

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • Sábado 28 - Domingo 29 de mayo de 2022 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 221

El impulso de las hidrovías

Uruguay apuesta al potencial de la navegación fluvial para el desarrollo de nueva logística que permita mayor crecimiento. A las bondades de la conformada por los ríos Paraguay y Paraná, se le suma el proyecto de hidrovía binacional con Brasil de las lagunas Merín y De los Patos. • Páginas 2 a 9



AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2

Tel.: +598 29172620

Email: uy.sales.all@one-line.com

Montevideo, Uruguay

www.one-line.com

La apuestas a las hidrovías y la mirada hacia Brasil

El gobierno manifestó desde su inicio la intención de potenciar las vías navegables; apuntó al río Uruguay, pero un viejo proyecto para las lagunas Merín y De los Patos, avanza a buen ritmo

El potencial de los ríos para el impulso del comercio es algo que ningún país puede perder de vista; sin embargo, las grandes bondades que tiene la región parecen no estar aprovechadas en su totalidad, en particular Uruguay.

Muchas veces por falta de infraestructura, otras por trabas burocráticas de los países, las hidrovías del sur del continente no tienen el desarrollo que los expertos aseguran que pueden tener.

Asuntos económicos, políticos y medioambientales se entremezclan entre los intereses públicos y privados, pero el empuje de la carga, de la necesidad de comercio, mantienen vivos estos cursos de agua que son fundamentales para una logística competitiva y para un crecimiento de la producción como exige el mundo; en especial a estas latitudes, fértiles para proveer de alimentos a los mercados internacionales.

A esta altura, el desarrollo ya no es solo en materia de commodities, sino que los beneficios de una buena logística, de un transporte con costos razonables, han permitido un agregado de valor a las mercaderías de la región.

Uruguay conoce bien la importancia de ser un polo estratégico entre dos gigantes, por historia y por presente, y lo fundamental de tener conexiones desde y hacia afuera del continente.

Con los puertos de Nueva Palmira y Montevideo como salida de la hidrovía Paraguay-Paraná, Uruguay ha sabido captar cargas de países como Paraguay y Bolivia, pero no sin tener que superar escollos que no dependen de sí, sino de la voluntad de la política de turno de la región.

Lo que está claro es que el país ya lleva muchos años apostando a la logística, a ser un polo de distribución, y que ha diseñado proyectos y políticas para lograrlo.

Hoy, sin dejar de prestar atención a la hidrovía Paraguay-Paraná, Uruguay mira cómo aprovechar más sus ríos y piensa en una hidrovía del río Uruguay y en otra con Brasil, conformada por las lagunas Merín y De los Patos. En esta última se ha venido avanzando



El potencial de los ríos está subutilizado en Uruguay; públicos y privados apuestan a desarrollar nuevos canales de comercio con la región

frase

“Todos los actores coincidimos en la voluntad de dar impulso a esta iniciativa de ganar-ganar para ambos (países) y generar las condiciones necesarias para la navegación”.

Juan José Olaizola
Subsecretario de Transporte y Obras Públicas

en los últimos tiempos, más allá de que el proceso ya lleva unos 15 años.

En esto hay coincidencias de ambas partes, públicos y privados uruguayos y brasileños están de acuerdo con desarrollar esta vía, que permitiría la conexión fluvial con el puerto de Río Grande y otros puertos brasileños. Para ello es que toma vuelo el proyecto de puerto Tacuarí, a pocos kilómetros de la desembocadura de este río en la laguna Merín.

Una terminal allí potenciaría la zona noreste de Uruguay, haciendo viable la producción en tierras que hoy están lejanas (en materia de costos) a los puertos de salida.

De esta manera, se han mancomunado esfuerzos de privados y autoridades para que, en el futuro cercano, la conexión fluvial sea una realidad.

En este sentido, declaraciones sucesivas de representantes de los gobiernos de los dos países han ido en el sentido del impulso a la idea.

En su momento, el subsecretario de Transporte y Obras Públicas de Uruguay, Juan José Olaizola, aseguró que el proyecto conforma la estrategia de reducción de costos logísticos establecida por el gobierno nacional y que “todos los actores” coinciden “en la voluntad de dar impulso a esta iniciativa de ganar-ganar para ambos (países) y generar las condiciones necesarias para la navegación”.

Por su parte, el gobierno brasileño decidió que el estudio de factibilidad de la obra de dragado que debe hacerse en su territorio, sea recibido en la embajada uruguaya en aquel país (ver página 6 y 7), lo que ha sido visto como un gesto significativo por las autoridades uruguayas.

Tras ser recibido, el proyecto se entregó a las autoridades brasileñas y, en esa ocasión, la cuenta de Twitter del Ministerio de Infraestructura norteamericano publicó: “Un nuevo paso para la concesión de la hidrovía de la

Laguna Merín, en Río Grande del Sur. Los estudios del proyecto ya fueron entregados al gobierno brasileño. El ministro de Infraestructura (Marcelo Sampaio) recibió el material de manos del embajador de Uruguay, Guillermo Valles”.

Para Brasil es un proyecto menor dentro de su universo, pero Uruguay puede aprovechar esta vía para desarrollar una de las zonas más pobres del país como lo es el noreste.

En ese sentido, Guillermo Valles aseguró que a esa zona lo que le falta para poder desarrollarse es tener una buena logística de salida de mercaderías, lo que le permitirá ser más productiva y crecer en servicios e infraestructura.

Al respecto Sampaio sostuvo que Uruguay y Brasil están unidos por “lazos históricos, económicos y culturales” y que lo que se busca es que “esta vía fluvial funcione y que la región fronteriza, especialmente en el sureste de Río Grande del Sur y el noreste de Uruguay, prospere”.

Experto de Cepal exige mirada integradora hacia las hidrovías

Ricardo Sánchez dialogó con Comercio Exterior & Transporte acerca de las necesidades del sistema Paraguay-Paraná y sobre el impacto del nuevo proyecto de navegación entre Uruguay y Brasil

Podríamos decir que, estructuralmente, hace 20 años había un horizonte muy positivo porque se esperaba un gran éxito y un gran aporte de las hidrovías en América del Sur al desarrollo de los países. Y esas expectativas fueron realmente cumplidas si hablamos de las hidrovías que funcionan como tal". Así comenzó diciendo Ricardo Sánchez, experto en infraestructura portuaria y jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) al hablar de la importancia y el impacto de las hidrovías en la región.

En diálogo con Comercio Exterior & Transporte, Sánchez aseguró que es necesario seguir

adelante y que haya un sentido más integrador en todos estos asuntos, especialmente en lo que respecta a la hidrovía Paraguay-Paraná, a la que prefiere sumarle el nombre del Río de la Plata, ya "sin el Río de la Plata no podría existir la hidrovía" mencionada.

¿Cómo calificaría la importancia y los impactos de las hidrovías?

El ejemplo más claro que tenemos es un estudio que analizó el impacto de la hidrovía Paraguay-Paraná en el desarrollo de la agroindustria en Paraguay y Argentina. Este es tremendamente notorio cuando uno compara cómo se comportaba el sector agroindustrial antes de la hidrovía y cómo lo viene haciendo en todos estos años.

