

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • EL OBSERVADOR • SÁBADO 29 • DOMINGO 30 • AGOSTO 2020 • Suplemento de 12 páginas • Año xxi • N° 204

Argentina apunta a las vías navegables



Políticos, exjerarcas del sector portuario y representantes del sector privado argentino estudian la nueva concesión del canal troncal de la Hidrovía y ponen sobre la mesa la viabilidad del canal Magdalena. Dos proyectos que buscan ventajas comparativas en la región

• Páginas 2 a 8



TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

AS ONE, WE CAN.

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2

Tel.: +598 29172620

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

Montevideo, Uruguay

www.one-line.com

Argentina mueve las fichas en el tablero de la región

La próxima licitación para la concesión de dragado en el tramo troncal de la Hidrovía, más el nuevo impulso de la construcción del canal Magdalena, sacuden el ambiente fluvio-marítimo

La pandemia de Covid-19 y la parálisis que ha significado para distintos ámbitos no ha impedido que Argentina haya empezado a mover las fichas en el tablero regional en lo que respecta a los asuntos fluvio-marítimos.

En plena cuarentena y confinamiento casi total que sufren en Buenos Aires, algunos actores del sector le han hincado el diente a la cercana licitación del dragado de un tramo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, cuyo contrato actual expira en 2021. Pero a su vez, de la mano de algunos proyectos de ley y de opiniones de varias figuras vinculadas a este y pasados gobiernos kirchneristas, también se ha reflotado la idea del canal Magdalena en el Río de la Plata, que supondría un nuevo acceso al estuario desde el océano Atlántico.

Ambos asuntos son de vital importancia estratégica en la logística argentina, que conforma un segmento relevante de la logística regional.

En el caso del dragado la refe-



Imagen incluida en el informe de la Bolsa de Comercio de Rosario donde muestra los distintos tramos de la salida de Santa Fe al océano

rencia es al llamado canal troncal de la Hidrovía, un tema que más temprano que tarde debe ser tratado para la renovación de

la licitación con alguna empresa dragadora. En cambio, el canal Magdalena es una vieja aspiración que, según sus impulsos, potenciaría a los puertos del sur de Buenos Aires y obtendría ventajas comparativas frente al puerto de Montevideo.

Las propuestas para el canal troncal y para el canal Magdalena corren por caminos diferentes, pero algunos actores entienden que van de la mano y las plantean en unidad, lo que no ha dejado de generar polémicas internas.

En principio, puede hablarse del interés que tienen los gobiernos de las provincias ribereñas del río Paraná por participar en el nuevo pliego de la licitación. Por otro, el impulso del canal platense de parte de sectores kirchneristas. Y el punto de contacto es justamente en el Río de la Plata, donde la unión de ambos conforma una vía desde el océano hasta la zona productiva argentina a orillas del Paraná.

Entonces, ya sea por separado o como una sola unidad, Argentina se está moviendo para plantarse con firmeza en las decisiones estratégicas de la región.

El senador y excanciller Jorge Taiana (kirchnerismo) ha presentado un proyecto de ley en la cámara alta en relación a la construcción del canal Magdalena, aludiendo al desarrollo

del sur y exponiendo, en fotos virtuales o en el propio Senado, la necesidad de que Argentina una sus fortalezas a un lado y otro del Plata.

En esa línea se ha pronunciado también el exsubsecretario de Puertos y Vías Navegables (2015-2018), Jorge Metz, con quien discrepa su antecesor en la cartera, Horacio Tettamanti (2012-2015), dado que este último entiende al canal Magdalena por sí solo y apoya su construcción como una defensa de soberanía.

Hidrovía

La llamada vía navegable troncal Santa Fe-océano es un sistema de canales de navegación que integra la Hidrovía Paraguay-Paraná y está conformada por el Paraná medio, Paraná inferior, Paraná de las Palmas y el Río de la Plata.

Según los datos técnicos, esa vía navegable troncal tiene una longitud de 750 kilómetros, y va desde la extensión del canal Punta Indio en el Río de la Plata exterior, hasta el canal de acceso al puerto de Santa Fe. En el medio de esos dos puntos están los tramos denominados Punta Indio (a la salida de Montevideo), Intermedio, Banco Chico, Rada Exterior, Acceso, Canal Emilio Mitre, Paraná de las Palmas, Paraná Inferior y Paraná Medio.

Esta sucesión de canales son la puerta de entrada al resto de

la Hidrovía Paraguay-Paraná, de vital importancia para la salida y entrada de mercaderías a la región.

Actualmente, el interés radica en la nueva licitación para el dragado y mantenimiento, cuyo llamado está previsto para 2021, cuando expire el contrato actual firmado en 2006 y ampliado en 2010 con el agregado de las obras de Santa Fe al norte, hasta el punto llamado confluencia, donde el río Paraguay desemboca en el Paraná.

En este sentido, las provincias argentinas del litoral han reclamado participación en el confeccionamiento del pliego y en la posterior administración de la actividad en sus aguas jurisdiccionales.

Asimismo, la Bolsa de Comercio de Rosario ha realizado un estudio de factibilidad técnica-económica para el próximo período de concesión (ver páginas 4 y 5), donde sugiere la inclusión de algunas obras como el dragado del tramo conformado por el Paraná Guazú, Paraná Bravo y Talavera (que une el Paraná con el río Uruguay rumbo al puerto de Nueva Palmira) y plantea, por ejemplo, las dificultades del momento para encarar una obra como el canal Magdalena.

Canal Magdalena

Precisamente, este canal, cuya traza sería paralela al canal por



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.

El senador y excanciller Jorge Taiana (kirchnerismo) ha presentado un proyecto de ley en la cámara alta en relación a la construcción del canal Magdalena, aludiendo al desarrollo

el que hoy se accede al Río de la Plata desde el océano Atlántico, es otro de los proyectos que ha recobrado protagonismo en el ambiente portuario argentino y que no solo tiene implicancia para la actividad de ese país, sino también para la de Uruguay y lo que pueda ser el tránsito de mercaderías de los países mediterráneos como Paraguay y Bolivia.

El resurgimiento de esta idea llegó de la mano de un proyecto de ley del senador Taiana, que impulsó el debate en distintos foros virtuales que instalaron la idea.

