

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • EL OBSERVADOR **Fin de semana** - SÁBADO 29 • DOMINGO 30 • MAYO 2021 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 211

A reglamento



La nueva disposición para los atraques en el puerto de Montevideo encendieron las alarmas en distintos actores del sector, especialmente en las navieras, que evalúan el impacto para sus escalas en Uruguay. • 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

TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

Reglamento de atraque genera dudas entre los armadores

La nueva normativa para el puerto de Montevideo fue cuestionada por las navieras, que esperan certezas y respuestas a muchas preguntas acerca de cuál va a ser la dinámica en el futuro cercano

La publicación del nuevo reglamento de atraque del puerto de Montevideo generó polémica en el sector marítimo-portuario uruguayo y dudas en las casas matrices de los armadores que llegan a la principal terminal marítima uruguaya.

Una vez dado a conocer, los representantes locales de las navieras se vieron sorprendidos por la forma y el contenido. La falta de consulta o de reuniones previas para delinear el nuevo reglamento fue parte de la sorpresa, pues sostienen que lo habitual ha sido llegar a una normativa en la que todos participaran, con el objetivo de evitar el mal funcionamiento en el puerto.

Según expresaron algunos armadores consultados por *Comercio Exterior & Transporte* esa lógica obedece a que la actividad portuaria tiene tantas alternativas que se entiende pertinente consultar con todos y cada uno de los usuarios del puerto para confeccionar el reglamento, atendiendo a una



El puerto de Montevideo busca ser más competitivo, pero no hay consenso sobre la forma de lograrla

visión global y minimizando los márgenes de error y perjuicios hacia cualquiera de las actividades.

Asimismo, la incertidumbre

de cuán abarcativos serían los cambios, y de cómo deberían funcionar los muelles públicos en el futuro inmediato, llenó de preguntas a los actores.

El reglamento se desprende del acuerdo que el gobierno nacional firmó con la empresa Katoen Natie (principal accionista de la terminal de contenedores, TCP) y en él se establece un sistema de prioridad para la operativa de buques en las áreas especializadas del puerto.

Para la mayoría de los actores portuarios, el reglamento actual llega de forma intempestiva, de manera inconsulta y generó algunas apreciaciones de las navieras; esas que son convocadas por Uruguay para transportar su producción.

Cabe subrayar que el armador (la naviera) es el dueño del barco y quien decide las rutas a seguir y los puertos en los que hacer escalas. Es el que diseña los servicios para llegar a las distintas regiones y también es el que decide dónde concentrar sus cargas y desde dónde operar, por ejemplo, las cargas en tránsito de una región como el Río de la Plata y la costa sureste de América del Sur.

En este sentido, hay una tendencia cada vez más marcada de realizar los servicios mediante joint services, en los que se asocian varios armadores, alternando sus barcos,

para transportar las cargas de cada uno de los asociados.

La aspiración de cualquier puerto, en especial de aquellos que no tienen la suficiente masa crítica en sus cargas de exportación e importación, es convertirse en hub regional y esto aplica casi en extremo al puerto de Montevideo. La poca carga propia que tiene Uruguay hace que las mercaderías en tránsito sean fundamentales para el desarrollo portuario y no quedar a un lado como puerto feeder de otro puerto concentrador, lo que, además, generaría mayores costos de flete, menor disponibilidad de bodega y una reducción en la competitividad para las exportaciones uruguayas.

El armador llega a un puerto en busca de carga y, cuando elabora su línea de acción, su estrategia, tiene en cuenta qué cargas y dónde. En esa confección de estrategia los elementos a tener en cuenta son la facilidad operativa, la eficiencia y todo lo que le posibilite una escala más productiva. En ese sentido, los armadores trabajan con lo que se llama ventana de atraque, que no es otra cosa que tener la reserva del muelle para cuando el buque llega a puerto.

Cualquier demora en un puerto significa, además de dinero, perder las ventanas de atraque en otros puertos y, de

esta manera, cualquier contra-tiempo puede determinar que un armador decida pasar por alto una escala o bien obviar un puerto a la hora de diseñar su ruta.

De esta manera, la competitividad de un puerto es fundamental para la ecuación de una naviera y, en el caso de Montevideo, más aún dado que las grandes líneas lo consideran un puerto obviaable ante cualquier debilidad, pues su carga propia no es significativa.

En tal caso, el perjuicio no sería solo para el puerto y para las arcas de la ANP, sino para las cargas de exportación e importación, que deberían pagar otros costos si tuvieran que llegar primero a otro puerto concentrador de cargas.

Montevideo es el principal eslabón logístico de la exportación de la producción nacional, que posee un volumen que para cualquier armador en el mundo resulta accesorio y no justifica la entrada a un puerto. Por esa razón, Montevideo siempre ha sabido manejarse captando la carga de la región que pasa en tránsito desde y hacia terceros países.

En ese sentido, la estrategia portuaria, independientemente de la administración de turno y de algunos problemas que hayan surgido en la región, siempre ha sido captar esas cargas y hacerse fuerte en materia de tránsito.

Y en este escenario también juegan los armadores fluviales, los que conectan al puerto de Montevideo con Paraguay y Bolivia, por ejemplo, a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

De esta manera, el armador, la naviera, la línea, es el actor preponderante en el negocio portuario y al que Uruguay debe seducir con competitividad, productividad, eficiencia y certezas.

En este contexto podría decirse que Montevideo, por sí solo, no debería resultar un mercado atractivo si no fuera por otras facilidades que otorga y por el desarrollo de políticas que tienden a favorecer la llegada de los grandes buques.

Y en este punto existe un actor fundamental que es el que convence a las navieras de las bondades de Montevideo y de la importancia de seguir haciendo escalas en Uruguay. Se



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.

trata de un actor local, que es el representante de la naviera, ya sea de forma directa, con oficina propia de la línea, o a través de una agencia.