El cambio de tendencia es muy marcado y coincide, por ejemplo, con el año en que empieza a operar la hidrovía, el año que se profundiza y así sucesivamente. Cada acontecimiento de esta naturaleza provocó unos saltos que, en el caso de los dos países que estudiamos, han sido notoriamente positivos. En Argentina, por ejemplo, el sector agroindustrial (no solo la producción de commodities agrícolas sino también la de bienes procesados) creció en una tasa promedio del 6% anual en los últimos 25 años. Si esa fuera la cifra de crecimiento del total de un país, convertiría a una nación de renta media en una de renta alta. Eso explica también que, a pesar de las distintas debacles de la economía argentina

en esos 25 años, el sector siguió creciendo, siguió expandiéndose y, de alguna forma, siguió soportando el problema estructural de la economía del país. En el caso de Paraguay se registró una cifra más alta. La hidrovía hizo que Paraguay tuviera una vía de salida para su producción y a un costo competitivo, ya que la otra opción que tenía es la vía terrestre por camión hasta los puertos de salida oceánica. Esto, además de viabilizar la producción en distintas áreas, permite el crecimiento en la industrialización. Antes de la hidrovía, la exportación de granos era solamente los commodities, pero actualmente hay una industria que genera la producción de valor agregado. Además la hidrovía trajo otras ventajas

como el desarrollo de la industria naval, que se actualizó para producir las barcas que se usan en la hidrovía o para producir pequeñas embarcaciones. Hay muchas ventajas que van mucho más allá de lo que es producir para exportar el grano en bruto y todo eso es gracias a que se tiene un sistema logístico más eficiente y que ayuda a que las mercaderías de la región tengan un precio final más competitivo puesto en los mercados de destino.

El desarrollo de la industria naval es muy notorio en Paraguay...

Está claro que con respecto a

Continúa en la página siguiente



Viene de la página anterior

ese rubro quien lo ha sabido aprovechar es Paraguay, que ha generado una cantidad significativa de trabajo para el transporte y el país ha crecido y lo sigue haciendo. Por eso, cuando mirábamos hacia atrás, debemos recordar que hace 25 años era solo promesas, que hoy vemos que se cumplieron, que la hidrovía funcionó pese a tener que enfrentar grandes crisis hídricas en el último tiempo.

¿Cómo se hace ahora para mirar 25 años hacia adelante?

Actualmente está todo en un plano de mayor incertidumbre porque no se sabe qué va a pasar con la operación en la hidrovía, que estaba bajo contrato de concesión con el sector privado y ese contrato venció y no se ha llegado a buen puerto con la licitación. Es necesario un buen mantenimiento para no sufrir las consecuencias del déficit hídrico como el de los últimos años

¿Hay solución para el déficit hídrico?

Lo del año pasado ha sido algo tremendo en ese sentido y esto no tiene que ver con la hidrovía como tal, sino que son asuntos climáticos complejos o la intervención del hombre aguas arriba. Lo cierto es que estos dos últimos años han sido extremadamente graves por la falta de agua y hubo que actuar en base a soluciones temporales, como dragados extraordinarios, que no dejaron de estar impugnados por asociaciones ambientalistas que obligaron a parar algunas tareas. Hay soluciones que son coyunturales y otras que son de fondo, que tienen que ver con el manejo de las cuencas y que es ir mucho más allá de una concesión de dragado para mantener el río funcionando.

El déficit hídrico en la hidrovía Paraguay-Paraná es casi de todas las temporadas, ¿un programa de dragado más permanente sería la solución?

Lo que yo creo es que hay que buscar una combinación de soluciones para enfrentar problemas tan extremos como la falta de agua de los últimos años, que fue realmente excepcional. Hay que recordar que algunas terminales en Paraguay no han podido mover un gramo de carga por falta de agua durante el año pasado y buena parte de este año. Entiendo que para estos casos hay que buscar soluciones temporales, de emergencia, como ser un dragado extraordinario, o un sobredragado, en la medida que exista la evidencia científica de que esa acción no tiene consecuencias de mayor gravedad desde el punto de vista ecológico. Pero también hay que dar una solución de fondo al tema de las hidrovías en general, y en particular de



El experto de la Cepal, Ricardo Sánchez, dialogó con Comercio Exterior & Transporte acerca de los beneficios que significan las hidrovías

la Paraguay-Paraná, con una continuidad de los trabajos de mantenimiento. En este sentido, quiero ser muy enfático diciendo que se debe proceder, sin perder más tiempo, y volver a licitar el mantenimiento del dragado de la hidrovía Paraguay-Paraná, pues la evidencia de los beneficios que eso trajo a los países es extremadamente claro. Hoy hay mayores conocimientos como para promover un contrato de administración de ese mantenimiento y que tenga en cuenta el menor impacto sobre el medioambiente. Esto hay que hacerlo de una vez, porque los beneficios están a la vista y me daría mucho miedo que se vuelva a la situación de la década de 1980, cuando había que navegar a 21 o 22 pies. Hay que darse cuenta de que el beneficio de haber navegado ya con los ríos principales a 34 pies, que perfectamente se puede llegar incluso hasta los 40 pies, son mucho mayores que el costo que significa una obra de esta magnitud.

¿Cree que el rol del Comité Inter-gubernamental de la Hidrovía (CIH) tiene poco peso para poder implementar políticas duraderas que sean transversales a los Estados y a los gobiernos de turno?

La institucionalidad siempre es un tema. El CIH hace el trabajo para el que fue creado. En los años que tengo de observar y acompañar esa tarea creo que se ha tenido un buen desem-

peño para los objetivos que tiene el CIH. Quizás lo que nos deberíamos preguntar es si esa es la institucionalidad que se necesita. Estoy seguro de que precisamos una institucionalidad específica, más profunda, más operativa y más directa sobre los cursos de navegación si queremos asegurar los beneficios. Si no, cuando uno tiene una institucionalidad que no es lo suficientemente sólida, aparecen los riesgos de discrecionalidad de un funcionario o de otro, cada uno con sus ideas. Y de eso no tiene la culpa el río, sino que no tenemos la institucionalidad lo suficientemente sólida como para gestionar un tema tan importante. Viendo un poco en el fondo de la historia, estos no eran temas que requerían intervenciones; los ríos se navegaban y punto. Pero lo que sabemos es que hubo una necesidad de tener una intervención más fuerte e importante y, consecuentemente, eso requiere una institucionalidad más fuerte e importante. Si un país cambia el gobierno, el signo político o la orientación ideológica, no debería obstaculizar algo que es estratégico, que viene de antes y que va a seguir después de la entrada o salida de un funcionario de un gobierno. Hace falta una institucionalidad distinta y hay que pensarla ahora que se sabe lo que significa la navegabilidad de estas hidrovías y que hace 25 años eran solo promesas y expectativas.

frases

“Quiero ser muy enfático diciendo que se debe proceder, sin perder más tiempo, y volver a licitar el mantenimiento del dragado de la hidrovía Paraguay-Paraná, pues la evidencia de los beneficios que eso trajo a los países es extremadamente claro (...) Esto hay que hacerlo de una vez, porque los beneficios están a la vista y me daría mucho miedo que se vuelva a la situación de la década de 1980, cuando había que navegar a 21 o 22 pies”.

Ricardo Sánchez

Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la Cepal

¿A qué se refiere cuando dice que ahora se sabe lo que significa?