Los defensores del mismo entienden que el canal brindaría ventajas a puertos como los de La Plata, Quequén y Mar del Plata, mientras que otras voces se oponen debido al costo de la obra. (ver páginas 6, 7 y 8).

Pero más allá de la conveniencia o no de esta obra y de cómo se dilucide la nueva licitación del canal troncal de la Hidrovía, lo cierto es que Argentina no ha parado de debatir y de poner sobre las mesas sus asuntos de navegación que, en algunos casos apuntan –directa o indirectamente– a frenar el crecimiento de Montevideo, que es visto como la principal amenaza para la captación de cargas y buques en el Río de la Plata.



El puerto de Rosario es uno de los puntos más altos de la Hidrovía

FRASES

“Vamos a constituir una sociedad del Estado que sea la responsable del control posterior de la Hidrovía. Nos parece que si la Hidrovía ha tenido alguna falla en este tiempo ha sido no tener un organismo de control. (...) Esa sociedad del Estado va a estar integrada por cada una de las provincias y por el Estado nacional y vamos a estar llamando a licitación, esperamos para mayo o abril.”

Mario Meoni
Ministro de Transporte
de Argentina



**SU MERCADERÍA
EN EL LUGAR
APROPIADO,
EN EL MOMENTO
INDICADO.**

Terminal Cuenca del Plata, la terminal especializada de contenedores del puerto de Montevideo, ofrece la mayor conectividad y eficiencia para el comercio exterior de Uruguay y la región; por eso es preferida por los importadores y exportadores que valoran el tiempo.



KATOEN NATE
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

www.terminaltcp.com.uy

Informe de la Bolsa de Rosario analiza el futuro de la Hidrovía

Después de un estudio junto con otras instituciones, se plantea el escenario de cara a la nueva licitación de obras de dragado en la vía navegable troncal de Santa Fe al océano Atlántico

Con recomendaciones sobre el diseño de la futura concesión y también sobre los aspectos de diseño y profundidad de los canales, la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) presentó un informe con los resultados arrojados por un estudio realizado sobre la factibilidad técnica-económica del próximo período de concesión del sistema de navegación troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná que lanzará el gobierno argentino.

La actual concesión vence a fin de abril de 2021 y todos los actores del sector coinciden que se deben priorizar los aspectos de desarrollo para confeccionar el pliego.

Según expresa el documento de la BCR, los objetivos del análisis fueron bajar el costo del transporte fluvial (flete y peaje) en la vía navegable y optimizar la eficiencia

del sistema. Asimismo, apunta a alinear los intereses de los usuarios de las terminales con la Concesión del Estado Nacional argentino.

En otro orden, destaca la importancia de lograr un sistema más productivo en la vía navegable, "ya que ello generará más tonelaje transportado, con efectos multiplicadores y beneficios económicos para toda la sociedad argentina".

En ese sentido, el informe destina un capítulo a las recomendaciones sobre el diseño estratégico de la nueva concesión y destaca que "el concesionario tendrá a su cargo los trabajos de dragado de apertura y de mantenimiento de las obras de dragado y señalización" y será él quien cobre el peaje "mediante una factura que cubra la totalidad del viaje realizado por cada buque".

Se recomienda además que la concesión cubra la totalidad de la vía navegable troncal, "incluyendo el tramo "Bravo-Guazú-Talavera" (que une el Paraná con el Uruguay rumbo a Nueva Palmira), sin "subdivisión". También se advierte acerca de extender la concesión con el fin de incorporar a la misma el tramo hasta Timbúes, en el kilómetro 470.

En materia de plazos, lo que se plantea es un máximo de 15 años, con un período inicial de 10 años y la opción de extensión



Las vías navegables se enfrentan a las nuevas exigencias del mercado y Argentina evalúa el futuro

937

puertos

son los que, por lo menos, vinculan a Argentina con el río Paraná y el Río de la Plata, por los que se mueve la mayor parte de la carga de ese país.

por cinco años más.

En este sentido, el documento instruye que "durante el primer año del contrato de concesión se deberán ejecutar todas las obras menores, consistentes en las obras de dragado de mantenimiento, de ensanches de la vía navegable en zonas de cruces, espera, maniobras, cambios de traza para mejorar la navegación actual y de la señalización de vías navegables secundarias y radas".

Asimismo, se indica que "en el primer período del contrato el nuevo concesionario deberá

80

por ciento

de la producción agroindustrial argentina, que es casi 100 millones de toneladas, es la que se despacha por los principales puertos cereales del Gran Rosario.

tomar la vía navegable actual, en el estado que se encuentre, mantenerla y llevarla progresivamente y de manera homogénea al escenario final planteado en el informe".

En otro orden, se menciona la necesidad de crear un órgano de control independiente y autónomo y se propone que sea un "ente público regulador no estatal".

¿Qué es el canal troncal?

La vía navegable troncal es el tramo de Santa Fe al océano y se desarrolla por el Paraná de

125

millones

de toneladas son los que mueve el comercio de todo tipo de cargas que transitan por la vía fluvial.

las Palmas y los canales Emilio Mitre y de Acceso y tiene una extensión aproximada de 843 kilómetros.

A lo largo de esta vía principal existen distintos tramos, identificados como Paraná medio,

Paraná inferior, Paraná de las Palmas y Río de la Plata, donde existen diversos canales que hacen el nexo con el océano Atlántico.

Estos canales son el Emilio Mitre, de Acceso, Intermedio y Punta Indio, pero también existe una vía alternativa a

FRASES

"Creo que es bueno (tener el 20% de las acciones de Terminal Cuenca del Plata). Por control, que no es un tema nada menor; para aprender todo lo que se pueda de un negocio, que tampoco es menor porque es un aprendizaje adentro de la empresa."

Bolsa de Comercio de Rosario

Estudio de factibilidad para la nueva concesión de dragado del canal troncal de Hidrovía

1,5

millones

Son los contenedores que pasan por año por los puertos argentino de la Hidrovía, así como 750.000 vehículos.

través del tramo Bravo-Guazú-Talavera, que continúa por el canal Martín García.

