y Uruguay, a partir de ese momento presenta el proyecto y la información, pero todo referido a 13 metros y no hay una explicación de lo que pasó. Nadie dice que se pidieron 14 metros pero se presentó información para 13 por tal y cual motivo. Luego de años, en 2018 se da una situación particular porque Argentina pide la conformidad uruguaya para proceder a la apertura del canal Magdalena. Entonces, lo que parece es que, a cierta altura de 2018, ambos países deciden cambiar figuritas. Uruguay, que primero había dicho que quería participar en las obras del canal Magdalena y, por consiguiente, hacerlo en su administración, desiste de ese planteo y al día siguiente Argentina dice que no tiene observaciones que hacer a la obra proyectada por Uruguay



Ope Pasquet entiende que es necesario saber por qué Uruguay solicitó una cosa y presentó un proyecto por otra

en el canal de acceso al puerto de Montevideo. Pero lo hace sin mención a los metros, sino al proyecto presentado. Y ese proyecto presentado era a 13 metros.

**¿Y cuál es el objeto de su pedido de informes?**

Yo lo que hice fue pedir a los ministerios de Relaciones Exteriores y de Transporte y Obras Públicas que hagan una investigación interna para saber qué fue lo que pasó. Cómo es que Uruguay empieza pidiendo 14 metros y después lo baja a 13 metros sin ninguna explicación. Y al día siguiente de que Argentina presentó su conformidad, las autoridades uruguayas de entonces, como el presidente de la CARP, Felipe Michelini, y el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, salieron a decir que había sido autorizado un dragado a 14 metros. Ante eso, Argentina no hizo ninguna manifestación expresando su disconformidad en ese momento como pudo haber dicho que se estaba incurriendo en un error.

## FRASE

“Lo que yo pedí es una investigación en los dos ministerios involucrados y, además, lo que voy a hacer ni bien se vuelva a sesionar en el Parlamento con cierta normalidad, es escuchar a los representantes de la CARP, que están citados para los primeros días de mayo”.

**Ope Pasquet**  
Diputado por el Partido Colorado

**Eso es lo que pasó ahora, que Argentina envió una nota para aclarar ese punto...**

Eso pasó ahora, luego de que pasó mucha agua bajo los puentes, pero en su momento no dijeron nada. Esto genera una gran perplejidad porque me parece increíble que no sepamos qué pasó. Podemos decir que nos parece bien o nos parece mal, pero lo que no tiene sentido es que Uruguay no sepa qué fue exactamente lo que pidió y lo que se autorizó.

**Michelini en un momento agradeció a la delegación argentina por la autorización a 14 metros y argentina le responde en forma abstracta haciendo referencia al proyecto presentado. ¿Qué opina al respecto?**

La información que yo tengo es que Michelini agradece en abstracto y que la respuesta es en abstracto. Pero si hay otra información es una razón más para hacer una investigación a fondo de lo que pasó.

