

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • Sábado 26 de setiembre de 2020 • Suplemento de 12 páginas • Año XXI • Nº 205



Uruguay intenta posicionarse fuertemente en la logística que tiene como eje a la Hidrovía Paraguay-Paraná y a los puertos locales como especialistas en la actividad de tránsito. En esa estrategia, el gobierno designó al subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Juan José Olaizola, como uno de sus representantes en el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, quien dio certezas sobre algunos pasos a seguir • Páginas 2 a 5



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

Olaizola, la Hidrovía y el rol portuario de Uruguay

El subsecretario de Transporte y Obras Públicas prepara su participación en el CIH y habla sobre el posicionamiento nacional ante asuntos regionales que repercuten en la actividad local

El subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Juan José Olaizola, fue designado como integrante de la delegación uruguaya ante el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH) y ya trabaja en la reunión preparatoria del organismo, prevista para el próximo viernes.

En diálogo con Comercio Exterior & Transporte, explicó la importancia de desarrollar la vía fluvial y de que Uruguay tenga activa participación en la misma, ya que los puertos de Nueva Palmira y Montevideo funcionan con cabecera de la misma y se proponen captar cada vez más carga que baja por las aguas del Paraguay y el Paraná desde los países mediterráneos como Paraguay y Bolivia.

Las condiciones operativas de los puertos uruguayos siempre son una alternativa para que



Juan José Olaizola, subsecretario de Transporte y Obras Públicas y principal representante de Uruguay en el Comité Intergubernamental de la Hidrovía



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.

las mercaderías de exportación de estos países tengan su salida al mar y hacia su destino final, pero también significan la puerta de entrada para los productos de importación.

La Hidrovía Paraguay-Paraná es uno de los grandes elementos dinamizadores de la economía regional, siendo de gran necesidad para los distintos países, lo que no la deja exenta de controversias y diferencias que muchas veces obstaculizan el desarrollo.

Olaizola destacó asuntos de la agenda como el déficit hídrico, la necesidad de dragado, pero también aquellos de carácter normativo y político, como la armonización de la legislación de cada país para con la vía navegable, que hacen a los aspectos operativos.

En otro orden, el jerarca se pronunció en relación a los avances de Argentina para la construcción del canal Magdalena, que sustituiría el actual ingreso al Río de la Plata desde el océano Atlántico. Esto dejaría a un costado el canal Punta Indio –que además une el puerto de Montevideo con el de Buenos Aires– que, de no mantenerse, ocasionaría perjuicios a la actividad portuaria uruguaya. En ese sentido, Olaizola fue categórico diciendo que, de ser necesario, Uruguay asegurará

las condiciones actuales de navegación de dicho canal.

¿Cómo han sido los primeros pasos luego de su designación para integrar el CIH en representación de Uruguay?

Uruguay designó en setiembre la delegación ante el CIH, que integrará en carácter de subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En función de ello, esta semana nos reunimos a efectos de coordinar los temas que se llevarán a la reunión preparatoria del CIH, que está prevista para el próximo 2 de octubre.

¿Cuáles son los asuntos a tratar?

Entre los temas en análisis se encuentra el déficit hídrico producido en los últimos meses, con los consiguientes trastornos para la navegación, la presentación del estudio sobre prácticas regulatorias, ventajas competitivas y oferta y demanda de carga en los países signatarios del Acuerdo de la Hidrovía, el establecimiento de mecanismos confiables de armonización de datos estadísticos y la posterior creación de un observatorio, que haga un manejo inteligente de la información a los efectos de lograr potenciar la captación de cargas por esta vía fluvial. Otro punto es el de la necesidad de una adaptación de las

infraestructuras y una mejora de las condiciones de navegabilidad, con el fin de dar respuesta al mayor tráfico esperado en los próximos años. También debemos trabajar en la armonización de las legislaciones internas de los países miembros, que afectan el funcionamiento y operatividad de la Hidrovía, en especial los procedimientos aduaneros, sanitarios y fitosanitarios. Paralelamente, y a nivel

“Lo importante es que se aseguren las condiciones de navegabilidad”

bilateral, a través de nuestra embajada en Buenos Aires estamos planteando un reclamo que nos ha llegado por parte de empresas uruguayas que navegan por la Hidrovía y a las que se les exige la contratación de baqueanos, en un régimen distinto al de las empresas argentinas y paraguayas, lo que redundará en un aumento en sus costos operativos.

¿Qué opinión le merece la creación de un organismo de control por parte de Argentina como la Administradora Federal de la Hidrovía?