Las condiciones actuales de estos tramos han sido relevadas por el estudio, que lo informó de la siguiente manera:

Los canales Punta Indio, Acceso, Mitre y Martín García cuentan con una "profundidad de 34 pies (excepto en las zonas de roca de los canales de Martín García, donde alcanza 38 pies)" y poseen "la revancha periódica semidiaria de la marea, de una amplitud del orden de los dos pies".

En el caso del Paraná de las Palmas, "la profundidad varía a lo largo de su extensión entre 34 y 37 pies", pero "también dispone de una revancha periódica semidiaria por la marea, pero su amplitud es decreciente hacia aguas arriba".

La Vía navegable BGT "actualmente no se draga" y presenta "algunos pasos en el Paraná Bravo con determinantes próximas a los 33 pies".

Por su parte, el Paraná inferior tiene "36 pies sobre todo el sector Paraná inferior, mientras que el Paraná medio posee "27 pies de profundidad".

Una vez estudiadas las realidades de cada sector, el estudio liderado por la BCR y en el que participaron también la Cámara Argentina del Acero, la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina-Centro de Exportadores de Cereales, la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, la Cámara de Puertos Privados Comerciales y la Unión Industrial Argentina, realizó distintas propuestas técnicas.

Para la nueva concesión se entiende necesaria "la inclusión de intervenciones de dragado en el tramo BGT de la vía alternativa" y manifiesta que el canal Martín García, que completa la vía alternativa, siga "bajo administración y financiamiento de la Comisión Administradora del Río de la Plata", pero que "en algún momento esta acompañe la estrategia de desarrollo propuesta para el resto de la vía navegable".

Asimismo, se plantea redefinir "como tramo Paraná Inferior de la vía troncal el que comienza en el kilómetro 470, cerca de la localidad de Timbúes, en lugar del kilómetro 460, cerca de puerto San Martín". Este idea lo que pretende es extender la vía navegable hacia la zona "sujeta a mayores profundidades de navegación respecto del tramo Paraná Medio de la vía troncal".

En otro orden, sobre el canal Punta Indio expresa que este "presenta un cambio relativamente brusco de alineación a la altura del kilómetro 143 (en el lugar conocido como El Codillo), enfriando hacia la zona de altas profundidades denominada 'Alfa'", menciona que en Argentina se planteado "posibilidad de implementar una salida más directa hacia el Océano, denominada 'canal Magdalena', apuntando hacia la zona conocida como 'Beta'".

Al respecto el informe manifiesta que esta idea especula "con la disminución de dragados de mantenimiento" respecto de los necesarios para conservar la traza actual".

Sin embargo, los analistas entendieron que hay "algunas consideraciones que lo desaconsejan, al menos en la presente etapa".

Al respecto informaron que "el volumen de apertura estimada para el canal Magdalena a 34



Los volúmenes de carga que Argentina maneja a través del Paraná necesitan mayor infraestructura

pies es aproximadamente igual al 50% del volumen de apertura estimado para todo el Río

de la Plata en el escenario de proyecto, lo cual se incrementaría para 42 pies".

Asimismo, agregaron que "esta inversión no puede compensarse con la reducción del dragado de su mantenimiento" y que "la existencia de un horizonte de suelos duros incrementaría el costo de la apertura considerablemente por sobre el de mantenimiento, tornando aún más desfavorable la relación beneficio/costo".

En otro orden, el informe reseña que "durante la construcción del canal Magdalena y su puesta en operación sería necesario seguir manteniendo el canal Punta Indio, sin contar con que durante la construcción también se producirá una sedimentación en el canal Magdalena que habría que contabilizar".

Otras mejoras

El estudio también apunta a mejorar la eficiencia general del sistema, por lo que sostiene que es necesario el "establecimiento de seis vías secundarias en el Paraná inferior, (así como cambios de traza de la vía navegable en cuatro pasos del río Paraná inferior (Bella

Vista, Alvear, Las Hermanas, Abajo Los Ratones).

También indica revisar "las zonas de vaciado para albergar los mayores volúmenes de dragado" y definir "nuevas zonas de fondeo y de maniobras".

FRASES

"Para la nueva Concesión de la VNT se propone (...) la inclusión de intervenciones de dragado en el tramo Bravo-Guazú-Talavera de la vía alternativa. Los canales de Martín García, que completan la vía alternativa, seguirán bajo administración y financiamiento de la Comisión Administradora del Río de la Plata, pero se espera que en algún momento esta acompañe la estrategia de desarrollo propuesta para el resto de la vía navegable troncal."

Bolsa de Comercio de Rosario

Estudio de factibilidad para la nueva concesión de dragado del canal troncal de Hidrovía

Multimar
OPERADOR DE COMERCIO EXTERIOR

UNA EMPRESA DE: **NYK GROUP** **GRUPO MULTIMAR**

NYK LINE www.nykline.com

SU MAPA DE SOLUCIONES

Intensidad
Integridad
Innovación

www.multimar.com www.grupomultimarnyk.com

Plaza Independencia 831 - Piso 7 of. 707
Plaza Mayor Bld. (11100) Montevideo, Uruguay
Tel. (5982) 903-3008 - Fax (5982) 902-8044
nyk@multimar.com.uy

El polémico canal Magdalena aviva las aguas del Plata

Entre el pragmatismo y la nostalgia, la defensa de soberanía y los odios ocultos, varios actores del sector portuario volvieron a debatir sobre la construcción de un nuevo ingreso al estuario

El debate sobre la construcción del canal Magdalena en el Río de la Plata se instaló nuevamente en Argentina y la polémica recobra fuerza tras el proyecto de ley presentado por el senador kirchnerista Jorge Taiana en el Congreso de ese país.

Si bien lo beneficioso del trazado que supone la obra para Argentina no es la base de la discusión, los expertos difieren en lo oportuno, o no, del momento, en la conveniencia de la inversión, en el monto de la misma y hasta en si se debe tratar como algo independiente o unido al canal troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná, cuya nueva licitación está muy cercana.

El canal Magdalena supondría



Horacio Tettamanti desató su verborragia y polémica a favor de un canal que otros dicen que no es viable

la alternativa al actual ingreso al Río de la Plata desde el océano Atlántico, con una traza más hacia el sur y con beneficio directo para los puertos de La Plata, Mar del Plata y Bahía Blanca. El canal utilizado hoy día pasa más cerca de la costa uruguaya y próximo al canal de acceso del puerto de Montevideo, que luego lo une al canal troncal a través del canal Punta Indio, que también sirve de nexo con Buenos Aires.