**¿Y usted cree que hay que ir a 14 metros?**

En la perspectiva de largo

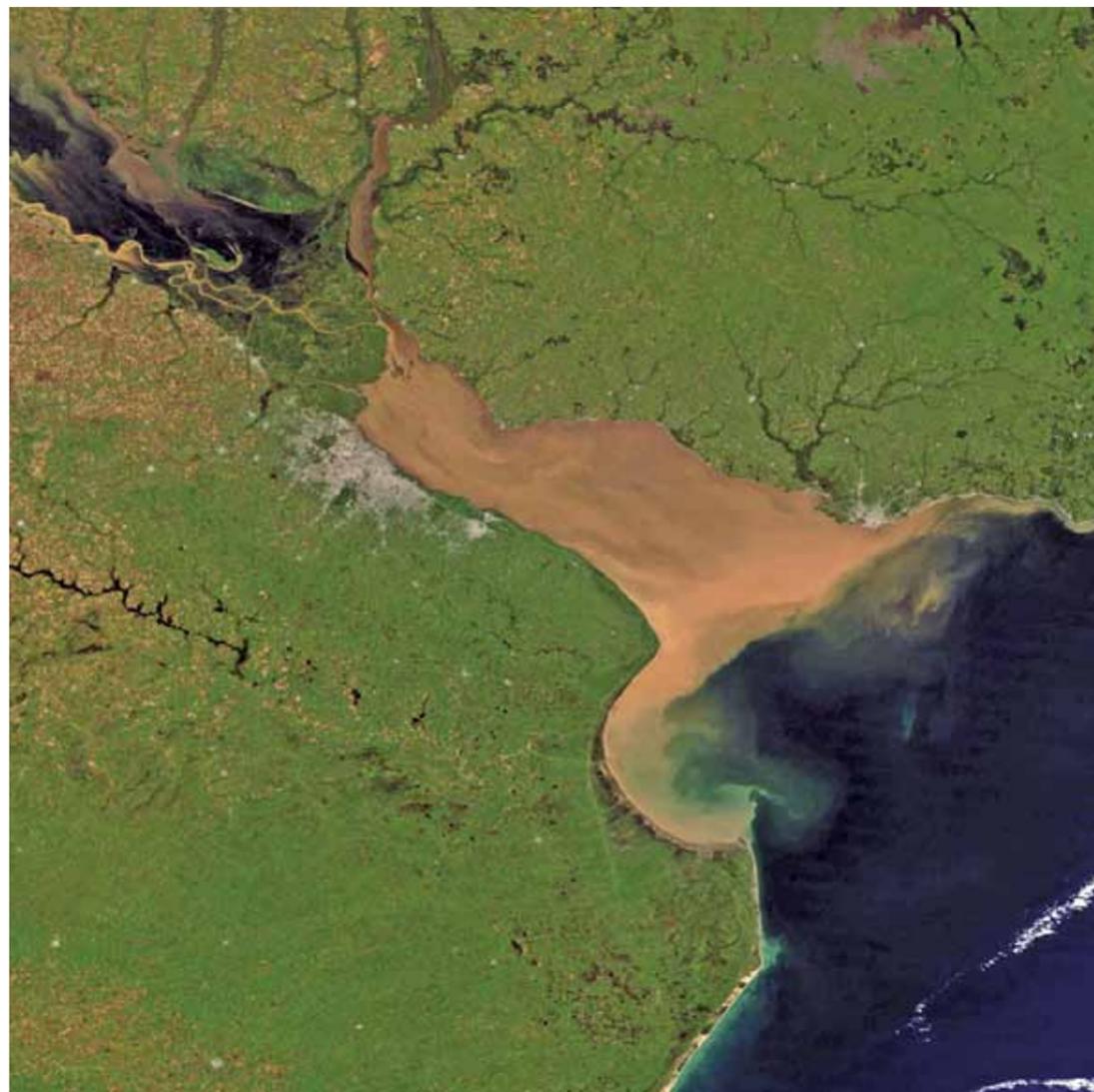
plazo del desarrollo del puerto de Montevideo es claro que sí. Si es indispensable ir a 14 metros ahora, no lo sé. Para eso hay opiniones técnicas y encontradas. Pero otro elemento de juicio muy importante es el contrato con UPM, por el cual se obliga a dragar en dos etapas. La primera es a 12,60 metros, que es lo que actualmente tiene el canal de acceso, pero no sé cuánto dura esa primera etapa. Y en una segunda etapa habrá que ir a un dragado que habilite un calado de 13 metros. Calado se refiere al buque, pero para que el buque cale a 13 metros tiene que haber más profundidad, lo que se llama revancha bajo quilla. En definitiva, en esa segunda etapa la profundidad del canal tendría que estar en 14 metros. ¿Cuándo puede exigir UPM ese calado? Yo he escuchado distintas interpretaciones. Algunos sostienen que son cinco años luego de la autorización de la planta de UPM, pero otra lectura posible es que los cinco años se cuenten a partir de que la planta de UPM esté funcionando.

### ¿Qué consecuencias puede tener el pedido de informes?

Lo que yo pedí es una investigación en los dos ministerios involucrados y, además, lo que voy a hacer ni bien se vuelva a sesionar en el Parlamento con cierta normalidad, es escuchar a los representantes de la CARP, que están citados para los primeros días de mayo. Lo que voy a hacer es pedir la comparecencia de todas las autoridades que tienen que ver con este tema. Necesitamos que nos expliquen qué es lo que entiende el gobierno uruguayo que sucedió y dónde estamos parados. Porque no hay que olvidar que la Administración Nacional de Puertos (ANP) iba a hacer un llamado a licitación para dragar a 14 metros, que luego se frenó. Creo que el país tiene derecho de saber cuál es la situación y cómo es que se produjo este increíble malentendido en el que estamos metidos.