En cualquier caso se trata de actores locales, de personal uruguayo, de trabajo uruguayo y de quienes seducen a las líneas para que lleguen a Montevideo. Son quienes las convencen de traer nuevos servicios o, por ejemplo, de mantener la conectividad de Uruguay, a través del puerto, durante todo un año de pandemia en el que nunca se dejó de operar y se mantuvo el abastecimiento de, entre otras cosas, los insumos médicos necesarios para hacer frente a la situación.

Justamente, estos son los representantes que hoy tienen que responder ante sus casas matrices y asegurar cuál será la dinámica y la política a seguir por el puerto de Montevideo tras este nuevo reglamento de atraque.

Reunión

En este sentido, y ante la falta de certezas, todos los representantes de los armadores solicitaron una reunión con la autoridad de la Administración Nacional de Puertos (ANP) para plantear varios aspectos en los que mostraron disconformidad.



La autoridad portuaria estableció nuevas reglas para la actividad de contenedores en Montevideo

El encuentro fue pedido por los armadores a través del Centro de Navegación, enviando una carta con la firma de cada uno de ellos. La respuesta de la ANP fue recibir a tres personas en representación de los armadores, pero estos pidieron estar todos y por eso terminó siendo una reunión virtual.

Los armadores asistieron a este encuentro en busca de respuestas a las muchas dudas que les generó la publicación del nuevo reglamento; pero, según se supo, no obtuvieron

las respuestas esperadas.

En el sondeo realizado por *Comercio Exterior & Transporte*, los representantes de los armadores coincidieron en que el reglamento es “impracticable”, “inconveniente” y “no da confianza”.

Una de las preocupaciones radicó en la entrada en vigencia pues, supuestamente, la normativa debería regir una vez pasados 10 días de su publicación. Conocido el documento y su publicación, las consultas de las casas matrices no se

hicieron esperar, por lo que los representantes en Montevideo pidieron certezas y claridad para poder transmitir el nuevo funcionamiento a las líneas.

Por su parte, la autoridad, encabezada por el presidente de la ANP, Juan Curbelo, llegó a esa reunión de trabajo para escuchar a los armadores y sus planteos, con el fin de mejorar el reglamento, aunque este ya haya sido publicado. (ver páginas 4, 5, 6 y 7).

Según explicó Curbelo, se sigue trabajando en el reglamen-

to y, como puntos fundamentales, aclaró que la nueva norma estará vigente recién en febrero de 2022 y que las modificaciones alcanzan solo a la actividad de contenedores.

De todas maneras, el sentir del ambiente marítimo-portuario es que la autoridad se apuró en confeccionar y publicar el reglamento y se saltó una instancia de consulta que pretende llevar adelante ahora.

Asimismo, se cuestiona el plazo de febrero de 2022, porque se entiende que nada va a cambiar en materia de infraestructura como para que la terminal pueda asumir lo que plantea el nuevo reglamento.

Parlamento

En otro orden, los representantes de los armadores fueron convocados para el próximo miércoles a la comisión de Transporte del Parlamento, a donde comparecerán de forma individual porque así lo dispusieron los legisladores, entendiendo la importancia de lo que tengan que decir todos y cada uno de ellos.

Esta comisión ya ha recibido a otros actores como el entonces ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber, la Unión de Exportadores del Uruguay y el sindicato portuario.

ESTAMOS EN OBRA

www.terminaltcp.com.uy

KATOEN NATIE
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

URUGUAY
TCP
PUNTO DE REFERENCIA

ANP busca las “condiciones para todas las posturas”

El presidente de la ANP, Juan Curbelo, dijo a *Comercio Exterior & Transporte* que está conversando con todos los actores y que se pretende tener un puerto eficiente que compita en la región

El presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP), Juan Curbelo, explicó algunos detalles del futuro funcionamiento del puerto de Montevideo una vez que se empiece a aplicar el nuevo reglamento de atraque, vinculado al contrato firmado por el gobierno uruguayo con la empresa belga Katoen Natie, dueña del 80% de Terminal Cuenca del Plata (TCP), única área especializada en el manejo de contenedores en el principal puerto del país. El restante 20% está en manos de la ANP.

Curbelo dijo a *Comercio Exterior & Transporte* que se harán aclaraciones en el reglamento publicado, que las restricciones que en él se manejan alcanzan solamente a la actividad de contenedores y que su entrada en vigencia se estima para febrero de 2022.



Juan Curbelo, presidente de la ANP, aseguró que habrá algunas aclaraciones en el reglamento

Desde la ANP se anunció un ordenamiento de las áreas del puerto de Montevideo. ¿Cuál es la idea?

Vamos a ir de forma ordenada en un lapso razonable a, justamente, ordenar las áreas públicas. Nuestra idea es empezar a hacer llamados para licitar las áreas del puerto. Vamos a arrancar con una de alrededor de 12 mil metros cuadrados. Vamos a volver a lo que se hacía antes de 2006; es decir, hacer un llamado, que se presenten los interesados y, en este caso, se otorgará un permiso por dos años. Este permiso lo damos nosotros, pero lo debe autorizar el Poder Ejecutivo.

¿Estas áreas son de almacenaje en los muelles públicos? ¿Son de contenedores? ¿Qué extensiones tienen?

Son de contenedores en este caso. Es importante que se entienda que lo que pretendemos es ordenar todas las áreas públicas. Vamos a hacerlo paulatinamente porque, en estos casos, nada se puede hacer en forma inmediata.

¿De esa forma no existirá más la figura del almacenaje?

Vamos a ir tendiendo a que no exista más, para que sean todas concesiones, permisos o autorizaciones refrendadas por el Poder Ejecutivo.

¿Se espera tener oferentes con un contexto como el del nuevo reglamento de atraque y del

Decreto 183 de 1994

● Artículo 72º. Normas específicas para operación de contenedores.