En el ciclo de charlas organizado por GlobalPorts y Transport & Cargo del diario argentino El Cronista, el tema estuvo presente en varias exposiciones, entre las que se destacaron las de dos dos ex titulares de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina, Jorge Metz (2015-2018) y Horacio Tettamanti (2012-2015).

YANG MING

**All-time excellence
Ecological protection
Refined technology**

Agente General en Uruguay

YANG MING
陽明海運股份有限公司
www.yangming.com

REPREMAR
SHIPPING

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

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

Parte del canal troncal

Según la exposición de Metz, el canal proyectado plantea una primera etapa de una longitud de 53 kilómetros, para alcanzar la profundidad natural de 40 pies, y una segunda etapa que prevé una profundización de 47 pies, por lo que hay que extender la longitud del canal. En cuanto al volumen de dragado, la estimación es de 50 millones de metros cúbicos.

En ese sentido, Metz aseguró que el canal Magdalena, "es de alto costo (...), del orden de los US\$ 320 millones (...), pese a que es una alternativa técnicamente superadora del canal Punta Indio". Agregó que se trata de una megaobra, y que debe unirse a la licitación del canal troncal, única forma que lo ve viable.

Sin embargo, asegura que ya hay demasiados estudios y que ahora no se debe perder más tiempo, dado que también cuenta con la autorización de Uruguay a través de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).

"Lo más importante es no perder más tiempo. Ya están hechos los estudios, no hay que hacer más, hay pliegos, hay corporaciones que ya han dado su posición en relación al canal Magdalena y también a los canales Martín García, Emilio Mitre y a la necesidad de hacer de ida y vuelta los canales de las tres zonas de cruce del río de la plata, de los 23 pasos



Jorge Metz relativizó las bondades del canal y las supeditó a un plan unido al canal troncal de la Hidrovía

y zonas de cruce del río Paraná (...) y definir qué acontece de Timbúes para arriba y de Santa Fe hasta Confluencia", dijo Metz.

Que se incluya al canal troncal supone poner dentro de la bolsa de la licitación a los canales Martín García y Emilio Mitre, algo a lo que Tettamanti se opone fervientemente.

Contrapunto

"No se trata de ninguna megobra y tampoco es cierto que sea una inversión de US\$ 320 millones, porque todos los estudios acreditados y auditados hablan de una obra que no supera los US\$ 150 millones. Prácticamente es lo mismo que nos costó a los argentinos hacer una obra de profundización del canal Martín García, llevándolo de 32 a 34 pies. Una inversión de la que Argentina no obtiene ningún tipo de beneficio porque de nada de esa profundización puede sacar jugo", dijo Tettamanti, quien plantea el canal Magdalena como una cuestión de soberanía argentina y lejos está de atarlo a la Hidrovía, con la que discrepa desde su concepción por entender que Argentina cede derechos en el río Paraná.

En ese sentido, también plan-

Continúa en la página siguiente

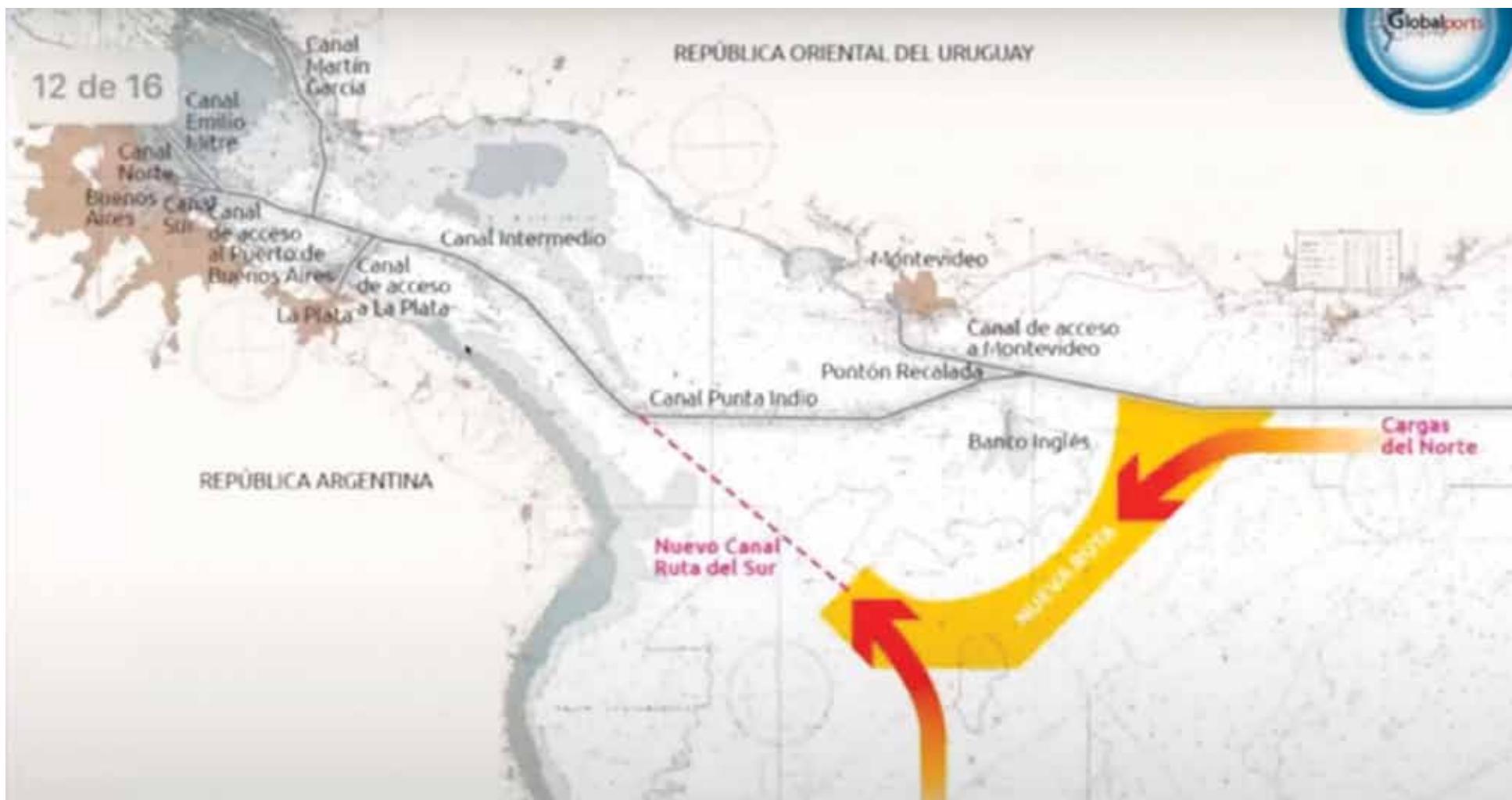
Los nuevos
caminos
necesitan ideas
innovadoras.