### ¿Usted cree que hubo negligencia por parte de alguna autoridad con respecto a este asunto?

No lo sé a ciencia cierta, pero lo que faltó, evidentemente, fue precisión. Felipe Michelini desgraciadamente ya no está entre nosotros y no puede dar su versión de los hechos, pero el exministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, y el excanciller, Rodolfo Nin Novoa, nos podrán explicar qué fue lo que entendieron, aceptado o promovido en su momento. La reunión de la CARP en la que se intercambiaban los consentimientos entre Uruguay y Argentina (para el canal Magdalena y el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo), estuvo precedida por un viaje de Nin Novoa a Buenos Aires, donde se entrevistó con el canciller argentino de entonces. Parece razonable suponer que en ese viaje se arregló algo con relación a esto y que la consecuencia de ese diálogo entre los cancilleres fue lo sucedido en la CARP. Dicho esto, de pronto el excanciller uruguayo podría decir qué fue lo que se habló en esa reunión con su par argentino y, si se llegó a algún acuerdo referido a la CARP, suponemos que estará documentado o habrá habido algún cambio de notas en las que quede claro qué fue



El Río de la Plata sigue siendo objeto de polémicas entre Uruguay y Argentina

lo que aceptaron cada una de las partes.

### ¿Cuáles son las consecuencias que puede haber una vez se sepa claramente lo que sucedió?

En cualquier caso estamos hablando de responsabilidades políticas y en este momento ya no tiene mucho sentido pensar en hacer efectivas las responsabilidades políticas porque las personas que ocupaban los cargos ya cambiaron. Pero lo que sí podemos aspirar a lograr es a establecer con claridad qué fue lo que sucedió e informar debidamente a la ciudadanía. Eso nos permitiría tener bases claras y ciertas para trabajar en el futuro.

### ¿Usted cree que los cargos en las comisiones binacionales como la CARP son o deben ser designados por capacidad técnica o por confianza política?

Se han aplicado distintos criterios en distintos momen-

tos. Según recuerdo, en 2013 y a principios de 2014, que es cuando se produce la gran incongruencia de los metros de dragado, toda la integración de la CARP estaba a cargo de técnicos. El único político podía ser Felipe Michelini, que además era abogado y conocía muy bien la materia jurídica.

### En el sector existe una percepción de que Argentina tiene la intención de avanzar sobre asuntos marítimo-fluviales que podrían perjudicar a Uruguay. ¿Usted qué opina al respecto?

Yo tengo la percepción de algo que es evidente y es que Argentina busca su propio interés y tiene todo el derecho del mundo a hacerlo. Nosotros no tenemos que pensar en dificultar u obstaculizar lo que haga Argentina en legítima defensa de sus intereses, sino que tenemos que pensar en cómo hacemos para promover los nuestros. En todo caso, buscar la forma de proponerle a

Argentina fórmulas inteligentes que nos sirvan a nosotros y también a ellos. Si pensáramos en competir con Argentina y ponernos de punta, generarle dificultades para que ellos no nos la generen a nosotros, creo que estaríamos equivocando el camino. Creo que las cosas no pasan por encontrar cómo pelearnos, sino cómo encontrar soluciones de interés común.

### Todo esto también depende del relacionamiento general que haya entre los países.

Claro, no podemos pensar que lo que tiene que ver con el Río de la Plata o con el río Uruguay son mundos aparte ni compartimentos estancos. Están inmersos en el relacionamiento general de ambos países. Si hay buenas relaciones diplomáticas y hay buen nivel de diálogo y entendimiento, los asuntos referidos a los ríos también van a funcionar mejor. Pero si no hay buen relacionamiento general, no podemos esperar que

### FRASE

“Si hay buenas relaciones diplomáticas y hay buen nivel de diálogo y entendimiento, los asuntos referidos a los ríos también van a funcionar mejor. Pero si no hay buen relacionamiento general, no podemos esperar que se produzca el milagro y que nos llevemos bien en ámbitos particulares”.

### Ope Pasquet

Diputado por el Partido Colorado

se produzca el milagro y que nos llevemos bien en ámbitos particulares.