Las actividades de operación de contenedores estarán concentradas en las instalaciones especializadas a este fin. La operación de contenedores en los muelles de carga general será autorizada solamente en caso de ocupación de las instalaciones especializadas, siguiendo la normativa interna de la Administración Portuaria y las directivas del Capitán de Puerto en materia de prioridades de atraque o por la aplicación de normas que establezcan tarifas especiales. En los muelles a cargo de la Administración Portuaria, no se permitirá la operación directa de contenedores a embarcar o desembarcados salvo que, por

su carga, resulte obligatorio. Los contenedores a embarcar estarán en el correspondiente punto de espera en la terminal o en el área asignada al operador, antes de la llegada del buque. Asimismo en estos muelles el otorgamiento de permiso, por la Oficina del Capitán de Puerto, para entrar en el área de operaciones administrada por la ANP con un “contenedor de último momento” (“Hot Box” o “Last Minute Container”) durante una operación de carga, será considerado solamente como caso excepcional, pudiendo ser denegado. Dichas excepciones estarán sujetas a un recargo, de por lo menos, el 100% de la tarifa de movilización de contenedores, a ser establecido por la Administración Portuaria.

acuerdo con Katoen Natie en la terminal de contenedores?

Yo creo que sí. Confío plenamente en que, una vez que se entienda esta aplicación de la normativa, va a haber espacio para todos y todos van a poder seguir operando.

¿Para qué cargas serían destinadas las áreas? ¿Los contenedores estarían exceptuados?

Primero, este tema (del acuerdo con Katoen Natie) va a llevar un proceso de varios años. Hasta que no esté la terminal concluida entiendo que no va a poder brindar un servicio a la totalidad de los buques. Por otro lado, estamos hablando de actividad en tierra, por lo que, para mí, las áreas de almacenaje se van a seguir necesitando, sin perjuicio de

que yo entiendo que va a seguir habiendo actividades de buques en los muelles públicos.

El nuevo reglamento de atraque fue publicado por la autoridad pero todavía no se aplica.

Ahora estamos trabajando en un borrador de una modificación del decreto, donde se establezca que la fecha de aplicación va a ser a partir de febrero del 2022. Sin perjuicio de ello, este decreto es parte de un acuerdo y surge de un acuerdo (NdeR el realizado entre el gobierno y Katoen Natie), y en el acuerdo dice claramente que empieza a regir a los seis meses con opción de prórroga de otros seis meses.

¿Eso significa que en febrero de 2022 la terminal remodelada va a estar pronta?

Hay plazos jurídicos, después hay plazos de la realidad. Vamos a tomar los plazos jurídicos para adaptar los plazos de la realidad.

¿Pero cómo debería hacer un operador de muelle público para ir renovando sus contratos de servicios con los armadores?

Cada uno puede hacer los contratos que quiera, teniendo en cuenta lo que puede hacer y lo que no. No es lo mismo el contrato que firme un concesionario, con el que firme un operador de muelle público, etcétera. Porque el reglamento de atraque se puede modificar en cualquier momen-

REGLAMENTO GENERAL DE ATRAQUE

● Artículo 11º. Asignación de atraques en terminales concesionadas.

Un buque debe ser decretado en los muelles especializados siguiendo los lineamientos establecidos en el Decreto Nº 183/994, de 20 de abril de 1994 (Reglamento de Operaciones) y aplicar los criterios de prioridades en los muelles o públicos únicamente en los casos no abarcados por el Reglamento de Operaciones o dentro de las excepciones que el mismo establece.

to. En cuanto a los contratos que menciona, cada uno tiene que saber qué puede hacer de acuerdo con su situación jurídica.

¿Qué reforma se le está haciendo al reglamento?

Reforma ninguna. Solo la fecha de aplicación y confirmar, o asegurar, lo que de alguna manera puede haber generado una mala interpretación. En ese sentido, tiene que quedar bien claro que la única actividad que tiene restricciones es la de contenedores. Es decir, nosotros pretendemos seguir apuntalando las áreas especializadas, pero la carga que tiene restricción es la de contenedores, de acuerdo con la normativa vigente y al cumplimiento estricto de esta.

¿Eso es lo que refiere al artículo 72 del decreto 183 de 1994? (ver recuadro)

Exactamente, el reglamento de operaciones portuarias. Nosotros entendemos que el nuevo reglamento de atraque se tiene que analizar con el reglamento de operaciones portuarias. Pero se puede generar la duda de que todas las operativas tienen que ir a las terminales especializadas, pero esta no es la intención. Estuve reunido con todos los operadores y como varios de ellos pueden tener duda, me parece importante hacer una aclaración.

¿Por qué no se utiliza la misma lógica en graneles habiendo una terminal especializada en esas cargas?

Porque la creación de la misma no está incluida en un decreto. Acá lo que nosotros estamos haciendo es cumplir con un decreto. En el resto de las áreas pretendemos que se vaya a las terminales especializadas por eficiencia, por una mejora en la infraestructura y por un mejor uso de la misma.

¿Habrá entonces una modificación del artículo 11 del nuevo reglamento? (ver recuadro)

Ese artículo es el que puede generar alguna duda y por eso entiendo que hay que armonizarlo con la normativa.

¿Ha tenido contacto con los armadores? ¿Qué valor le da a estos actores?

El armador es muy importante, relevante y, como todo actor portuario, debe ser escuchado. Pero, al final del día, la política portuaria es decisión soberana del Estado. Nosotros lo que pretendemos es generar las condiciones para tener un puerto eficiente que compita en la región. Entendemos la postura de la terminal, de los armadores, de los depósitos y demás pero, al final del día, la decisión tiene que ver con una visión estratégica de dónde queremos que vaya, en este caso, el puerto de Montevideo.

Competir en la región significará convocar a las navieras, a sus grandes buques y ser eficientes. El nuevo reglamento otorga un tiempo de 24 horas para que la terminal pueda atender a un buque en caso de que esta esté ocupada. ¿Se evaluaron las consecuencias negativas de las demoras que pueden tenerse, al menos en estos primeros tiempos?

Por supuesto. Pero eso no va a suceder. Estamos generando ese lapso del que hablaba en la entrada en vigencia del reglamento, que será en febrero de 2022.

¿Piensa que en febrero del 2022 las condiciones van a estar dadas para que esta demora no suceda?