Argentina decidió impulsar la creación de una sociedad estatal, conformada por el Estado nacional y siete provincias, a efectos de administrar el sector argentino de la Hidrovía. Más allá de la decisión tomada por el vecino país en torno a la administración, y del vencimiento el año próximo del contrato de concesión con la empresa que lleva adelante las obras de dragado y balizamiento, lo importante es que se aseguren las condiciones de navegabilidad, especialmente en el canal troncal de la Hidrovía, que permita un tránsito fluido de las embarcaciones por esa vía fluvial. Ese es un interés central debido a la importancia que reviste la captación de cargas regionales por la Hidrovía para la actividad y el desarrollo del puerto de Nueva Palmira. Pero, además, debe ser un objetivo común por el que debemos velar y estar atentos los distintos Estados miembros del sistema.

Argentina reflató también la idea de desarrollar el canal Magdalena como sustituto del canal Punta Indio para el ingreso desde el océano al Río de la Plata. El canal Punta Indio también es el que une el puerto de Montevideo con el de Bue-



Las condiciones de navegabilidad de la Hidrovía deben mantenerse todo el año y eso precisa mantenimiento

frases

“Un objetivo central de esta gestión es poder recuperar cargas de transbordo que se perdieron en los últimos años y poder captar nuevas cargas de la región. Esto será posible si mantenemos las inversiones en infraestructura, pero, fundamentalmente, si las acompañamos con un proceso de mejora de la gestión portuaria.”

Juan José Olaizola
Subsecretario de Transporte y Obras Públicas

Continúa en la página siguiente



**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.



www.terminaltcp.com.uy

Viene de la página anterior

nos Aires. ¿Qué implicaría este cambio para el canal Punta Indio y para Uruguay?

Ha trascendido desde la vecina orilla la intención de poder concretar las obras para el canal Magdalena y poder beneficiar de este modo a varios puertos de la provincia de Buenos Aires. De concretarse esta iniciativa, provocará cambios importantes en la navegación en el Río de la Plata. Somos conscientes que esta intención ha generado una lógica preocupación en la comunidad portuaria uruguaya. Pero queremos dejar claro que, de ser necesario, Uruguay tomará las medidas pertinentes en el ámbito de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) para asegurar las condiciones actuales de navegación en el canal Punta Indio. Ese canal es fundamental para los intereses portuarios nacionales y existe la voluntad de asumir el costo de su dragado si las circunstancias así lo exigieran.

¿Qué se debe hacer para posicionar debidamente a los puertos uruguayos en el contexto regional y mundial?

Uruguay debe desarrollar y consolidar su posición como centro regional de distribución de mercaderías. En ese sentido, estamos trabajando en forma conjunta con el Instituto Nacional de Logística (Inalog) y la Administración Nacional de Puertos (ANP), en un proceso de mejora de los costos portuarios y logísticos. Quiero destacar el trabajo que viene realizando en ese sentido el presidente del Inalog, Álvaro Olazabal, en estrecho contacto con los distintos sectores, públicos y privados. Un objetivo central de esta gestión es poder recuperar cargas de transbordo que se perdieron en los últimos años y poder captar nuevas cargas de la región. Esto será posible si mantenemos las inversiones en infraestructura, pero, fundamentalmente, si las acompañamos con un proceso de mejora de la gestión portuaria. Esto último es una asignatura pendiente y estamos trabajando con los distintos actores y organismos vinculados, a los efectos de mejorar los procesos de gestión y de tener costos competitivos con los puertos de la región.

**Profundizar a 14 metros y asegurar condiciones del canal Punta Indio son vitales para el puerto de Montevideo****¿En qué fase está la decisión de llevar al puerto de Montevideo a una profundidad de 14 metros? ¿Hay tiempos estimados para los comienzos de una obra tan fundamental para la actividad?**

La decisión de dragar el canal de acceso del puerto de Montevideo a 14 metros es un objetivo de este gobierno al más alto nivel. Se ha formado una comisión en la órbita de la ANP que trabajando en este tema y esperamos que en poco tiempo se pueda realizar un llamado internacional a efectos de realizar esta obra. Dragar el canal de acceso a 14 metros nos dará una ventaja comparativa importante en la región, con una mejora inmediata en materia de graneles. Además nos pondrá en la agenda de buques portacontenedores de mayor porte que brindan servicio en puertos de la costa este de América del Sur. Atravesamos un período muy dinámico, donde los distintos puertos buscan posicionarse y ser atractivos para la operación de las grandes líneas navieras. En ese contexto, dragar el canal

de acceso de Montevideo a 14 metros, desarrollar las infraestructuras, implementar un proceso de mejora de gestión, e impulsar una política comercial más agresiva que nos permita incrementar el movimiento de cargas de transbordo, pasan a ser fundamentales para que el puerto de Montevideo pueda mantener y consolidar su posición de puerto hub en la región.