### ¿Cómo cree que es el relacionamiento general actualmente?

Noto que hay evidentes dificultades como quedó de manifiesto en la última cumbre del Mercosur, que terminó con un incidente con Argentina. Creo que fue responsabilidad de Uruguay, pero cada cual la cuenta desde su lado y los argentinos tendrán su propia mirada. Pero no olvidemos que, además, Argentina está en un momento muy especial, muy difícil por cuestiones internas que tienen que ver con la pandemia y con su situación económica y financiera. Pero, además, tiene elecciones este año y creo que esa situación política condiciona la acción del gobierno y de los demás actores que generan especiales dificultades para el relacionamiento internacional y más con los antecedentes que tienen estos temas con Uruguay.

## 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

# Competitividad, el desvelo de los sectores empresariales

El presidente de la Confederación de Cámaras Empresariales, Juan Martínez, habló de las necesidades de bajar costos y de mejorar infraestructura para que más productos uruguayos lleguen al mundo

**C**on un trabajo constante y con lineamientos claros, tanto en el apoyo como en el reclamo a las autoridades del gobierno, la Confederación de Cámaras Empresariales (CCE) aspira a una rápida reactivación de la economía nacional, pero sin perder de vista la región.

En ese sentido, los distintos sectores representados en la CCE han generado ámbitos de trabajo que van más allá de las diferencias políticas en el bloque y son una carta de esperanza para el entendimiento y el crecimiento de la región.

El presidente de la CCE, Juan Martínez, dialogó con *Comercio Exterior & Transporte* y explicó las necesidades que encuentran en el Mercosur, así como el camino que entienden necesario para que Uruguay baje sus costos internos y pueda mejorar su competitividad para llegar a nuevos mercados.

## ¿Cómo se conforma la CCE y a qué sectores involucra?

La CCE es una organización sin fines de lucro conformada por 27 cámaras sectoriales productivas del país, que abarca a los más diversos ámbitos, focalizados y centralizados en los sectores relevantes que tiene el Banco Central del Uruguay como el agro, la industria, el comercio, el turismo, transporte, construcción y a lo que nosotros le agregamos la tecnología de la informática. Estamos todos allí reunidos con una mira y un objetivo de pensar propuestas estructurales de mediano y largo plazo y la idea es tender el camino hacia donde sugerimos que el país debería estar en el mediano plazo. Intentamos encarar los grandes rubros dentro de lo que hemos definido como una hoja de ruta del quehacer cotidiano en temas estructurales. Hemos fijado temas de políticas macroeconómicas, de funcionamiento y sobre el rol del Estado y las empresas públicas, con temas de políticas tributarias, de relaciones laborales, pero en el marco de lo que debe ser un vínculo laboral y no la negociación colectiva. También abordamos temas de educación, información, infraestructura, investigación en desarrollo y comercio exterior e inserción internacional. Esos son los grandes rubros que ma-



Las autoridades de la Confederación de Cámaras Empresariales apuntan adentro y afuera del Mercosur

## FRASES

“Hemos logrado, en el marco del bloque (del Mercosur), generar tres mesas de trabajo en las que están representadas las cancillerías de los cuatro países y las cámaras empresariales, que vienen articulando acciones (...) en los sectores industria, agroindustria y sistemas basados en el conocimiento (...) para buscar ampliación de mercados y flexibilización de convenios.

### Juan Martínez

Presidente de la Confederación de Cámaras Empresariales

nejamos y en los que estamos trabajando día tras día.

### Más allá de los grandes lineamientos, ¿cuáles son los principales temas en la actual agenda de la CCE?

Estamos trabajando en cosas concretas, pero primero nos focalizamos en los temas de educación. Para nosotros no hay desarrollo futuro si no hay una reformulación del sistema educativo, porque implica no solo el aprendizaje, sino la inserción laboral y el desarrollo personal para mejorar las capacidades. Es una cadena que arranca en la educación y, en ese sentido, estamos en sintonía con Eduy21. Por otro lado, la competitividad es el foco central y medular de todo sector empresarial y para ello estamos apuntando a varios asuntos que los venimos conversando con la ministro de Economía y Finanzas, Azucena Arbeleche, de forma permanente. Allí encontramos asuntos como la reducción de los costos internos de producción, llámese tarifas públicas y combustibles. La idea es que se tengan precios de referencia internacionales,

paridad de importación y que no haya subsidios encubiertos. Otro tema relacionado a la competitividad es la ampliación y flexibilización de los mercados internacionales con el objetivo de tener una mayor inserción de nuestra producción en el exterior. Un país chico necesita exportar y para exportar hay que ser competitivo y tener acuerdos flexibles.