Desde el punto de vista de la infraestructura no sé. De lo que estoy absolutamente seguro es de que vamos a generar una mesa de diálogo lo suficientemente inteligente para que todas las partes nos pongamos de acuerdo en armonizar las distintas posturas. Y que no se vean perjudicados ni el comercio exterior ni la operativa portuaria.

¿Qué capacidad de diálogo puede haber en un actor que ya está condicionado con un reglamento publicado?

Está claro que el reglamento tiene una prioridad en el atraque. Nosotros tenemos que establecer con claridad el uso de esa prioridad para que no sea en desmedro del buen funcionamiento portuario.



La actividad de contenedores en el puerto de Montevideo estará regulada por un nuevo reglamento de atraque

Una duda manejada por un armador es la de qué va a pasar si llega a Montevideo a recoger sus contenedores ubicados en la terminal y su barco tiene que ir a operar en muelle público. ¿Quién paga el movimiento de esos contenedores de la terminal al muelle público?

Todo esto se va a resolver y se está analizando. Por eso hay una mesa de trabajo que va a ir tomando esas realidades y encontrando soluciones.

¿Y eso no implicaría un cambio en el reglamento?

No. Implicaría que tiene que haber una certeza, que no son 24 horas, sobre si el uso de la terminal es posible. Estamos trabajando al respecto.

Se estima que para cualquier reforma que se quiera hacer va a tener que contar con la buena voluntad de TCP, o Katoen Natie. ¿Cuenta con eso?

Por supuesto, estamos trabajando con todos, de la mejor manera.

¿Están conversando con los dos operadores?

Estamos conversando con todos y, dentro de estas normas jurídicas que va a tener el puerto de Montevideo, estamos convencidos de que vamos a encontrar las condiciones para todas las posturas, como la del caso del armador que se puso el ejemplo, como la de otros.

Continúa en la página siguiente

FRASE

“Estoy absolutamente seguro es de que vamos a generar una mesa de diálogo lo suficientemente inteligente para que todas las partes nos pongamos de acuerdo en armonizar las distintas posturas. Y que no se vean perjudicados ni el comercio exterior ni la operativa portuaria”.

Juan Curbelo

Presidente 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

¿Y en el caso de los trabajadores? ¿Qué pasa con los puestos de trabajo que también es una pregunta que se hace en relación a quienes trabajan fuera de la terminal?

Los trabajadores son nuestra prioridad. Lo hemos dicho en forma personal y lo vamos a hacer en forma oficial: nadie va a perder su trabajo. Primero, porque estamos convencidos de que todas las empresas que hoy están en Montevideo van a seguir operando; segundo porque estamos convencidos de que con esto vamos a generar más actividad, más y mejor trabajo.

En un reportaje con Emiliano Coteló en Radio 1170, el entonces ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber, habló de excepciones y de que el armador que quisiera ir a muelle público iba a poder hacerlo. ¿Cómo sería esto en el marco del nuevo reglamento?

Estamos trabajando en varios ámbitos. El reglamento es el reglamento. Las normas son las normas. Nosotros estamos convencidos y seguros de que vamos a encontrar, a partir de mucho diálogo, los espacios como para que todos los operadores puedan



La Administración Nacional de Puertos plantea un cambio de dinámica en la principal actividad de Montevideo

seguir operando en el puerto de Montevideo.

¿Y quién operaría un buque que sea asignado al muelle público una vez que se descarte su atención en la terminal?

Cualquier operador que cumpla con la actividad, si tiene áreas, si tiene la infraestructura suficiente, va a poder brindar los servicios.

Pero sería un servicio que no tie-

ne previsto si seguimos el lineamiento del nuevo reglamento.

Si yo entiendo. Ahora no puedo avanzar con estas respuestas, pero puedo decir que esa situación de inmediatez no va a suceder.

¿Podría tener contratos si tiene áreas concesionada lo podrá cumplir? ¿Cómo lo cumpliría si la prioridad de atraque la tiene la terminal?

Puede haber un lapso en donde se diga si puede atenderlo o no. Estamos pensando en una previsión bastante más lejana en el tiempo para eso. En un mes lo voy a poder explicar.

¿Son fundamentales entonces las conversaciones que está manteniendo con los distintos actores?

Sí claro, estoy hablando yo y el ministro (de ese momento) Heber.

Tuvo una reunión por Zoom con los armadores y algunos asistentes se sintieron frustrados porque no obtuvieron respuestas. ¿Qué opina al respecto?

Yo dije que se abría una instancia de diálogo. Lo importante es que les comunique que el reglamento comienza a regir en febrero de 2022 y aclaré que era para contenedores.

¿Por qué no hubo instancia de diálogo antes de aprobar el reglamento?

Mano a mano se lo dije a todos.

Pero el Centro de Navegación, por ejemplo, se manifestó preocupado porque no tuvo conocimiento de esto antes,



All-time excellence
Ecological protection
Refined technology

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

¿Y por qué se lo tengo que presentar antes?

Porque representan a los actores que trabajan en el puerto y porque se hubiesen evitado las confusiones y un nuevo decreto con cambios. Los armadores pidieron la reunión porque esperaban tener respuestas, pero se encontraron con que la autoridad buscaba sugerencias e inquietudes.

Lo que pasa que para haber respuestas tienen que haber preguntas.

De acuerdo con un resumen de la reunión a la que accedió Comercio Exterior & Transporte, las preguntas fueron hechas. Incluso usted dijo que tenía todas las preguntas y todas las respuestas. ¿Eso es así?

Lo que pasa que la casuística es infinita. A la respuesta de la inmediatez, por ejemplo, se le va a contestar con una respuesta formal y consensuada con la terminal. Hay muchas preguntas a responder.

En definitiva, ¿el armador puede elegir en qué muelle operar?

El armador primero debería ir a la terminal especializada, de acuerdo al reglamento de atraque.

Para esto será necesario tener contrato con TCP.



Juan Curbelo habló del reglamento y dijo que la política portuaria es “soberana del gobierno uruguayo”

El armador debe cumplir la normativa legal de Uruguay. Creo que vamos a tener una infraestructura muy buena y que nos va a poner en el lugar de competir fuerte en el contexto de la región.