A que cuando se tomaron decisiones de ir aumentando la profundidad de 25 a 27, 30 y 32 pies, cada uno de esos pasos dieron ganancias muy importantes a las economías de los países. Lamentablemente, hace más de 15 años que eso no se ha modificado y hoy se necesita una profundidad mucho mayor en el Río de la Plata. En el tramo al norte de Buenos Aires, para llegar a Santa Fe, se necesita una profundidad mayor de la que se tiene hoy y, a mi juicio se deben habilitar los canales que van por el Paraná Bravo-Guazú-Talavera, que tienen profundidades naturales y requieren una mínima intervención. Creo que el río Uruguay debería tener mayor profundidad también. Y de todas estas cosas, algunas se resuelven de manera bilateral, otras de forma multilateral y algunas solo son decisiones nacionales. Si uno lo mira más allá de los gobiernos, el sistema hidrovial que tenemos en el sur de América del Sur, es fantástico, pero requiere mantenimiento y perfeccionamiento.

¿Piensa que las decisiones bilaterales y multilaterales han sido las principales trabas?

Siempre están las miradas pequeñas y cortoplacistas, pero hay que entender que estas cosas vienen desde el fondo de los tiempos, cuando los ríos lo navegaban los indígenas, después los españoles, todas las



La navegación fluvial ha sido un factor fundamental para el crecimiento de distintas áreas de producción y para el desarrollo de la logística regional

frases

“La mirada tiene que ser integradora, porque los ríos no le pertenecen ni Argentina ni a Uruguay ni a Paraguay ni a Bolivia ni a Brasil. Hay que dejar de perder el tiempo con tonteras cuando lo que está en juego es apoyar a la producción, pero no solo de Argentina, sino de todos los países de la hidrovía”.

Ricardo Sánchez
Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la Cepal

potencias internacionales y hoy son cursos navegables internacionales y así van a seguir. Entonces, si uno se topa con una mirada mezquina, no deja de ser algo triste y sería bueno confiar que venga alguien que tenga una mirada un poco más larga y conozca realmente lo que significa esto para el beneficio de los países.

¿Qué rol cree que debe jugar Uruguay en la hidrovía Paraguay-Paraná?

Uruguay tiene una posición terminal de la hidrovía. Pero lo que hay que ver es que operativamente esta hidrovía no existe sin el Río de la Plata. Por eso entiendo que hay que exigir una mirada mucho más regional porque sin el Río de la Plata esto no funciona. La mirada tiene que ser integradora, porque los ríos no le pertenecen ni Argentina ni a Uruguay ni a Paraguay ni a Bolivia ni a Brasil. Hay que dejar de perder el tiempo con tonteras cuando lo que está en juego es apoyar a la producción, pero no solo de Argentina, sino de todos los países de la hidrovía. Esta hidrovía ya dio todo lo que podía dar y hay que recordar que la carga no solo va a salir por donde más le conviene, sino que la carga va a salir si existe. Y de seguir sin mantener la hidrovía, se va a volver al principio. No hay que jugar con fuego.

Ahora también se está tratando de desarrollar la hidrovía

Uruguay-Brasil a través de las lagunas Merín y De los Patos. ¿Qué opina al respecto?

Uruguay hizo un pedido de asistencia técnica a la Cepal y este fue aceptado. Recién estamos empezando a estudiar el tema por lo que todavía no tengo una opinión formada. De cualquier manera puedo decir que a mí me entusiasmó la idea y más luego de navegar por la laguna Merín hace unas semanas. Me parece que tiene un potencial bien interesante que, en principio, se ve por el lado del movimiento de personas para transportar turistas y vehículos, ya que es vía alternativa sustituiría más de 500 kilómetros por carretera. A su vez, la misma hidrovía, que tiene la esclusa en el canal San Gonzalo, creo que podría beneficiar mucho a Uruguay en lo que respecta a la producción de la zona noreste del país. Me parece que esta hidrovía podría permitir sacar producciones de esa zona con un efecto multiplicador como el que se ha visto en el caso de otra hidrovía. Creo que montar un par de muelles y poner barcos a trabajar en esa hidrovía requeriría de una inversión sustancialmente menor. Estuve recorriendo la zona y podría tener una disminución de costos operativos y un incentivo interesante, lo que ayudaría para que producción que hoy no existe, pueda salir por el puerto brasileño de Río Grande.

INTEGRITY INNOVATION INTENSITY AGILITY

Multimar

Plaza Independencia 831 - 7th floor of.
707 - Plaza Mayor Bld.

Tel: +598 2903 3008
Email: info@multimar.com.uy

www.multimar.com
Montevideo, Uruguay

“La hidrovía Uruguay-Brasil tiene mucha gobernanza”

El embajador uruguayo en Brasilia, Guillermo Valles Galmés, aseguró que una de las fortalezas del proyecto entre ambos países la seguridad jurídica y normativa, además de ser un polo estratégico

El interés de Uruguay en desarrollar una hidrovía con Brasil no es de ahora, pero el avance que ha tenido en los últimos tiempos ponen a este proyecto muy cercano a la realidad.

Hay entusiasmo y consenso tanto los sectores privados como públicos de ambos países y el hecho de que sea una vía que necesita poca obra para plasmarse, la hacen más alcanzable.

El embajador de Uruguay en Brasil, Guillermo Valles Galmés, viene teniendo un rol importante en lo que respecta a los avances del proyecto y, en diálogo con *Comercio Exterior & Transporte*, aseguró que se trata de una de las prioridades en su gestión.

¿Qué importancia y orden de prioridad tiene para Uruguay la hidrovía de las lagunas Merín y De los Patos?

Esta es una de las principales prioridades que el presidente de la República (Luis Lacalle Pou) me señaló al designarme para el cargo. Dentro de la relación bilateral con Brasil, que es muy rica y muy amplia, el presidente me subrayó la importancia de trabajar en todos los temas logísticos y, con prioridad, el tema hidroviario. Este tiene dos aspectos: uno es la hidrovía del río Uruguay, que está en un plano más conceptual y el otro es la que conforman las lagunas Merín y De los Patos, unidas por el canal de San Gonzalo. En relación a esta última, que se ha denominado hidrovía Uruguay-Brasil, lo primero a tener en cuenta es que se trata de un sistema ya existente y que tiene historia, porque ya ha funcionado y



El embajador de Uruguay en Brasil, Guillermo Valles Galmés, sigue de cerca el proyecto de la hidrovía

frase

En la “hidrovía Uruguay-Brasil, lo primero a tener en cuenta es que se trata de un sistema ya existente y que tiene historia, porque ya ha funcionado y ha propiciado comercio entre Uruguay y Brasil en el pasado”

Guillermo Valles Galmés
Embajador de Uruguay en Brasil

ha propiciado comercio entre Uruguay y Brasil en el pasado.

¿Y cuál es el presente?

El proyecto es relanzar la navegación entre estas dos lagunas y el canal de San Gonzalo. Y hablamos de relanzar porque, al no ser utilizado, hay una zona de entre 10 y 20 kilómetros que habría que dragar y mantener. Se trata de un dragado sencillo porque es arena y con un granulado bastante fino. Es una obra pequeña, que ha sido estimada entre US\$ 5 millones y US\$ 10 millones. Desde el punto de vista financiero es muy menor y será de enorme impacto posi-

tivo, en especial para Uruguay. Además, si bien el proyecto es binacional, la obra de dragado está del lado brasileño y lo tiene que hacer Brasil.

¿Cómo se establecerá la normativa en esta hidrovía?