### ¿Estos asuntos de flexibilización con qué autoridades los están tratando?

Lo venimos hablando con cancillería, con Economía y con Presidencia de la República. Con cancillería nosotros hemos estado impulsando al gobierno en lo que tiene que ver con la flexibilización del bloque del Mercosur y con mejorar las condiciones de lograr acuerdos binacionales, algo que el país necesita. En ese impulso, que venimos planteando desde hace años, hemos logrado, en el marco del bloque, generar tres mesas de trabajo en las que están representadas las cancillerías de los cuatro países y las cámaras empresariales, que

vienen articulando acciones a tomar en la interna y hacia afuera del bloque en los sectores industria, agroindustria, sistemas basados en el conocimiento. Son tres grandes rubros que venimos articulando hacia adentro y hacia afuera del Mercosur para buscar ampliación de mercados y flexibilización de convenios. Además, estamos tratando de ampliar hacia otro rubro porque hay todo un tema de infraestructura que tiene que ver con la conectividad aérea y con la idea de hacer de Uruguay un hub logístico regional. Es algo que impulsamos mucho desde los inicios de la cámara y entendemos que para lograrlo tenemos que mejorar las redes viales, la conectividad aérea y, por sobre todo, los problemas de las zonas portuarias del país, ya sea en las terminales de de río como en las de ultramar. Necesitamos mejorar las condiciones económicas pero, por sobre todo, las condiciones de profundidad y dragado para tener mejor salida de nuestras exportaciones con mayor competitividad.

### ¿Ve a los puertos como un eslabón fundamental de la economía uruguayaya?

El país tiene que lograr aumentar sus exportaciones y las exportaciones pasan, en su mayoría, por el transporte fluvial. Entonces, es fundamental el rol que juegan nuestros puertos, en particular Montevideo y Nueva Palmira, para la exportación de los productos uruguayos. Estamos viendo que hay muchos acuerdos internacionales concretados en materia de inversión y que, sí o sí, necesitan tener una buena salida marítima. Para nosotros es un asunto vital y por ello entendemos importante la participación del Centro de Navegación en la cámara y el rol que desempeña desde siempre, como socio fundador, y hoy desde la vicepresidencia. Este sector es primordial para lograr incrementar las exportaciones; no hay que olvidar que es fundamental en todo lo que tiene que ver con la competitividad de los productos uruguayos. Debemos tener un puerto con condiciones competitivas para no encarecer el costo interno.

### ¿Cree que todos los sectores entienden eso?

Si uno piensa en el producto y en que tiene un mercado en el exterior, no puede olvidarse que para llegar a un convenio y firmarlo, con quien sea, va a tener que poder trasladar el producto. Y ahí entra el rol de la conectividad marítima, que es relevante. Así que bienvenidas todas las inversiones, tanto nacionales como extranjeras, bienvenida una mejor profundidad para nuestros puertos y bienvenida la reducción de los costos internos para mejorar la competitividad y para que no recaigan sobre el exportador los sobrecostos de traslado, que hacen perder competitividad internacional.

**¿Qué tan frecuentes y de qué tipo son las reuniones que tienen con las cámaras empresariales de los demás países del Mercosur?**

Se ha comenzado con reuniones previas en algunos rubros. En el sector cárnico, por ejemplo, la industria frigorífica tiene una mesa instalada hace mucho tiempo y trabaja en forma periódica. Las otras tres mesas antes mencionadas (industria, agroindustria y sistemas basados en el conocimiento) se generaron a partir del último encuentro de presidentes del Mercosur, por lo que están comenzando a instalarse con la idea de tener encuentros bastante asiduos para poder ir desarrollando los temas.

**¿Cómo es el ambiente de trabajo luego de una reunión del Mercosur que fue tensa entre los presidentes?**

Si bien hay una declaración ya conocida del presidente de Uruguay, Luis Lacalle Pou, que no le cayó bien al presidente argentino, Alberto Fernández, nosotros apoyamos a nuestro mandatario porque entendemos que su planteo es vital para Uruguay. Asimismo, a pesar de algún cortocircuito político, a nivel técnico se viene trabajando y avanzando. Por lo tanto, nosotros aspiramos a que se logren acuerdos que permitan el desarrollo de todos los países. No hay que olvidar que Paraguay, por ejemplo, necesita de todo lo que es el sistema fluvial para sacar los productos al exterior y para ello necesita a los países del Mercosur. Creo que todos necesitamos flexibilizarnos y tener la posibilidad de hacer algún acuerdo binacional que nos permita crecer. El bloque no puede ser un freno de mano, sino que debería ser, justamente, todo lo contrario.