Además de la reunión virtual, dice haber tenido charlas con los armadores, ¿están conformes?

No se si conformes o no. Nosotros les dijimos cuál es nuestra realidad, que queremos seguir trabajando con ellos y que

vamos a hacer lo posible y lo imposible para que eso suceda. Pero deben entender que la política portuaria es una política soberana del gobierno uruguayo y que el gobierno uruguayo debe mirar por encima del interés de

una terminal, de un armador, de un operador y de cualquier interés personal, en pos de la defensa del interés nacional.

¿Esta es la visión del gobierno? ¿El presidente de la República, Luis Lacalle Pou, sigue de cerca estos asuntos? En alguna oportunidad usted comentó que él estaba muy presente en el día a día.

Yo con quien estoy en contacto permanente es con el ministro (en ese momento Heber), que es con quien tengo que estar en contacto, con el ministro y el viceministro (Juan José Olaiola). Esta política portuaria la estamos llevando adelante con el Poder Ejecutivo y, obviamente, es liderada por el ministro de transporte y el subsecretario, con quienes estamos trabajando en forma permanente.

¿Piensa que en febrero va a estar todo ordenado?

Espero que sí, por eso es este tiempo el que nos damos. Por eso cuando se habla de las preguntas que tenemos que contestar, digo que deben ser prolijas y consensuadas. La casuística es infinita y, si además estamos hablando con los otros operadores, me parece que hay que poner todo en su contexto. Y una cosa es una minuta de una reunión y otra es un acta de interrogatorio.

Logística integral que conecta Uruguay con el mundo.

Somos experiencia, equipo y conocimiento.

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

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

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

www.chrgroup.com.uy

CHR
GROUP
Experiencia en acción



Argentina, los canales del río y la batalla con Uruguay

Las nuevas necesidades que vislumbran algunos referentes del sector fluvio-marítimo argentino, nuevamente envuelven a Uruguay, sus puertos y su posición logística en la región

Argentina ataca de nuevo con su sistema de navegación integrado y busca dejar afuera a Uruguay del tránsito por la Hidrovía; sin embargo, plantea una nueva traza del canal Martín García que, según, algunos expertos argentinos, también sería beneficiosa para Uruguay.

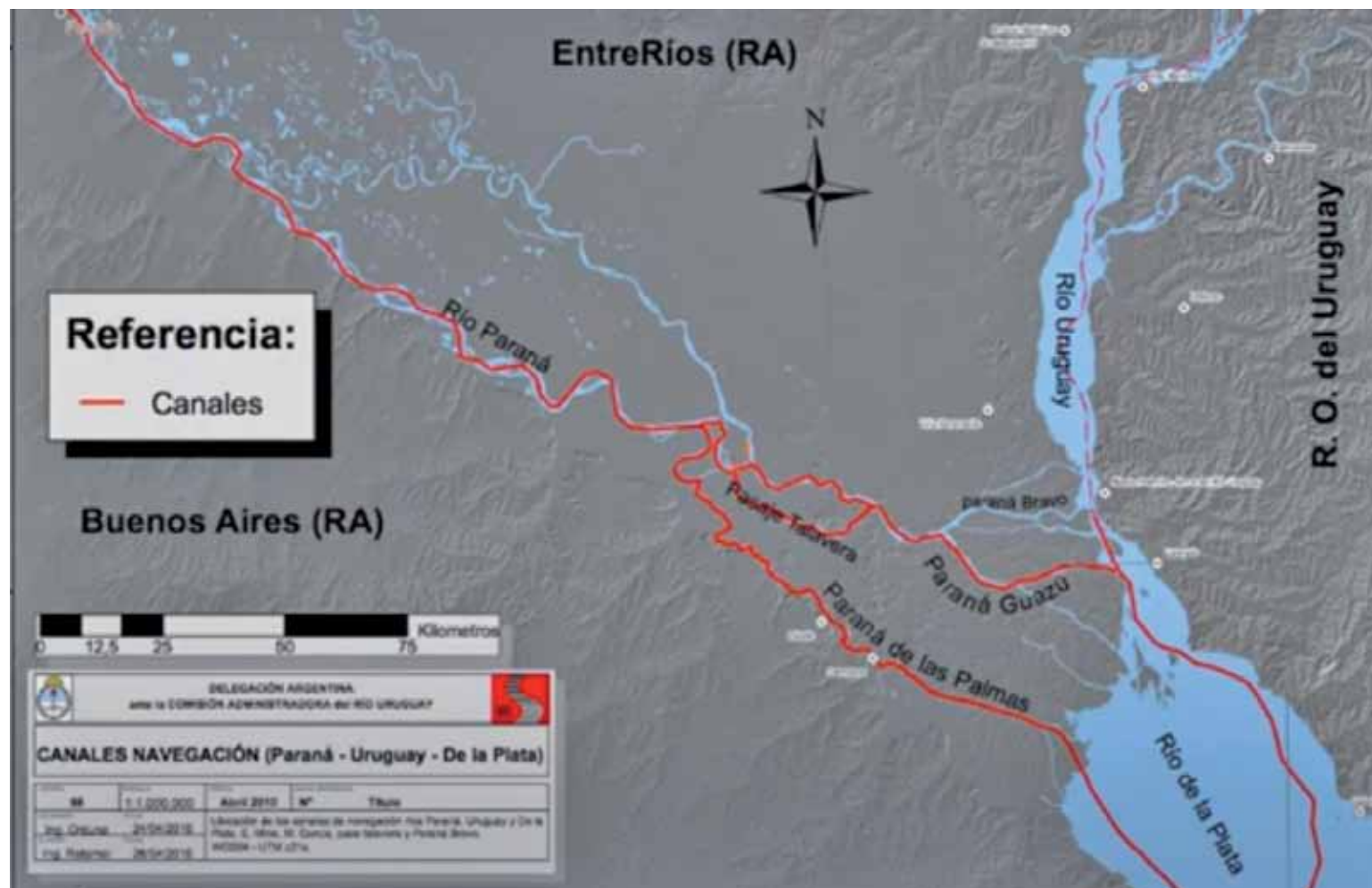
En momentos en que en la vecina orilla se debate cómo llevar adelante las licitaciones para los dragados del río Paraná y de la vía troncal en el Río de la Plata, actores como Hernán Orduna y Horacio Tettamanti realizaron algunos planteos que ponen nuevamente en el medio la capacidad de Uruguay de colarse como un actor importante en la región.