En Nodus exploramos
alternativas, articulamos
estrategias y desarrollamos
soluciones innovadoras a
medida de cada cliente.

NODUS
Explorar, articular, desarrollar.

Junto a las empresas
que buscan seguir adelante.
nodus.com.uy





Plano extraído de la presentación de Horacio Tettamanti, en el que se ve el ingreso actual al Río de la Plata y la nueva ruta pretendida con el canal Magdalena

Viene de la página anterior

te la defensa de los intereses nacionales de su país en el Río de la Plata.

“Me llama la atención que cuando el Estado argentino autoriza, a libro cerrado, hacer un canal en Montevideo de 47 pies, prácticamente pasa desapercibido en los sectores que ahora están preocupados (por el canal Magdalena). Parecería ser que un canal soberano de Argentina, para darle potencia a todos los puertos argentinos, es un elemento de debate, pero cuando un tercer país (Uruguay) solicita la profundización a 47 pies, prácticamente no hay ningún tipo de preocupación” sostuvo.

Asimismo, insistió en que el canal de Montevideo está más al servicio de las multinacionales y que refuerza el rol de Montevideo en temas que a Argentina le hacen daño.

“Porque el aporte logístico de Uruguay a la ocupación militar (en relación a las Islas Malvinas), a factibilizar la pesca ilegal de nuestras millas, no se condice

FRASE

“Con la construcción del Canal Magdalena se potenciaría de manera importante el puerto de La Plata (...), impulsaría el desarrollo de la costa fluvial y marítima de la provincia de Buenos Aires, permitiría un mayor grado de complementariedad con los puertos de Quequén y Bahía Blanca, agilizando y optimizando los costos del comercio exterior” (argentino).

Jorge Taiana
Senador argentino
por el kirchnerismo

con la hermandad y con la generosidad que Argentina ha tenido históricamente con los hermanos uruguayos”, agregó.

En tanto, argumentó en contra de incluir el canal Magdalena a la licitación del canal troncal de la Hidrovía y volvió a poner como ejemplo al puerto de Montevideo.

“Nadie dice que Montevideo forma parte del (canal) troncal de la Hidrovía. Sin embargo, es la puerta estratégica de entrada. O sea; cada país se reserva para sí la soberanía absoluta de segmentos estratégicos de lo que se conoce como Hidrovía y solamente Argentina es la que pone su patrimonio esencial -porque no hay Hidrovía sin el Paraná argentino- donde licúa su soberanía, la entrega y la cede a terceros países”, enfatizó.

Desequilibrio logístico

Tettamanti también manejó el concepto de “desarrollo desequilibrado” y se refirió a “la concentración alrededor del puerto de Buenos Aires” como “el origen” de ese problema en Argentina.

“Tenemos que entender que

una de las grandes hipotecas que tiene Argentina es el grosero desequilibrio de su matriz logística. Argentina tiene más del 84% de su logística interna depositada en el tráfico con camiones y solamente el 11% en un tráfico vía ferrocarril y apenas un uno o dos por ciento por agua. Lo que cuesta un peso llevado en un barco, cuesta 10 pesos llevado por ferrocarril y 100 pesos llevado por camión”, dijo el exjefe de la Marina, quien asegura que esa situación condiciona el desarrollo de su país.

Para Tettamanti, la consecuencia de esto es que “Argentina desmanteló toda su infraestructura; perdió barcos, flota y puertos”, quedando “condenada a una logística por camiones” por lo que, “seguramente, el futuro va a quedar fuertemente hipotecado”.

En función de ello, sostuvo que el canal Magdalena es de un “simbolismo determinante” y explicó su visión del desarrollo argentino.

“Nosotros no tenemos que seguir navegando por un canal artificial absolutamente más

honero (en relación al Punta Indio), que nos obliga navegar al norte cuando debemos navegar al sur. El futuro argentino está en el sur, en la posibilidad de desarrollar una logística soberana, a través de una interconectividad fluvial y marítima. Nosotros debemos pensar primero en nosotros mismos. ¿Qué integración regional vamos a poder hacer con un país de rodillas y postrado? Es evidente que tenemos que empezar a poner nuestra casa en orden para, desde allí, poder negociar con cierta razonabilidad con nuestros socios del Mercosur o América del Sur”, aseveró.

Tettamanti es desde siempre un defensor a ultranza del canal en cuestión y Montevideo siempre ha sido la piedra en el zapato, a juzgar por sus acciones y declaraciones. Está claro su posición favorable y que se trata de una visión compartida con el núcleo fuerte del gobierno argentino.

Para Tettamanti, “el canal Magdalena es la llave y el eslabón perdido de ese país más grande que puede ser Argentina; un país marítimo y fluvial”.





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

Retiran artículo sobre contrato de transporte de proyecto de ley

El numeral 9 del artículo 50 fue quitado de la normativa que estudia la comisión de Constitución y Legislación del Senado, a la que comparecieron autoridades del Ministerio de Transporte

La Comisión de Constitución y Legislación del Senado retiró el numeral 9 del artículo 50 del proyecto de ley de derecho internacional privado que está en tratamiento por los legisladores. La semana pasada, la comisión recibió a los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quienes explicaron los motivos que alentaron el retiro de dicho inciso.

El subsecretario de la cartera, Juan José Olaizola fue uno de los presentes de el Parlamento y luego habló del asunto con *Comercio Exterior & Transporte*.