Considero que otro punto favorable de esta hidrovía es que tendrá mucha gobernanza. Para poner en funcionamiento una hidrovía de este tipo es importante tener certeza jurídica, tanto a nivel empresarial puntual de los contratos y de cómo superar los riesgos existentes, como a nivel de certeza jurídica mayor. En esto no encontramos ningún tipo de dificultad

porque hay tratados de límites y una fuerte institucionalidad. Además, hay dos acuerdos que tienen que ver específicamente con la navegación. Uno es de 1961 cuando Uruguay planteó al gobierno brasileño el relanzamiento de la navegación y el otro es el acuerdo bilateral de 2010, específicamente sobre la hidrovía Uruguay-Brasil, en el que se define la misma, los puntos de navegación y otros aspectos. En otro orden, hay una secretaría técnica compuesta por un comité de cartografía, otro de reglamento de navegación y otro de medioambiente. Esto significa que el armado institucional



EVERGREEN LINE

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

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

Unimarine
Uruguay

está hecho y funciona. Pero lo más importante de todo es darnos cuenta de que si hoy no hay navegación es porque del lado uruguayo no hay puertos, (por lo que un desarrollo como el proyectado en Uruguay, habilitaría la navegación y el intercambio).

¿Cuál es el interés real de Brasil para llevar adelante la obra?

El gobierno brasileño decidió que este proyecto sea un símbolo, porque Brasil tiene privatizadas carreteras, gasoductos, oleoductos, aeropuertos, saneamiento, etcétera. Pero, sin embargo, las hidrovías han permanecido en la órbita pública. El mantenimiento, el balizamiento, el dragado, se concesionan pero por obra y no el servicio. Dicho esto, esta sería la primera hidrovía privatizada de Brasil por lo que, el 19 de noviembre pasado, el gobierno brasileño hizo lo que en Uruguay sería declararlo de interés nacional. Esto demuestra el interés político de Brasil, lo que ha despertado gran interés en la comunidad naviera, portuaria y logística.

¿Cree que este interés puede cambiar tras un eventual cambio de gobierno en Brasil?

Yo considero que más allá de la voluntad política hay consenso en el sector de que es la forma de avanzar. Lo que yo advierto es que este es un asunto que ha trascendido a distintos gobiernos. El convenio de navegación fue firmado en 2010, con dos administraciones diferentes a

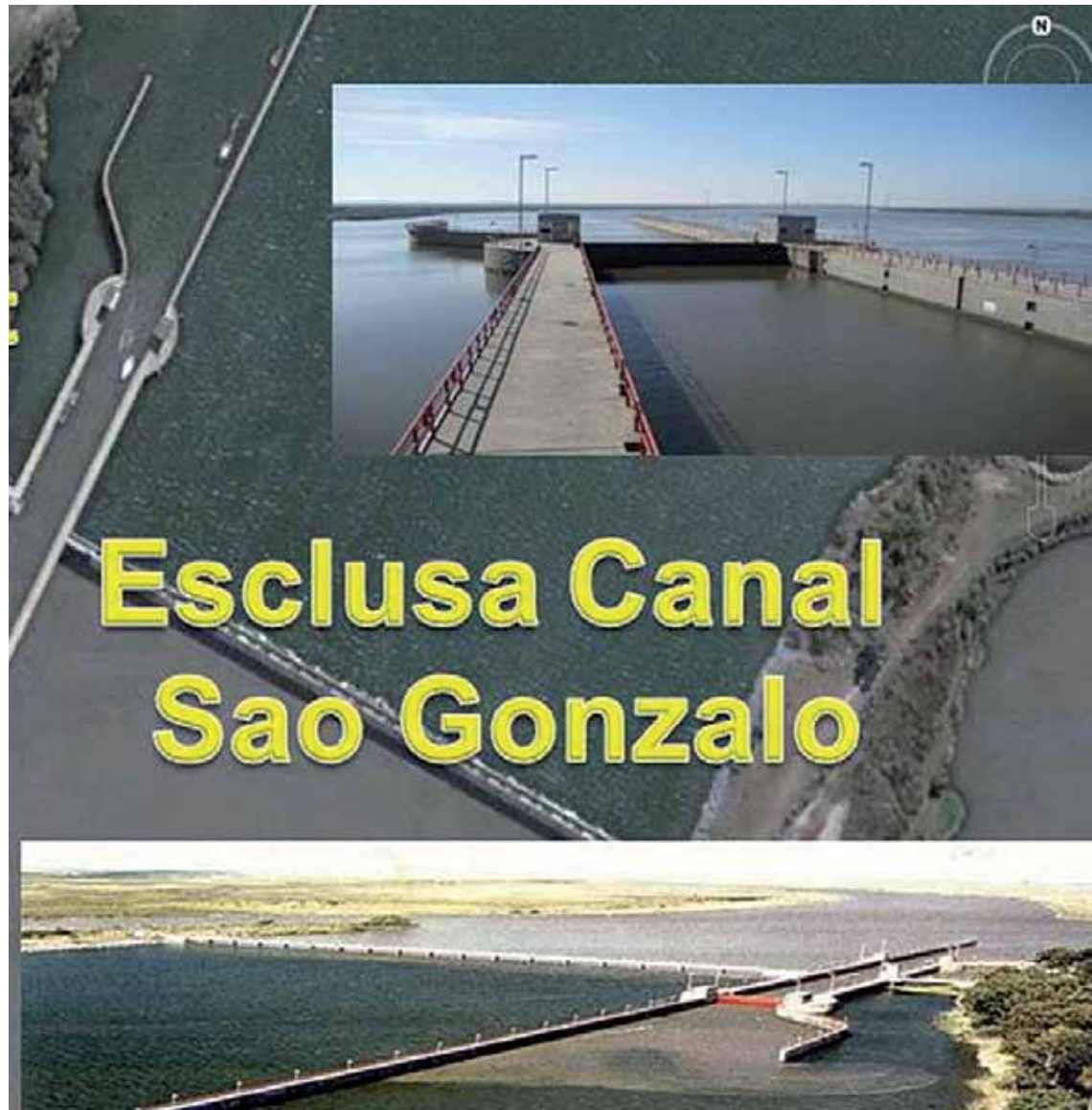


Imagen del canal de San Gonzalo, tomada de una presentación realizada por Terminal Tacuarí

las actuales.

¿La navegación es libre para buques de cualquier bandera o solo de Brasil y Uruguay?

Está previsto que haya libertad de bandera. Si bien esto son

aguas interiores, el paradigma brasileño en este momento es libertad y no reserva de cargas.

¿Qué pasos se deben seguir ahora en el proyecto?

El derrotero es el siguiente:

de que el Estado brasileño hiciera un nuevo estudio de viabilidad técnica, económica y ambiental, fue una empresa dragadora de San Pablo que manifestó su interés y donó este estudio actualizado. Cabe

frase

“Más allá de la voluntad política hay consenso en el sector de que es la forma de avanzar. Lo que yo advierto es que este es un asunto que ha trascendido a distintos gobiernos. El convenio de navegación fue firmado en 2010, con dos administraciones diferentes a las actuales”

Guillermo Valles Galmés
Embajador de Uruguay en Brasil

decir que el Ministerio de Infraestructura, en un gesto muy amistoso y muy apreciado, determinó que ese estudio se recibiera en la embajada de Uruguay. Lo que se está haciendo ahora es verificar el estudio desde todo punto de vista, y luego se hará un esbozo de lo que sería el proyecto licitatorio, que pasará por una audiencia pública, por el tribunal de cuentas y luego va a la licitación misma.