En ese sentido, en un foro virtual realizado por Global-ports, convocó a ambos. Orduna actualmente es integrante de la delegación argentina de la Comisión Administradora del Río Uruguay, mientras que Tettamanti ya no cuenta con un cargo de autoridad, pero sigue siendo un personaje de consulta en su calidad de exsubsecretario de Puertos y Vías Navegables, en el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner.

Ambos tienen en común que una y otra vez han actuado en contra de los intereses de Uruguay y sostienen que Argentina debe manejar a su antojo los temas de navegación, tanto de la Hidrovía y el Río de la Plata. O, por lo menos, están lejos del espíritu de tener puertos complementarios en la región.

En el foro antes mencionado, que se desarrolló bajo el título “Argentina, hacia un sistema de navegación integrado”, Orduna sostuvo, entre otras cosas, que las barcas que circulan por la Hidrovía Paraguay-Paraná deberían terminar su navegación en Rosario. Y, en caso de que esto no fuera posible, sostuvo que habría que desarrollar el puerto de Ibicuy, en el Paraná Guazú (brazo del delta que lleva la navegación hacia Nueva Palmira) con la finalidad de que sea como una suerte de terminal de las barcas.

“Desde Confluencia (punto donde se unen los ríos Paraguay y el Paraná) hasta Santa Fe tenemos un tramo netamente barcero. Habría que pensar que las barcas lleguen hasta Santa Fe y no que sigan bajando



Captura de pantalla de la presentación de Hernán Orduna en referencia a los canales que unen el río Paraná con el Río de la Plata

FRASES

“Desde Confluencia hasta Santa Fe tenemos un tramo netamente barcero. Habría que pensar que las barcas lleguen hasta Santa Fe y no que sigan bajando hasta Uruguay (o) que los trenes de barcas terminen, en todo caso, en el puerto de Ibicuy o en una estación de transferencia de cargas en el propio río Ibicuy, para que (los barcos) salgan de allí hacia el Río de la Plata por el Paraná Guazú y hacia el océano.”

Hernán Orduna
Integrante de la delegación Argentina de la CARU

hasta Uruguay”, señaló Orduna.

Asimismo, dijo que “así como es correcto ampliar la vía navegable troncal hacia el Paraná Guazú, es importante incluir el puerto de Ibicuy porque el río Ibicuy, que desemboca en el Paraná Guazú, no viene del río Paraná, sino del Gualeguay, que tiene muy poco aporte de sedimentos y no tiene necesidad de dragado”.

En ese escenario, insistió que por eso “hay que conectarlo para que los trenes de barcas terminen, en todo caso, en el puerto de Ibicuy o en una estación de transferencia de cargas en el propio río Ibicuy, para que (los barcos) salgan de allí hacia el Río de la Plata por el Paraná Guazú y hacia el océano”.

La espera en Montevideo Por otra parte, el jerarca de la CARU se refirió al canal Magdalena y a la diferencia que haría con los buques en espera que lo hacen frente a la costa de Montevideo.

“El 95% de los buques que están frente a Montevideo esperando, no va a puertos uruguayos, va a puertos argentinos.

Están esperando porque no hay lugar en los puntos de atraque de los puertos argentinos porque todo es muy angosto. Pasan entre dos y 30 días en espera, produciendo una serie de gastos que están estimados entre US\$ 150 millones y US\$ 200 millones por año y que los consumidores y productores argentinos pagamos a Uruguay. Todo eso debería ser revertido y lo será, próximamente, cuando se construya el canal Magdalena”, dijo Orduna.

En ese sentido, agregó: “Todos sabemos que el 65% de las demoras de toda la vía navegable está en el Punta Indio. Tiene 100 metros de ancho, que está atravesado a las corrientes de marea y a los vientos, que dragar ese tramo del canal Punta Indio, que son 95 kilómetros, cuesta más del doble que lo que significa el dragado de mantenimiento del canal Magdalena”.

El canal Buenos Aires

Tanto Orduna como Tettamanti sostuvieron la importancia de contar con el canal Buenos Aires pero, si bien el segundo dijo que también se beneficiaría

Uruguay con esa nueva traza, el primero reparó en tener en cuenta que la administración sería compartida.

“Al Paraná de las Palmas (que desemboca en el canal Emilio Mitre) se le agrega el Paraná Guazú, que desemboca en el Río de la Plata. Y ahí está la posibilidad muy concreta de tener el canal Buenos Aires y luego el canal Magdalena”, dijo Orduna.

En ese sentido, dijo que saliendo por el Paraná Guazú se incorporan los canales a Martín García y que por eso es importante hablar de un sistema integrado de navegación.

“Los buques de mayor eslora, desde hace varios años a la fecha, suben por el Paraná Guazú porque el Paraná de las Palmas tiene 11 curvas y contracurvas que hace bastante complicada la navegación. Pero hay una cosa a considerar y tiene que ver con que los canales Martín García están administrados por la CARU, que es un organismo binacional. Eso, obviamente, no hay que perderlo de vista”, subrayó.

También se refirió a aspectos

técnicos y a un estudio que a pedido de Tettamanti se hizo en 2013-2014 sobre los posibles suelos duros.

La idea es modificar la actual traza de ese canal, que hoy pasa entre la isla Martín García y la costa uruguaya, para hacerla entre Martín García y la costa Argentina.

“Los estudios nos dieron que hay 20 metros de profundidad que no tienen roca ni fondos duros. Esto significa una gran ventaja económica que beneficiaría también a los puertos uruguayos y entrerrianos del río Uruguay. Sobre esto, lo que nosotros entendemos que hay que hacer es persuadir a Uruguay sobre la conveniencia de avanzar en la profundización por el canal Buenos Aires. Del lado que está hecho actualmente hay dos puntos en los que hay roca y es muy difícil y peligroso”, insistió Orduna.