**¿Esto significa que los sectores empresariales de los distintos países tienen coincidencias en los caminos que debería seguir el bloque?**

El sector empresarial es el que genera las riquezas de los países. A algunos puede no gustarle, pero el sector empresarial es el que arriesga, el que invierte,



La industria frigorífica es la más experiente en trabajar con sus pares de sector a nivel de Mercosur

el que genera empleo genuino y el que produce para generar las divisas, vía exportación, que los países necesitan para aplicar las políticas sociales. Ese concepto es transversal en cualquier país del mundo y es el que el empresario necesita para trabajar, arriesgar, ser competitivo y tener rentabilidad para poder reinvertir y generar empleo. Esa es la definición que tiene cualquier empresario en el mundo; entonces, hablar con otro empresario es fácil, porque se sabe el objetivo que busca y hacia dónde apunta. El objetivo de los empresarios es generar riquezas, después será asunto de los gobiernos ver cómo aplica las políticas sociales para que el país se desarrolle. En ese sentido, los empresarios siempre vamos a estar unidos, incluso creo que también el sector sindical es conteste de ello en muchos aspectos y es consciente de que, para que le vaya bien al sector trabajador, le tiene que ir bien al sector empresarial. En esto no podemos estar uno frente al otro, sino al lado, para impulsar el desarrollo y mejor calidad de vida.

**¿Cómo han sido las reuniones con el presidente Lacalle Pou?**

Hemos mantenido un par de reuniones en las que le hemos planteado nuestras propuestas. Hay mucha sintonía en muchas de ellas pero, evidentemente, las cosas requieren tiempos políticos para llevarlas adelante. Nosotros lo entendemos, pero así como felicitamos y acompañamos al presidente cuando lleva adelante los temas que le

planteamos, mostramos nuestras urgencias y necesidades de cambios cuando las cosas se demoran. Sin ser un fiscal del gobierno, estamos atentos a lo que pasa y a lo que no pasa para

hacer que las cosas sucedan.

**¿Qué opina de las medidas económicas y sociales anunciadas esta semana por el Poder Ejecutivo?**

Entendemos que las medidas anunciadas por el gobierno y el Ministerio de Economía y Finanzas son realmente necesarias y vienen a complementar las medidas que durante el año pasado han sido promulgadas. Entendemos que son medidas que apuntan al apoyo de las empresas y, en tal sentido, relevantes. Son tendientes a fomentar y proteger el empleo y dan cobertura a los hogares más carenciados. Por lo tanto, entendemos que son medidas que atienden a empresas en diversas ramas, en sus principales costos de producción y de ejecución, como BPS, DGI y tarifas públicas. Son relevantes desde el momento que son asuntos que implican el fomento de la liquidez y el financiamiento del crédito para ceder a todos los niveles; desde la unipersonal, monotributista, pequeña empresa y empresas mayores. Se apunta también a la protección del empleo con seguros de paro adicionales y flexibles, la cobertura de salud y la contribución a los hogares más carenciados. Entendemos que son medidas correctas, que van en la dirección correcta y que tratan de seguir sosteniendo el sistema productivo nacional, pensando en una pronta reactivación cuando podamos ver una luz al final del camino en esta pandemia para que todos, dignamente, podamos trabajar y generar divisas para ser aplicadas en políticas sociales.

**GRUPORAS**  
Global Transport & Logistics

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

in f / gruporas.com

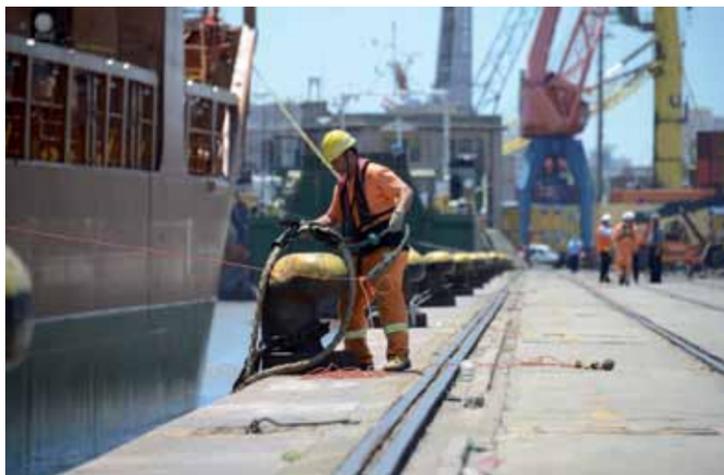
# Malestar por el nuevo reglamento de atraque