Infraestructura, innovación y conocimiento

Para atender los eslabones de la cadena logística
130 años conectando Uruguay al mundo y el mundo a Uruguay

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.

Somos experiencia en acción

www.chr.com.uy

CHR
GROUP
Experiencia en acción

Tacuari, terminal que crea carga y la conecta con Brasil

El proyecto que convertirá un campo en puerto fluvial, será parte de la hidrovía que une las lagunas Merín y De los Patos, con llegada directa a las terminales portuarias de Pelotas y Río Grande

Dos muelles, uno con terminal granelera y otro multipropósito, conforman el proyecto privado de Terminal Tacuarí, que pretende cerrar el circuito para que Uruguay y Brasil queden unidos por la hidrovía Laguna Merín-Laguna de los Patos.

Con esta terminal, que se construirá tras la creación de una bahía artificial conectada con el río Tacuarí, Uruguay podrá tener vía fluvial directa con puertos brasileños como el de Río Grande, Pelotas y Porto Alegre.

Asimismo el proyecto tiene la misión de generar nuevas áreas de producción en Uruguay, dando una solución logística a tierras que hoy están subutilizadas.

Quien lidera el proyecto es Carlos Foderé, director de la empresa granelera Fadisol, dialogó con Comercio Exterior & Transporte y explicó el alcance y las etapas de una idea que viene madurando hace más de 15 años.

¿Cómo surge y se plasma la idea de la Terminal Tacuarí y el impulso de la Hidrovía Uruguay-Brasil?

La idea es de hace 15 años e inmediatamente empezamos a transitar la ruta que implicaba tener todas las autorizaciones. Fueron muchas porque se trata de una iniciativa privada para hacer un puerto comercial multipropósito privado, algo que es muy particular y atípico. Los puertos comerciales son de la Administración Nacional de Puertos o especializados, específicos de una empresa como UPM o Montes del Plata; pero un puerto abierto, una terminal logística multipropósito, privada, es el primer caso. Y más raro es hacerlo en una laguna que no tiene otra salida al mar que a través de una hidrovía binacional. Pero mucho más extraño aún es hacer un puerto en un campo que hoy es arrozero. Está sobre el río Tacuarí, pero lo que va a ser el puerto, hoy es tierra. Ahí se va a construir una bahía, un canal de acceso a la misma y eso se va a transformar en aguas públicas. Por todo esto, el proyecto requirió mucho trabajo, audiencias públicas y autorizaciones que llevaron muchos años, como las de medioambiente, con estudios requeridos por temas de seguridad ambiental. La idea entonces arrancó hace 15 años, pero el proyecto fue caminando hasta que en el gobierno pasado, el entonces presidente Tabaré Vázquez



Dibujo de los muelles de terminal Tacuarí y el acceso que une la dársena con el río



Carlos Foderé lidera el proyecto de Terminal Tacuarí

emitió un decreto que autorizó la construcción del puerto Tacuarí.

El proyecto ha trascendido los distintos períodos de gobierno. ¿Cómo ha repercutido eso en el avance del mismo?

Justamente, una fortaleza que tiene este proceso es que no tiene ningún tinte político ni ideológico. Porque la idea se empezó a conversar con Jorge Batlle, transcurrió durante los primeros años del gobierno del Frente Amplio, cuando se iniciaron los trámites de ordenamiento territorial, y después, en el segundo gobierno frenteamplista, el presidente de ese momento, José Mujica, logró firmar un convenio de navegación Uruguay-Brasil con su par nordestino Jose Inacio "Lula" Da Silva. Con ese impulso se acordó

llevar adelante el dragado. Luego, en el último gobierno de Vázquez se firmó el decreto de aprobación y ahora, con el actual gobierno, el proyecto recibió el espaldarazo para que se convierta en realidad. Además de los gobiernos, cambian los tiempos. Capaz que hace 15 años era una locura lo que nosotros planteamos. Aunque la idea fuera muy bien rumbeada, el proyecto estaba adelantado en el tiempo.

¿En qué etapa del proceso está ahora?

Actualmente estamos en vía de que se concrete el dragado del canal San Gonzalo, que une las lagunas Merín con la De los Patos. Es un trabajo que pertenece a Brasil y se está implementando bajo una figura nueva porque es

una obra privada. Se trata de una concesión que el gobierno brasileño acordó que sea la primera obra de dragado privatizada bajo un modo de concesión a muchos años y a una empresa que, a riesgo propio, hará el dragado del canal a cambio del cobro de un peaje. Eso es lo que va a destrabar que nosotros podamos construir la terminal.

¿Qué tan difícil es ese dragado?

Hay una parte que ya fue dragada en el año 2000, pero por no tener tránsito se han generado sedimentos. Entonces, hay que hacer una limpieza de ese dragado y se va a aprovechar para llegar un poquito más profundo para que puedan entrar navíos con un poco más de calado. La obra es un poco más importante de lo que preveíamos en un principio, justamente, para tener mayor accesibilidad y la posibilidad de trabajar con mayor capacidad de cargas.

¿Tacuarí va a ser la única terminal del lado uruguayo?

En un principio sí. Anteriormente hubo otro proyecto como el de La Charqueada, que se dejó de lado porque no se consiguieron las autorizaciones de medioambiente e Hidrografía dado que el río Cebollatí es muy complejo. Requiere de mucho dragado y había que robarle terreno a las curvas, algo que medioambiente no permite. Ese proyecto terminó y el único que hay al momento es

el de terminal Tacuarí, en la desembocadura del río Tacuarí hacia la Laguna Merín. Pero el dragado del canal San Gonzalo podrá habilitar a que se haga alguna otra terminal del lado brasileño. Esa obra le va a dar accesibilidad a Santa Victoria do Palmar, cerca de Chuy, que tuvo navegación alguna vez. Posiblemente, el hecho de tener este nuevo dragado, Santa Victoria pueda tener una terminal de cargas. También se habla de que podría haber una fábrica de celulosa nueva del lado brasileño, y cerca de Pelotas se piensa en un puerto nuevo. Pero todo eso tomará fuerza el día que esté el canal dragado.

¿La conexión más importante es con el puerto de Río Grande?

Habría varias alternativas. Podremos ir al puerto de Pelotas, que tiene un tráfico interesante, y allí trabajar con cargas de arroz o madera de exportación. Por supuesto que la gran salida al océano es en Río Grande, donde se puede trabajar como destino final para mercaderías que van al mercado brasileño o como puerto de transbordo con cargas hacia terceros países. También está el puerto de Porto Alegre, pues hay cargas que pueden destinarse a esa terminal. Y, eventualmente, hay otro puerto más como el de Estrela, sobre el río Tacuarí brasileño. Esta se trata de una terminal interesante porque tiene conexión con el ferrocarril, pudiendo conectar con todo Brasil.

¿Qué tipo de embarcaciones van a operar en esta hidrovía?