“El numeral 9 del artículo 50 aludía a los contratos de transporte y sugerimos que fuera retirado porque aceptaba los contratos de transporte que en Uruguay tienen distintas legislaciones. En el caso del contrato del transporte aéreo, Uruguay ratificó las convenciones de Varsovia y de Montreal, que son normas generalmente admitidas a ese nivel. Pero en el transporte marítimo es más compleja la situación porque hay una legislación, la ley 19.246 del año 2014 que, a su vez, alude al tratado de Monte-



El Parlamento tiene a estudio la ley de derecho internacional privado

video del año 1940 y es la normativa que se aplica para los contratos marítimos”, explicó Olaizola.

Asimismo, hizo referencia a que “la mayoría de los actores que se mueven en el sector, sugiere que, siguiendo la práctica internacional, Uruguay incorpore a su derecho positivo las reglas de La Haya o las reglas de Hamburgo, en las que, por lo general, se respeta la voluntad de las partes en los contratos”.

Para Olaizola eso parece ser

“lo más razonable”, pues las de La Haya y las de Hamburgo son normas “que han sido ratificadas por más de 30 países y en las que se recogen las principales costumbres de usos y derechos en esta materia”

En la comisión del Senado también estuvo presente el director de Transporte, Pablo Labandera, quien argumentó el pedido de retiro del citado numeral.

“Tanto el proyecto de ley que ustedes tienen para análisis

como lo que son las mejores prácticas hoy en día, los usos y costumbres a nivel internacional, se han vuelto hacia el principio de la autonomía de la voluntad a los efectos de dirimir los conflictos que eventualmente se puedan generar. La excepción que estamos considerando no es la única, porque el artículo tiene una serie de numerales, y en los otros numerales uno ve una razonabilidad. Por ejemplo, en el caso del contrato de trabajo, el derecho

laboral es un derecho eminentemente tutivo, que protege a la parte más débil, que es el trabajador. En ese caso, parece razonable que se elija, se escoja, la jurisdicción del país donde debe cumplirse el contrato de trabajo. El proyecto excepciona el contrato a distancia, si no recuerdo mal, justamente por esa razón. En materia de relaciones de consumo, sucede lo mismo, etcétera. O sea, todos los otros casos –quizás el tema de los seguros sea la excepcionalidad a todo esto, junto con lo que venimos tratando– tienen una razón de ser, una finalidad que es muy clara y que de alguna manera opera como excepción a la regla, que es la autonomía de la voluntad. Por eso es que en las distintas convenciones (...) se recoge ese principio como regla y se va hacia esa línea. En este caso, justamente, si se adopta esta excepcionalidad, perviviría lo que es una regla que se mantiene en un código de muchísimos años –el Código de Comercio– y los tratados de derecho internacional privado de 1940 en materia de derecho comercial, que están desalineados o desajustados con la práctica internacional”, dijo Labandera según la versión taquigráfica de la sesión.

Laudos negociados y aprobados en los Consejos de Salario

Con la intención de potenciar los motores de la economía, generando mayor consumo e intercambio de bienes, y como apoyo al comercio y consumo interno, base generadora de potenciales fuentes de trabajo, el operador portuario Montecor

comunicó el apoyo al sector importador con algunas acciones concretas.

La empresa decidió incrementar los “días libres” para el almacenaje de importación. En un comunicado, explicó que se estará brindando “el

beneficio a los importadores de contar con tres días libres”.

Asimismo, redujo la tarifa de la primera franja de almacenaje a US\$ 15 por teu por día calendario.

Según manifestó la empresa, “estas nuevas medidas en

beneficio del sector importador, y para aquellas empresas exportadoras que reciben sus admisiones temporarias, se harán efectivas a partir de las unidades descargadas a partir del 1 de octubre”

Asimismo, la empresa

reiteró su confianza en que las presentes medidas de apoyo, en una fase de “nueva normalidad” y previo a la zafra de verano y fiestas tradicionales, brinden “un empuje importante a los distintos recibidores para planificar y programar sus envíos”.

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

Paranair está lista para iniciar conexión Asunción-Montevideo

La línea aérea de bandera paraguaya desarrolló todos los protocolos y, tras la autorización de los vuelos burbuja por parte de las autoridades guaraníes, solo espera que definan la fecha para volar

En medio de grandes restricciones a la movilidad social determinada por la pandemia de Covid-19, Uruguay y Paraguay ven luz en el horizonte en lo que respecta a la apertura de sus fronteras y al restablecimiento de las conexiones aéreas.

La semana pasada, las autoridades paraguayas aprobaron un protocolo para los llamados vuelos burbuja, que permitirán en breve el traslado de uruguayos y paraguayos entre Montevideo y Asunción.

En ese sentido, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (Dinac) de Paraguay celebró la confirmación de un protocolo sanitario por parte del Ministerio de Salud de aquel país, con miras a la reactivación de los vuelos internacionales.

Esta experiencia de los vuelos burbuja se pondrá en marcha con Uruguay y se desarrollará bajo estrictos controles acordados por las autoridades de ambos países.

Según información oficial de la Dinac, “el protocolo tiene en cuenta varios aspectos que guardan relación con la adecuación de las instalaciones, los requisitos indispensables para el embarque, formularios, aplicación de medidas sanitarias, normas de bioseguridad para el aeropuerto y las aeronaves, entre otros”.

Para Uruguay, sería un segundo paso en esta materia, ya que –protocolos medianos– ya ha restablecido algunas conexiones con Europa.

En este nuevo caso, los vuelos autorizados conectarán únicamente los aeropuertos Silvio Pettrossi (Asunción) y Carrasco y tendrán fines corporativos, apuntando a restablecer, cuanto antes, el importante flujo de



El CRJ 200 es un avión de 50 plazas e ideal para viajes de corta y mediana distancia

FRASES



“Paranair está lista para cumplir con cualquier protocolo que determinen los ministerios de salud de ambos países.”

Rómulo Campos Krauer
Gerente general de Paranair



“Con (los) vuelos que estamos haciendo hacia Uruguay, estamos ejecutando los protocolos que Uruguay exige”

Alejandra Ayala
Gerente comercial de Paranair

pasajeros que ya existía entre ambos países.