El miércoles pasado, en momentos que el ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber, entraba a la comisión de Transporte del Senado, se publicaba en la web de Presidencia de la República el contrato firmado por el gobierno con la empresa belga Kateon Natie, accionista mayoritaria de Terminal Cuenca del Plata. Asimismo, se hacía público el nuevo reglamento de atraque para el puerto de Montevideo.

Esto último causó extrema sorpresa en el sector marítimo-portuario y disparó todas las alarmas de los usuarios del puerto capitalino.

El malestar del sector se encendió rápidamente por la publicación de un reglamento de atraque del que tomaron conocimiento una vez hecho público, pero también por el contenido del mismo.

Si bien esta publicación tiene



relación con el contrato entre el gobierno y Katoen Natie, el reglamento no queda acotado a la actividad de contenedores, sino que afecta a todas las unidades de negocio que maneja la terminal portuaria.

El nuevo reglamento de atraque se ha estado trabajando desde mayo 2020 pero, históricamente, y a través de las sucesivas administraciones, los

cambios en en estos documentos se han hecho siempre con la consulta previa a sus usuarios que, en este caso, son representados por el Centro de Navegación (Cennave). Esta vez, esto no sucedió y de allí la sorpresa mayúscula.

En este sentido, Comercio Exterior & Transporte consultó al Centro de Navegación para conocer su opinión al respecto,

pero sus autoridades declinaron hacer declaraciones este jueves, al cierre de esta edición.

De todas maneras, algunas fuentes relacionadas al sector aseguraron que había un compromiso de ajustarse a la costumbre de presentarlo antes a los clientes del puerto y que eso había sido manifestado por el presidente de la Administración Nacional de Puertos, Juan Curbelo, quien el miércoles acompañó a Heber al Parlamento junto al prosecretario de la Presidencia, Rodrigo Ferrés y otros jerarcas.

Comercio Exterior & Transporte también pudo saber que, durante los últimos meses, el Cennave venía reclamando esta información y que contaba con el compromiso del titular de la ANP, algo que no se cumplió por parte de ningún integrante del directorio.

Cabe destacar que el reglamento de atraque de un puerto le importa al representante local,

pero también a la línea marítima, por lo que cada representante de las líneas clientas del puerto de Montevideo se encuentra en comunicación con sus respectivas sedes en el mundo.

Al respecto, el representante de una de las líneas, que solicitó no ser nombrado, comentó "que su representado está en línea haciendo consultas en base a un escenario que hoy deja más dudas que certezas".

En tanto, la interpretación sectorial es que ha sido una medida totalitaria, sin sentido, cuando se sabe que, por el mercado pequeño que representa para los transportistas, Uruguay es totalmente obvia.

Otro de los argumentos que se manejaron por parte de los privados corre en el sentido de que es muy difícil convencer a una línea de llegar a Montevideo por su volumen de mercado y que no es buena idea ir con algo que se le impone sin charla previa.

## CELEBRAMOS EL COMERCIO EXTERIOR Y NOS SENTIMOS PROTAGONISTAS DE SU RESULTADO.

2.500  
2.000  
1.500  
1.000  
500  
0



Exportaciones (millones trimestrales) Fuente: Uruguay XXI

En el primer trimestre del año, las exportaciones se mostraron superiores a las de años anteriores. En Montecon celebramos este auge en un momento en que el país tanto lo necesita.

Y porque nos sentimos parte de ese resultado es que defendemos nuestro derecho a la libre competencia, y el derecho de nuestros clientes a elegir también libremente dónde operar. Un puerto abierto, es un ámbito al servicio del crecimiento sostenible en beneficio de todos los uruguayos.

20 AÑOS JUNTOS

+ >>>



www.montecon.com.uy



**MONTECON**  
PUERTO DE MONTEVIDEO | Nos mueve Uruguay