En Pelotas hay una esclusa, que se construyó en la década de 1970 para que no ingresara agua salada de la laguna de Los Patos a la laguna Merín, que es la segunda reserva de agua dulce más importante de América del Sur. De esta laguna toman agua las localidades de Yaguarón, Río Branco, Chuy, Santa Victoria do Palmar y todo el sistema arrozero. Esta esclusa es igual a muchas otras que tiene construida Brasil en diferentes puntos y es lo que determina el tamaño del navío que puede pasar. La esclusa tiene 110 metros de largo por 16 metros de ancho y cuatro metros y medio de profundidad. Así que los 16 metros de ancho es el límite que tiene una embarcación para pasar por allí. En Brasil es muy común el tránsito de barcos autotopulsados de entre 80 y 100

metros de eslora, con 15 metros de manga y un calado de 3,5 metros. La capacidad de carga es de entre 4.000 y 5.000 toneladas y hay para todo tipo de mercaderías: graneles sólidos, graneles líquidos, contenedores, madera, etcétera. Asimismo, se podría llegar a pensar en convoyes de barcazas de tipo Mississippi, que son las que conocemos en la hidrovía Paraguay-Paraná. Estos podrían utilizarse hasta los puertos de Pelotas y Río Grande, teniendo un buque empujador a cada lado del canal San Gonzalo y desarmar y armar los convoyes, pasando de a una o dos barcazas. Sería una operación sencilla y rápida.

¿Hay alguna idea de que haya buques para carga rodante y, eventualmente, para transporte de vehículos y pasajeros?

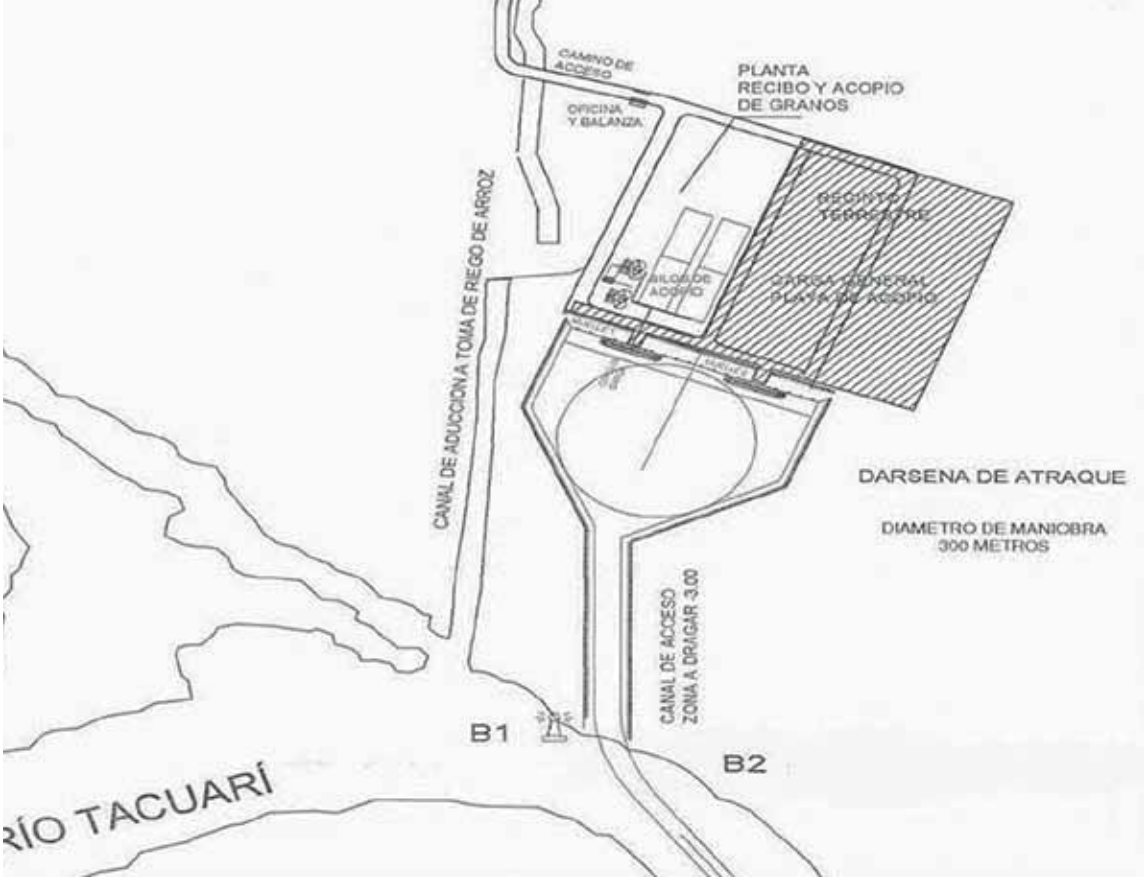
Eso es algo muy interesante, pero hasta ahora no se ha hablado nunca. Si pensamos en barcos rápidos como los que unen al puerto de Juan Lacaze o Colonia con Buenos Aires, perfectamente se puede navegar hasta Porto Alegre; o sea, no es descartable que se establezca una conexión Porto Alegre-Tacuari con barcos de pasajeros y autos adentro. No está considerado en nuestro proyecto porque no queremos hablar de cosas que no sean seguras y, hoy, el proyecto no se justificaría por eso. Podría ser un elemento más una vez que esté operativo el puerto de cargas.

¿Cuál es la infraestructura que prevé el proyecto de puerto Tacuarí?

La terminal Tacuarí tiene la autorización para construir el puerto, con dos muelles de carga y descarga. Uno de ellos es de exclusividad para terminal de granos, por lo que junto al muelle habrá una planta de silos para acopio y una cinta transportadora para cargar y descargar. El otro muelle va a ser para cargas generales, que incluye la operativa de madera, contenedores, fertilizantes, calcáreo o cemento. En el área de cargas generales hay unas 30 hectáreas que podría albergar más infraestructura como una chipera, un depósito de combustible y una planta de mezclado de fertilizantes, sólidos o líquidos. Podría haber todo tipo de carga, más allá de que nosotros basamos nuestro desarrollo en los principales productos como la carga de granos o de arroz.

¿Está la masa crítica para este desarrollo?

Apelamos a nuevas cargas y no a competir con Montevideo por la misma carga. Lo que queremos es crecer en productos, otorgando una nueva logística para hacer viable mayores zonas de producción. Eventualmente, podemos pensar en otros granos que el noreste del país puede producir, algo que estamos demostrando plantando cebada, trigo y canola. No hay tradición ni información sobre estos productos, pero la



Plano del proyecto de la terminal Tacuarí

estamos generando para no caer en un monocultivo con la soja. En el caso del arroz también puede ser procesado o con cáscara, pues estamos en plena zona arrocería donde están los molinos que pueden producir nuevas cargas y hacer crecer significativamente el área del arroz. Asimismo, tenemos la producción de madera, ya que estamos en el corazón de un área de prioridad forestal que hoy no se está forestando por un tema de costos logísticos para sacar la producción. Con esta terminal esa ecuación cambia y entendemos que hay más de 500 mil hectáreas alrededor que podrían comenzar a producir.

¿Cuántas hectáreas haría viables la terminal Tacuarí?