De acuerdo con la dinámica planteada por el presidente de la República, Luis Lacalle Pou, ¿está planeado hacer auditorías en ANP y/o en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP)?

En lo que respecta a las auditorías, en el MTOP hay dos en curso: una referida al Sistema Integral de Control de Transporte de Carga (Sictrac) y otra sobre las gestiones vinculadas a un predio de la ex Fábrica Nacional de Papel (Fanapel), contiguo al puerto de Juan Lacaze. Por su parte, en la ANP hay dos auditorías y cuatro investigaciones administrativas en trámite, sobre distintos asuntos.

frases

“Queremos dejar claro que, de ser necesario, Uruguay tomará las medidas pertinentes para asegurar las condiciones actuales de navegación en el canal Punta Indio. Ese canal es fundamental para los intereses portuarios nacionales y existe la voluntad de asumir el costo de su dragado si las circunstancias así lo exigieran.”

Juan José Olaizola

Subsecretario de Transporte y Obras Públicas

¿Qué artículos están relacionados con la actividad marítima, portuaria y de transporte en general dentro de la ley de Presupuesto que está en el Parlamento?

En lo que tiene que ver con el articulado del MTOP, en el proyecto de ley de Presupuesto existen normas vinculadas al transporte profesional de carga, donde se crea el Registro de Dadores de Carga; normas que racionalizan la estructura del Ministerio y otras vinculadas a las funciones que desarrolla la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. En materia portuaria se incluyeron disposiciones relativas a embarcaciones abandonadas y la posibilidad de destinar a obras portuarias parte del dinero obtenido por la venta de bienes muebles, entre otras.

Se ha insistido mucho desde el gobierno con la Iniciativa de la hidrovía río Uruguay, con la posibilidad de hacer este río navegable superando el obstáculo de la represa de Salto Grande.

LOT Parques Logísticos
PERIMETRAL

Antigua Continuación Colman 5620

(+598) 2904-0172 lotparqueslogisticos.uy info@lot.uy

Terminal de Contenedores
Alquiler de Depósitos

Logística Integral
Transporte

¿Qué oportunidades daría esto a los países de la región y, en particular, a Uruguay?

La iniciativa de poder navegar el río Uruguay al norte de la represa de Salto Grande viene siendo impulsada al más alto nivel, desde la Presidencia de la República, pasando por los distintos organismos involucrados. La aspiración de poder navegar al norte de Salto Grande es de larga data y se previó la construcción de la esclusa de navegación cuando se llevó adelante la obra de la represa. Hoy, de realizarse la obra, tenemos la posibilidad de captar carga del estado brasileño de Rio Grande do Sul y de las provincias argentinas de Entre Ríos y Corrientes, ofreciendo una vía de salida alternativa para esa producción, mejorando las condiciones operativas y beneficiando a los puertos ubicados al sur de la represa. Hemos mantenido conversaciones con empresas privadas interesadas en invertir y llevar adelante las obras y también hay contactos con actores públicos y privados de la región. La idea es poder impulsar el proyecto. La Comisión Técnica-Mixta de Salto Grande y la Comisión Administradora del Río Uruguay han encargado un estudio para identificar el volumen y tipo de cargas de la región que podrían utilizar esta



Juan José Olaizola aseguró que la idea de la hidrovía río Uruguay se está impulsando “al más alto nivel”

hidrovía, y a nivel del MTOP hemos conseguido el apoyo del Bando de Desarrollo de América Latina, para llevar adelante otros estudios vinculados a esta iniciativa. También queremos desarrollar la Hidrovía de la La-

guna Merín y mejorar los costos logísticos de productos exportables que puedan utilizar esa vía de salida. Hemos coincidido en ese objetivo junto al ministro Luis Alberto Heber, en una conversación mantenida con

nuestros pares brasileños días pasados. Los países debemos complementarnos y mejorar los costos de nuestras cadenas logísticas con el fin de tener precios competitivos para nuestras exportaciones. ●

frases

“Dragar el canal de acceso a 14 metros nos dará una ventaja comparativa importante en la región, con una mejora inmediata en materia de graneles”

“En el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hay dos (auditorías) en curso (...) En la Administración Nacional de Puertos hay (otras) dos y cuatro investigaciones administrativas en trámite, sobre distintos asuntos”

Juan José Olaizola

Subsecretario de Transporte y Obras Públicas

Cinco países en torno a una vía fluvial

El Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH) es el órgano gubernamental que regula el acuerdo entre los gobiernos de los países de la cuenca fluvial Paraguay-Paraná (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay).