De acuerdo con lo consignado por la agencia de noticias AFP, el protocolo diseñado por el Ministerio de Salud guaraní establece la obligatoriedad de un documento sanitario, que los pasajeros que partan de Montevideo deberán presentar con la constancia de poseer un test con resultado negativo al Covid-19 y con no más de 72 horas de realizado.

Al llegar a Asunción los pasajeros deberán volver a exhibir el documento y así no tendrán que cumplir cuarentena obligatoria en suelo paraguayo. Asimismo, quienes arriben deberán contar con un seguro médico internacional, completar una ficha de salud y una declaración jurada de aplicación de medidas sanitarias.

Ante este avance y la buena noticia recibida por todas las partes involucradas, *Comercio Exterior & Transporte* dialogó con representantes de Paranair, única línea de bandera nacional paraguaya.

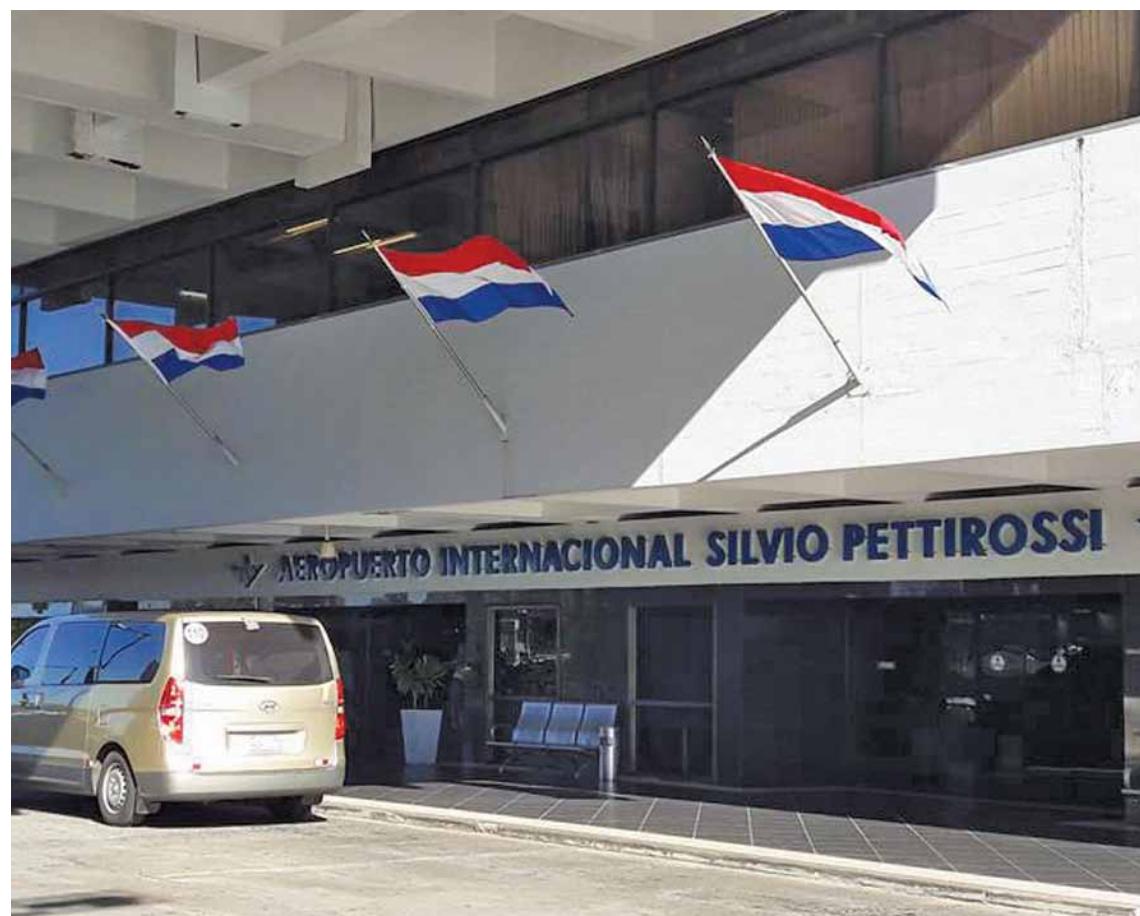
Mediante una comunicación por Zoom, el contacto se realizó con el gerente general de la compañía, Rómulo Campos Krauer, y la gerente comercial, Alejandra Ayala, quienes explicaron la situación de la línea y la importancia de contar con este nuevo protocolo.

¿Cuál ha sido la actividad de Paranair en este tiempo de pandemia?

RCK. En este tiempo nos encargamos de vuelos de repatriación y también de vuelos corporativos. De repatriación en todos los sentidos; llevando a la gente a sus países de origen y trayendo paraguayos, en especial de países vecinos como Argentina, Brasil y Uruguay. Con Brasil y Argentina hemos tenido vuelos solicitados por empresas que pidieron llegar a Paraguay. Por citar un ejemplo, hemos transportado a una delegación de rabinos, que llegaron a Paraguay a realizar verificaciones de la carne kosher. Todo esto, autorizado por el Estado paraguayo, permite que mantengamos cierto movimiento que, evidentemente, no tiene la misma intensidad de antes, pero posibilita que todo nuestro personal se mantenga capacitado y actualizado.

¿A qué se refieren esas capacidades y actualizaciones?

RCK. En la dinámica aeronáutica los tiempos son bastante cortos para que la tripulación esté en permanente capacitación y, aun durante esta situación de pandemia, toda nuestra tripulación tiene sus certificaciones vigentes, habilitadas, con sus permisos al día, mantienen sus licencias. Nosotros estamos en el programa de Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA por sus siglas en inglés) que pertenece a la Asociación Inter-



Con todos los protocolos sanitarios, el aeropuerto internacional Silvio Pettirossi ya tiene actividad

nacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) que es un sistema de evaluación internacionalmente reconocido, aceptado y diseñado para evaluar los métodos de gestión y control operativo de una aerolínea. Es la mayor certificación de calidad operacional otorgada por la IATA, de la cual Paranair es miembro. Estas dos condiciones nos han permitido tener un código compartido con una aerolínea internacional como Latam y un acuerdo comercial con Iberia, lo que constituye una diferencia importante y una ventaja comparativa con otras líneas regionales.