Nosotros tenemos un estudio propio y ahora hemos contratado una empresa reconocida multinacional para que haga un estudio de cargas y que esta idea no se base solamente en lo que nosotros opinamos. Sin embargo, hace años que estamos trabajando con información oficial del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, tanto en lo que respecta al potencial de área agrícola como al potencial de área forestal. Hay relevamientos recientes del ministerio, pero la información con la que nos vamos a manejar es la que nos proporcione la consultora que contratamos. Lo que sí consideramos es que en un radio de 150 kilómetros desde Río Branco es lo que va a crecer la producción sin que sea competencia de nadie, dado que la mayoría son cargas que hoy no existen. Y ese creo que es el punto más importante de este proyecto: inventar cargas que sin la terminal no existirían porque no podrían salir por una cuestión de costo debido a las distancias con los puntos de embarque. No queremos repartir la torta que hoy existe, queremos crear otra torta, aunque sea más

chica, que va a ser un gran dinamizador de la zona más pobre de Uruguay y de menos desarrollo.

Eso se traducirá en materia de empleos. ¿Cuál cree que será el impacto?

Eso es algo muy importante porque esto va a generar la creación de empleo y mano de obra en todos los niveles. Además de todo el derrame en materia de educación, de necesidad de formación de recursos humanos, y, por supuesto, de infraestructura, servicios, talleres, carreteras, etcétera.

¿De cuánto es la inversión estimada para la obra?

Entre las dos terminales vamos a ir paso a paso. El mínimo para que exista el puerto, sin maquinaria, es una inversión de US\$ 15 millones. Después llegarían las distintas etapas de la terminal de granos, que serían otros US\$ 15 millones. De esta manera, entendemos que la inversión para tener el puerto con las dos terminales funcionando rondaría los US\$ 30 millones. Por supuesto que después dependerá de la velocidad de crecimiento, ya que habrá que acompañarlo y propiciarlo con nuevas inversiones en infraestructura.

¿Para cuándo se espera estar operando en terminal Tacuarí?

Hoy estamos en la etapa de esperar que Brasil llame a licitación y adjudique los trabajos de dragado. Está todo en marcha y pensamos que esa adjudicación será antes de fin de año. Con eso, estimamos que en 2023 se lleve adelante el trabajo de dragado, momento en el cual nosotros comenzaríamos con las obras. Se trata de algo muy sencillo, pues la mayor parte de la misma es excavación en seco, en un campo. Después que esté hecha toda la excavación, lo último que se va a hacer es conectar con el

río Tacuarí para que ingrese el agua. Creemos que todo eso nos llevará entre 12 y 18 meses de trabajo.

¿Qué tamaño tendría esa excavación que luego se va a transformar en una espejo de agua?

La excavación formará una dársena casi cuadrada de unos 300 metros de lado y el canal de acceso, entre la dársena y el río Tacuarí, será de 500 metros aproximadamente.

¿Cómo será el acceso por tierra? Actualmente existe un camino vecinal que llega hasta el mismo predio, cuya mejora ya tiene el compromiso de la intendencia de Cerro Largo y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Son ocho kilómetros que se ensancharán y se harán de balasto en la primera etapa. Ese camino se conecta con la ruta de asfalto que une la ruta 26 con Lago Merín. La distancia de la terminal Tacuarí a Río Branco son 18 kilómetros.

¿Qué industria brasileña puede interesarse en la operativa por terminal Tacuarí?

Nosotros vemos más salida que entrada de mercaderías, pero como mercadería de ingreso pensamos que hay una gran competitividad para los fertilizantes de Brasil, ya que hay terminales de este producto en el puerto de Río Grande. De la mano de eso podría montarse una planta de mezclado de fertilizantes en el predio de la terminal Tacuarí para dejar el fertilizante listo para los diferentes cultivos. Pero de ahí en más se puede pensar en muchas cosas, hasta en una eventual importación de combustible si se llegara a permitir. En ese sentido, el sector arrocería podría importar gas oil refinado y utilizar la terminal Tacuarí como punto de recibo y planta de distribución. Hay muchas cosas posibles, pero no queremos irnos por las ramas, pues preferimos basarnos en madera, calcáreo, granos, contenedores con arroz y fertilizantes. Con eso, el puerto está más que justificado.



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.

Vicente Napoli, empresario portuario con ADN de estiba

Un testigo y referente de la actividad en Uruguay cuenta a Comercio Exterior & Transporte sus avatares y su amor por el sector, donde empezó de abajo para forjar su historia y su legado familiar

Los puertos, y la actividad relacionada con ellos, tienen una mística particular, encierran un folclore, entre luces y sombras, que lo hacen único. El de Montevideo no es la excepción y desde siempre, ya más de un siglo, ha atesorado historias, mitos y leyendas, con personajes únicos, dueños de una vida digna de contar.

Un ícono en la actividad portuaria de Montevideo es la figura de Vicente Napoli, quien se formó desde abajo, conociendo todos los estamentos del puerto y forjando una historia de vida y un legado de familia que ha evolucionado junto con el tiempo y las necesidades del presente.

Vicente es padre de dos hijos, abuelo de cinco nietos y lleva 61 años casado con Flor, de quien no duda en decir que ha sido y es “el soporte ideal que hizo milagros con lo poco que había, la compañera que esperaba que durmiera cuatro horas entre turno y turno”, y lo despertaba “con la taza de café en la mano”.

Con ella como testigo en primera fila, Napoli ha pasado por los diferentes trabajos portuarios, desde la estiba hasta conformar una empresa de servicios portuarios. Hoy es director de Tacua, Sur y socio de varios proyectos.

¿Cómo es llegar a ser un empresario de muchos años y reconocido en el ambiente?

Todavía no me jacto de ser empresario, pero de cualquier manera me estimula. Me estimula el haber participado de la ley de puertos, por ejemplo, del proyecto de Terminal Cuenca del Plata (TCP) y de algunas



Vicente Napoli, un hombre de puerto, que se forjó en la estiba y acompañó el desarrollo de la actividad

empresas con la que hemos instalado un servicio que no había. Luego me tocó en suerte que el proceso (de la dictadura militar) me castigó por diferencias de pensamiento y de proceder. Cuando se inició la dictadura, la intervención militar, yo era guardián, de Houlder & Brothers, con barcos ingleses, donde empecé en la época de los vapores, en el año 1957.

¿Por qué eligió el puerto como actividad laboral?

Mi padre era watchman, guardián también. En ese entonces yo estaba becado en el club

Neptuno y tenía una tía que vivía en la calle Isla de Lobos. Íbamos con mi hermano al club y después nos quedábamos jugando al fútbol en la cancha. Teníamos una importante participación barrial. En ese momento había mucho código; era fantástico, mucho trabajador con distintas realidades, pero todos con seriedad y respeto. La estiba, por ejemplo, fue siempre un abrigo para los expresidarios porque allí tenían la oportunidad de reinsertarse.

¿Era un mundo duro el de la estiba?

Muy duro. No teníamos medi-

das de seguridad y las tareas eran muy duras. Se trabajaba con soda cáustica, por ejemplo, que rompía la ropa e impregnaba la piel.

¿Cuál fue el primer trabajo?

En Italmar de watchman.

¿Cuál era el cometido del watchman?