¿Un Mitre obsoleto?

Por su parte, Tettamanti ahondó en la realidad de los canales Mitre y Martín García, poniendo como alternativa válida la traza del canal Buenos Aires, pero no sin reconocer su descontento por permitir las mismas condiciones para los productores argentinos y uruguayos.

“Es un error pensar en que el canal Martín García está vinculado a los intereses uruguayos y el Mitre a los intereses argentinos. Los argentinos no podríamos navegar sin el canal Martín García porque este descomprime el tráfico del Mitre, permitiendo la subida de los barcos en lastre. Históricamente tenían dos pies de diferencia para proteger los intereses de nuestros productores respecto de los productores que competían con ellos. Lamentablemente eso se terminó porque se habilitaron los 34 pies del Martín García y no se siguió profundizando el Mitre a 36 pies”, dijo Tettamanti.

En relación a la nueva vía, desde la isla Martín García hacia la costa argentina, fue claro en decir que hubo un tema de debate y era por dónde profundizar los 34 pies del canal Martín García.

“Cuando claramente habíamos demostrado que el canal natural no es el actual -que está volcado hacia la costa uruguaya- forzado por los intereses de las pasteras; y cuando se debió haber utilizado el canal Buenos Aires, Argentina pagó la mitad del dragado (del actual canal) absolutamente innecesario. No hay ningún interés argentino que sea vea beneficiado por esa profundización y con la misma cantidad de plata se podría haber profundizado a 40 pies desde el mar hasta el Paraná Guazú natural, con mucho menos costo de dragado”, agregó.

Pero también sorprendió diciendo que el canal Mitre tiene poco futuro, aunque eso



Según Hernán Orduna, las barcazas que transitan por la Hidrovia, deberían terminar en Rosario o Ibicuy

permitió entender el interés actual por los canales de Martín García.

“Otro error es seguir profundizando el canal Mitre, cuando todos sabemos que es un enfermo terminal. Las islas del río del delta del Paraná no están creciendo por el natural depósito (de sedimentos). La aparición de las nuevas islas frente a San Isidro son las consecuencias del dragado del canal Mitre. Ya no hay lugar para depositar (lo que se saca del Mitre) y esa cuestión debe ser estudiada; no vaya a ser que Argentina quede condenada a una vía muerta, que es el Mitre, y finalmente nuestra competencia del Matto Grosso Sul, consolide el control y una vía navegable alternativa que termine saliendo por Nueva Palmira, monopolizando con mayor presión y presencia el canal Martín García, que es el único canal que tiene futuro porque los días del Mitre están contados. Argentina tiene que empezar a jugar con estas alternativas porque tiene tanto derecho por el canal Martín García como Uruguay”, recalcó con vehemencia.

Según Tattamenti, la traza del canal Buenos Aires cuenta con la aprobación de Uruguay y todo parece que este será un nuevo tema sobre la mesa de las comisiones binacionales.

FRASES

“Es un error pensar en que el canal Martín García está vinculado a los intereses uruguayos y el Mitre a los intereses argentinos. Los argentinos no podríamos navegar sin el canal Martín García porque este descomprime el tráfico del Mitre, permitiendo la subida de los barcos en lastre. Históricamente tenían dos pies de diferencia para proteger los intereses de nuestros productores respecto de los productores que competían con ellos. Lamentablemente eso se terminó porque se habilitaron los 34 pies del Martín García y no se siguió profundizando el Mitre a 36 pies”.

Horacio Tettamanti

Exsubsecretario de Puertos y Vías Navegables de Argentina

CÁTEDRA DE LOGÍSTICA GRUPO RAS

Primer concurso de TECNOLOGÍAS LOGÍSTICAS en Uruguay

tecnolog^Q

Premio U\$S 9000

Conocé las bases en:
centrotecnolog.com

Organizan: **GRUPORAS** Ecosistema Logístico | **ITHAKA** | **UCU** | Apoya: **HUAWEI**

Una apuesta a la innovación al servicio de la logística

El Centro Technolog es una realidad llevada adelante por Grupo Ras, una empresa uruguaya que trasciende fronteras y que lleva la impronta de su fundador y presidente, Ruben Azar

El Centro Technolog es una iniciativa de la cátedra de Logística Grupo Ras de la Universidad Católica del Uruguay y nace para promover la innovación, la investigación y la aplicación de nuevas tecnologías, incentivando el emprendedurismo nacional y las capacidades creativas.

Así lo define Ruben Azar, fundador y presidente del grupo, que hoy es una multinacional uruguaya con presencia en 10 países incluyendo a Uruguay (ocho en América del Sur, México y Estados Unidos).

Azar dialogó con *Comercio Exterior & Transporte* a propósito de lo que significa el Centro Technolog, un parque industrial, que es parte de las distintas infraestructuras y plataformas con las que cuenta Grupo Ras.

Asimismo, explicó la importancia que tiene este nuevo espacio y el primer concurso de tecnologías logísticas en Uruguay, lanzado por Technolog (ver recuadro).

¿Cómo surge la idea de implementar el Centro Technolog?

El Centro Technolog fue creado para desarrollar emprendimientos y capacitación educativa y transformarse en un centro de referencia situado en el Parque Industrial y Logístico Ruta 5. Pretende ser un lugar físico en el que confluyan la academia con la práctica de las empresas, donde los estudiantes se encuentren con escenarios y situaciones reales. El gran objetivo es generar una interacción entre la academia y la práctica profesional. Algo que hemos visto en todas las carreras relacionadas con



Ruben Azar, un empresario con mirada innovadora y apostando a la capacidad uruguaya para el desarrollo de la logística

el sector es la falta de mucha práctica y con el Centro Technolog tenemos la alternativa de solucionar ese déficit. Al estar marcado en el Parque Industrial Ruta 5, las iniciativas que allí se desarrollen cuentan con con todo el ecosistema de Grupo Ras y de las empresas instaladas en el parque. En ese sentido, el Centro es un gran respaldo para la propia carrera que desarrolla la cátedra en la Universidad Católica del Uruguay, pues allí se realiza la

45 oficinas

son las que tiene Grupo Ras en los 10 países en los que tiene presencia. Además de Uruguay, el grupo desarrolla su actividad en Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Chile, Ecuador, Perú, México y Estados Unidos.