¿Hay algún protocolo relacionado con la pandemia de Covid-19 dentro de las capacitaciones?

RCK. Claro que sí; tenemos nuestro protocolo al día y aprobado por la DINAC y el Ministerio de Salud Pública. En estos días pasados, por ejemplo, tuvimos un vuelo especial de repatriación a Montevideo debido a que poseemos la autorización de las autoridades de ambos países, la Dinac de Paraguay y de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (Dinacia) de Uruguay.

Si hoy se autorizaran los vuelos entre Uruguay y Paraguay, ¿cuál sería la situación de Paranair?

RCK. Paranair está lista para cumplir con cualquier protocolo que determinen los ministerios de salud de ambos países, los que requieran que cumplamos, y las exigencias que se nos pidan durante todo el proceso, con el fin de resguardar a nuestros pasajeros.

AA. Hoy ya estamos cumpliendo y siguiendo todos los protocolos establecidos. Un ejemplo claro es que con estos vuelos

que estamos haciendo hacia Uruguay, nosotros estamos ejecutando los protocolos que Uruguay exige. En este sentido, es importante mencionar que desde el primer momento que se establece el contacto con el pasajero, nosotros comenzamos un protocolo propio muy exigente, para preservar su salud. Se les orienta, se les da toda la información necesaria y se les acompaña durante

todo el proceso. Por otra parte, nuestra tripulación tiene todo el equipamiento de bioseguridad y las aeronaves se desinfectan en cada escala, al igual que los equipajes. En síntesis, tenemos un protocolo propio que va más allá de lo exigido por las autoridades, lo que nos permite tener todas las herramientas para cumplir con cualquier exigencia que se nos pueda pedir a nivel oficial.

RCK. Algo importante que tiene que ver con la sanitización es que las aeronaves de Paranair cuentan con un sistema por el que fluye aire limpio de la atmósfera, con entrada y salida y sin circulación de aire retenido. Es de flujo abierto. Los filtros son necesarios solo cuando hay recirculación, en el caso de aviones más grandes, para no requerir demasiada potencia a los motores. En el caso de nuestra flota, de CRJ 200 Bombardier, no son necesarios porque no hay recirculación y el aire es limpio cien por ciento.

¿Qué pasó con los aviones durante el tiempo en que no se pudo volar?

RCK. Los aviones son chequeados todo el tiempo y deben cumplir estrictamente con todos los servicios y controles, aun en estos meses más quietos. Así que el mantenimiento ha sido permanente, aun sin volar.

¿Cuántos aviones componen la flota de Paranair?

RCK. Tenemos cuatro aviones CRJ 200 Bombardier y en este momento cedimos uno de ellos a nuestro socio español. Con este cierre de fronteras teníamos las cuatro aeronaves con poco movimiento y en España, con la temporada de verano, en agosto empezaron a volar. Nuestros aviones son los más indicados para una entrada de temporada, saliendo de una crisis como lo es la pandemia.

LOGÍSTICA DE AVANZADA NACIONAL E INTERNACIONAL

POLO LOGÍSTICO RUTA 5
Parque Industrial | A member of GRUPO RAS

UN PARQUE PARA CRECER

En el corazón del hinterland del principal eje Bimodal del País, por donde discurren la Ruta 5 y el nuevo tendido ferroviario, se desarrolla y expande Polo Logístico Ruta 5.

GRUPORAS Global Transport & Logistics

PLR5 Contacto: Tel: +598 94 562 516 - info@polologicoruta5.com
Ruta 5, Km. 33 - Progreso, Canelones, Uruguay - www.plr5.com.uy
www.gruporas.com

Debate sobre integración y corredores bioceánicos

El lunes pasado, organizado por el Parlamento del Mercosur, se llevó a cabo un debate a través de plataformas virtuales sobre la integración sudamericana en el mundo y su relación con los corredores bioceánicos.

Según informó la agencia Parlasur, "el gobernador de la provincia del Chaco (Argentina), Jorge Milton Capitanich, destacó la importancia fundamental de la inversión pública para la integración sudamericana" y aseguró que la región necesita "imperiosamente" que los valores de inversión pública "empiecen a asemejarse a los valores del primer mundo".

Asimismo, indicó que la logística integrada debe desarrollar "una integración física y logística de los países sudamericanos", aunque reconoció las dificultades que existen para integrar los países de la región.

"La dificultad física es la pri-



mera, límites geográficos, y eso implica tener una visión de los pasos fronterizos y los corredores bioceánicos y del transporte ferroviario y marítimo. Todo esto implica que debemos tener una visión holística al respecto de la integración", dijo Capitanich.

Por su parte, el presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado de Chile, Juan Pablo Letelier Morel, manifestó que "se necesita una instancia de coordinación política en la región para sacar adelante los corredores bioceánicos" y reco-

noció que tiene "la convicción de la importancia de la diplomacia parlamentaria" y de que "el Parlasur tiene un rol fundamental para llevar adelante estos procesos".

Según Letelier "el objetivo de los corredores es ahorrar tiem-

po en los procesos y agilizar el comercio".

El representante de Brasil, Nelson Trad Filho, indicó por su parte que hoy se está atravesando "un proceso de paralización de las economías debido a la pandemia" y que los países deben prepararse para retomar el desarrollo de sus economías. En ese sentido, añadió que "los corredores son una gran oportunidad" y que "el futuro dependerá mucho trabajo y coordinación para superar esta pandemia".

La Parlamentaria Cecilia Brito, presidenta de la delegación Argentina en el Parlamento del Mercosur, celebró el haber puesto en agenda el tema del corredor bioceánico como región y dijo al respecto: "Debemos partir de una estrategia de gobernanza común en estos temas. Estos son los corredores de la integración y deben concretizarse en la mejora de la calidad de vida de nuestros pueblos".

**ESTAMOS
PREPARADOS**

>>> Desde hace ya 20 años, Montecon viene transformando la operativa del Puerto de Montevideo, para facilitar el impulso exportador de los uruguayos.

estamos preparados

30 AÑOS JUNTOS

MONTECON
PUERTO DE MONTEVIDEO | Nos mueve Uruguay