Uhh. En ese momento, sobre todo en la noche, era complicado. Había que vigilar la seguridad del barco y permitir, o no, el pasaje de determinadas personas. Pero después del golpe de Estado, estaba haciendo la fila en la Comisión Admi-

nistradora de los Servicios de Estiba y vino el interventor y me sacó. Me dijo que era muy joven para trabajar en esto y que al otro día empezaba de estibador. Como me sacaron de la actividad me alejé del puerto y empecé a trabajar en una curtiembre como supervisor. Trabajaba muchísimas horas por día, pero había que hacerlo. Yo seguía extrañando el puerto, así que después de un año agarré un gancho y volví a la estiba. Cinco años estuve en la estiba y me encantó. Hacía dos jornales por día. Así pude aprender mucho, hacer cosas increíbles y me fue muy bien. Después de la estiba trabajé en Chadwick también, donde llegué a ser jefe de operaciones. Yo iba de madrugada, armaba el trabajo y después había que hacer unos formularios para pedir personal y presentarse en el mostrador.

¿Se dedicaba a la limpieza de barcos?

Sí. Paralelamente tenía una empresita con la que seguía trabajando, pero mis empleadores no sabían. Captaba barcos ingleses y americanos, y los franceses empezaron a mandar buques para que les hiciera obras de puesta a punto, ya que querían adelantar el trabajo que harían al llegar a Francia, donde los barcos iban a dique. Hasta que un día hubo que cargar arroz y los inspectores le dieron mi nombre a la gente de Latinoamericana, socia de Chadwick. Ahí se enteraron de que yo hacía esas changuitas.

¿Cómo llegó a tener sus empresas?

Bueno, la actividad en Chadwick empezó a menguar y decidí tirarme por mi cuenta.

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

En 1989 empezó Sur, nuestra agencia marítima. Allí empecé a trabajar con el Virgen de la Aurora, el 1° de mayo de 1989, así que ya cumplimos 33 años. Mientras tanto, tuve muchas otras experiencias. Hoy Sur atiende armadores paraguayos y Tacua (perteneciente a Grupo Sur) opera todas las cargas de los buques de arroz y todas las de ganado en pie, entre otras. Además, mi hijo Eduardo, que vive moviéndose buscando negocios, arrima trabajos especiales. Pero yo también soy muy movedido y me gusta buscar nuevos proyectos.

¿Cuál ha sido su vínculo con TCP?

Yo fui uno de los cuatro socios que estudiamos y programamos TCP. Estaba involucrado porque trabajé en la ley de puertos y aún tengo relación con gente que participó en eso. Yo ya estaba en la coordinadora portuaria, donde hice una amistad muy linda con Eduardo Álvarez Mazza (expresidente de la Administración Nacional de Puertos) y él me abrió las puertas para intervenir. En cuanto al proceso de armado de TCP, me llamaron Orlando Dobat y Ricardo Zerbino, y trabajamos juntos en la preparación del proyecto. Después que estuvo definido, había que asociarse con un operador especializado. Yo ya había tenido un intento fallido de participar en la unión de varios operadores y por eso tomamos un avión a Bélgica, donde hablamos con Ferdinand Huts (dueño de Katoen Natie), con quien también tuve muchísima empatía desde el primer momento. Una familia macanuda. Allí se hizo una especie de presentación, e incluso Dobat ofreció a Huts una participación en el proyecto como operador especializado, y así entró. Trabajamos mucho y nos presentamos a la subasta de la terminal de contenedores.

¿Por qué dejó de participar en la terminal?

Vendimos. Yo estuve de director durante cinco años en TCP por Nelsury. Pero llegó un momento en que había que integrar capitales muy importantes, se había prometido una obra de US\$ 200 millones en el contexto del año 2001, en que el riesgo país aumentó considerablemente y la integración de capitales era más de lo que estaba proyectado; entonces decidimos vender. Esto ayudó a desarrollar otros proyectos, como el barco de Línea del Plata para el puerto de Juan Lacaze.

¿Cuál es su participación en Línea del Plata?

Me volvió a llamar Dovat para invitarme a participar con las mismas personas que estuvimos en la terminal. Me causó una sensación fuerte,



L. CARREÑO

frases

“Como me sacaron de la actividad me alejé del puerto y empecé a trabajar en una curtiembre como supervisor. Trabajaba muchísimas horas por día, pero había que hacerlo. Yo seguía extrañando el puerto, así que después de un año agarré un gancho y volví a la estiba. Cinco años estuve en la estiba y me encantó”.

Vicente Napoli
Director de Sur y Tacua

me entusiasmé y me sumé. El capitán Dimitrios Linas hacía años tenía el proyecto de Línea del Plata y buscaba respaldo. Costó mucho sacar el proyecto por efectos de la pandemia y de los problemas de China. Este barco fue construido como un zapato a medida. Tiene el calado apropiado para entrar a Juan Lacaze y modificarse, está preparado para la navegación, que no es sencilla, y tiene incluso las rampas en proa y popa para cargar y descargar, sin necesidad de que los camiones tengan que hacer maniobra alguna.

¿Sigue con más proyectos?

Sí, se están desarrollando; ya los contaré.

¿Cómo ve la realidad del puerto hoy?

La realidad del puerto es parte de una historia que se engancha. Todo lo que pasa estaba a la vista.

¿Está de acuerdo con terminales especializadas y con la dinámica que desarrolla hoy el puerto de Montevideo?

Sí. Si no, moriría.

¿Piensa que para un operador de su tipo sigue siendo posible desarrollarse en el puerto?

Sí, a mí no me preocupa.

#SOMOS GRUPOSUR
Ecosistema Logístico

Un verdadero Ecosistema Logístico

+45 Oficinas	10 Países	7 Unidades de Negocios
------------------------	---------------------	----------------------------------

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

gruporas.com    

Lunes de elecciones en el Centro de Navegación

El próximo lunes se llevarán a cabo las elecciones de autoridades en el Centro de Navegación (Cennave) y en esta oportunidad habrá una lista única, encabezada por la actual presidenta de la institución, Mónica Ageitos, que renovará su mandato por dos años.

El pasado 23 de mayo expiró el plazo para la presentación de listas y la única que fue inscripta resultó ser la lista oficialista.

El acto eleccionario, que tendrá lugar una vez que se apruebe la memoria y el balance de lo actuado, decidirá cómo queda confirmada la comisión directiva, integrada por presidente, vicepresidente, secretario, tesorero, vocal y tres suplentes.

Ageitos asumió como titular de la institución en diciembre de 2020, cuando las elecciones habían sido postergadas debi-



do a la pandemia de Covid19.

De aquel entonces hasta hoy, muchos desafíos fueron sorteados, en especial los relacionados con la incertidumbre de esos tiempos, en los que la actividad portuaria fue de las pocas que nunca fueron interrumpidas.

Justamente, durante el mandato de Ageitos, el Cennave ha sido clave en el trabajo junto con las autoridades públicas para coordinar las distintas políticas y soluciones operativas que tuvieron al sector marítimo-portuario como protagonista, asegurando la cadena de suministros, incluidos los insumos médicos que permitieron que Uruguay se destacara en el combate contra la pandemia.

En otro orden, en diciembre de 2021 la institución vio plasmado el sueño de inaugurar en su sede, un museo marítimo que alberga parte de la historia de esta actividad.



YANG MING

UNA DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS
MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO,
CONECTANDO **SEMANALMENTE**
A MONTEVIDEO CON EL LEJANO ORIENTE.



GENERAL AGENT IN URUGUAY
CONTINUAMOS LIDERANDO

MISIONES ST. 1372 1ST. FLOOR - "DE LOS PATRICIOS" BLDG. | 11000 MONTEVIDEO, URUGUAY
T.: +598 2 915 44 70 - YANGMING@REPREMAR.COM