90 por ciento

de las inversiones realizadas por Grupo Ras son en empresas radicadas en Uruguay, pese a que el 70% de los negocios que desarrollan en los 10 países en que está presente, es generado en el exterior.

parte práctica. La idea es que los estudiantes salgan formados ya para entrar en el campo laboral, sin tener que hacer una adaptación en la empresa que ingresen. Pero también es un pilar fundamental del primer concurso que hemos lanzado días atrás, ya que será un gran banco de pruebas para todas las ideas que surjan de los emprendedores.

¿El Centro es solo para los estudiantes de la cátedra o está



EVERGREEN LINE

**OFRECEMOS SERVICIOS SEMANALES
DESDE Y HACIA LEJANO ORIENTE**

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

Unimarine
Uruguay

pensado para todo público?

Tiene varios niveles de acción. Además del apoyo que brinda a los estudiantes de la cátedra de la Universidad Católica, Tecnolog también va a tener cursos de logística que ya estaban establecidos en Grupo Ras. Desde esta plataforma, ahora se va a abarcar lo que es la zona de implantación del parque para dar cursos de logística básicos al público en general, apuntando a una acción social y a un público que necesita generar capacidades para conseguir un trabajo mejor remunerado. Parte de esos recursos humanos se podrán absorber en las empresas del Grupo, en el parque y otros se irán con un diploma que les dé más posibilidades en empresas del sector logístico.

¿Serán gratuitos esos cursos de logística?

Sí, están orientado a gente que no tiene posibilidades de costear una carrera o una capacitación de esta naturaleza. Es una realidad que la formación y la capacitación son fundamentales en el mundo de hoy.

Grupo Ras siempre estuvo apuntalando la capacitación para los trabajadores del sector. Ahora con Tecnolog es un salto cualitativo en este sentido.

La idea es convertir a Tecnolog en un centro de referencia país de aplicación y generación de tecnologías disruptivas aplicadas a logística. En ese sentido, pensamos en lo que sería un campus universitario.

Además abarca distintos niveles

Claro; como decía, por un lado pensamos en la Interacción de la academia con la práctica, por otro el componente social que lo abarcamos con los cursos de logística básicos y luego tenemos lo que es la parte de generación de conocimiento e innovación. La idea es que sea un lugar donde se puedan incubar empresas y que estas puedan lograr el desarrollo de las ideas y encontrar realmente un sustento práctico, real, para poder cristalizar. Justamente, con esa idea es que se pensó el concurso Tecnolog, que convoca a ideas disruptivas aplicadas a la logística.



Polo Logístico Ruta 5, una de las infraestructuras de Grupo Ras y donde cobra vida el Centro Tecnolog

Un premio de US\$ 9.000

Con un premio de US\$ 9.000 para el desarrollo del proyecto ganador, el centro Tecnolog pondrá en marcha el primer concurso de tecnologías logísticas en Uruguay. Avalado por la cátedra Grupo Ras de Logística de la Universidad Católica del Uruguay, el concurso convoca a aquellos emprendedores que están imaginando tecnologías para un futuro “que ya es presente”, como dice su presentación, cuyo ganador contará con el monto del premio para la financiación del desarrollo del proyecto tecnológico y

un ecosistema logístico a su disposición. Además de ser un referente en logística, Grupo Ras se ha caracterizado por ser una empresa en constante crecimiento, con visión de futuro y convencida de que la innovación es fundamental para avanzar hacia tiempos en los que esperan desafíos permanentes. Asimismo, la apuesta a la capacitación es un compromiso asumido desde sus inicios y Tecnolog, creado en el seno de la cátedra que se desarrolla en la Universidad Católica del

Uruguay, es una prueba más de ello. En ese sentido, el objetivo del llamado a este concurso de tecnologías logísticas, es incentivar a personas emprendedoras de Uruguay a desarrollar sus capacidades en el ámbito logístico, sensibilizarlos en la temática, aumentar el conocimiento disponible, fortalecer sus capacidades de validación y contribuir con la viabilidad de las ideas de proyecto. Los detalles del alcance de este proyecto, así como las bases del concurso se pueden consultar en centrotecnolog.com

FRASE

“Necesitamos generar espacios para que el conocimiento y la innovación se desarrollen. Y estos es, contar con espacios para aplicar rápido las ideas disruptivas que vengan de fondo, pero darnos la posibilidad también de poder ser generadores en Uruguay de ese tipo de ideas, que después se transformarán en proyectos y después en realidades que cambian sectores del mundo. Uruguay es un exportador importante de servicios logísticos y queremos darle la posibilidad de integrar inteligencia nacional a estos servicios de exportación logística”.

Ruben Azar

Presidente de Grupo Ras

Y en este sentido estamos hablando de robótica, drones, software, impresoras 3D aplicadas a la logística y, ojalá, de ideas que nos sorprendan y porque hoy no las estamos imaginando.

Siempre ha hecho hincapié en lo desconocido que puede ser el futuro. ¿Esa es la línea del concurso?

Nuestra concepción empresarial, pero también filosófica, es que lo único que sabemos del mundo es que entró en una aceleración de cambios que van a ser la constante. Entonces, hoy, es muy difícil imaginar lo que puede llegar a ser el mundo en 10 años. En lo general, pero también en lo particular referido a la actividad logística.

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

Lo que hacemos habla por nosotros.

Somos acción.
Somos movimiento.
Lo que hacemos dice más de
nosotros que cien palabras.
Modernizamos la operativa,
protegemos la confianza,
elegimos desafíos que
dan notoriedad a la puerta
más grande del país.

Somos Montecon.
Nos movemos, para que Uruguay se mueva.

MONTECON
PUERTO DE MONTEVIDEO | Nos Mueve Uruguay