Este coordina el uso de los ríos como un sistema integrado y regula a los operadores de barcasas de todos los países, fija los estándares de navegación y coordina las propuestas de mejoras en navegación.

Además de la representación uruguaya, los demás países tienen como principales autoridades a Mariano Vergara (Argentina), director de Coordinación de las Comisiones Binacionales Vinculadas a la Cuenca del Plata y representante del ministerio de Relaciones Exteriores y Culto; Marcelo Viegas (Brasil), representante Político titular de la embajada de Brasil en Argentina; Agustín Saavedra-Weise (Bolivia), representante delegado político titular y a Gloria Amarilla (Paraguay), directora general de Comercio Exterior del Ministerio

de Relaciones Exteriores guaraní.

La Hidrovía supone un sistema que va desde Puerto Cáceres, en Brasil, y finaliza en Nueva Palmira, aunque también se puede contar al puerto de Montevideo como puerto final de transbordo de algunas de las mercancías que llegan por la vía fluvial.

La soja es la mercadería de mayor tránsito en la Hidrovía, pero también se cargan sus derivados, además de maíz, trigo, cebada, sorgo, girasol y maní. Asimismo, el mineral de hierro es un producto que espera desarrollar su mayor potencial por esta vía navegable.

Si bien los granos dominan las bodegas de barcasas y buques, las convoyes también transportan mercadería contenerizada, tanto de bajada como de subida.

La principal preocupación operativa de la Hidrovía es ser una vía navegable las 24 horas los 365 del año, por lo que son importantes los trabajos de dragado, señalización y balizamiento, para permitir una navegación segura.

**Multimar**
OPERADOR DE COMERCIO EXTERIOR

UNA EMPRESA DE:



www.nykline.com

SU MAPA DE SOLUCIONES

Intensidad
Integridad
Innovación



- Pure Car Carriers
- Container Ships
- Bulk Carriers
- Reefer Carriers
- Wood Chip Carriers
- Cruise Ships
- Semi Container Ships
- Tankers
- LNG/Gas Carriers

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

Kirchnerismo busca modificar ley portuaria de Argentina

Proyecto presentado por el senador Carlos Mauricio Espínola busca consolidar una autoridad portuaria nacional y actualizar el régimen sancionatorio, además de reglamentar la figura de los amarraderos

Los asuntos portuarios vuelven a estar en carpeta en la política argentina y el bloque legislativo que responde al kirchnerismo hace foco en el sector con un nuevo proyecto de ley que pretende modificar algunos aspectos de la actual ley nacional de actividades portuarias.

Esta vez, la iniciativa la llevó adelante el senador Carlos Mauricio Espínola y apunta a determinar facultades de Autoridad Portuaria Nacional a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, así como a tipificar adecuadamente la figura de los amarraderos para que la autoridad pueda reglamentar su actividad basada en la pretendida nueva Ley de Actividades Portuarias.



Varias leyes relacionadas con la actividad portuaria están en tratamiento en el Congreso argentino. AFP

El proyecto modifica el artículo segundo de la presente ley y sugiere una nueva redacción: "Denominase puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, amarre, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley los amarraderos y embarcaderos fluviales para espera o detención".



All-time excellence
Ecological protection
Refined technology

YANG MING
陽明海運股份有限公司
www.yangming.com

REPREMAR
SHIPPING

Agente General en Uruguay
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

Espínola, que responde al núcleo duro del kirchnerismo y que sigue de cerca los asuntos fluviomarítimos y portuarios, asegura que su proyecto intenta “completar el rol de la Autoridad Portuaria Nacional como el órgano asesor del Poder Ejecutivo (argentino) y del Honorable Congreso de la Nación en todo lo referente a las habilitaciones y funcionamiento de los puertos del país”.

En ese sentido, el legislador se refirió a vacíos sancionatorios en la ley actual y a la falta de medidas intermedias, por lo que la modificación propuesta “incorpora sanciones de tipo pecuniario, a fin de posibilitar a la Autoridad Portuaria Nacional a imponer multas a los titulares de las Administraciones Portuarias ante el incumplimiento” de las disposiciones de la ley vigente.

En ese sentido, el nuevo articulado determina “el régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias”. Al respecto, agrega que “las sanciones podrán ser: multa pecuniaria de 25 mil pesos (argentinos) a 3 millones (de pesos argentinos), que actualizará la autoridad de aplicación conforme al índice de precios al consumidor (IPC) establecido



El puerto de Buenos Aires no es el único interés del kirchnerismo en relación a los asuntos marítimos

por el Instituto de Estadística y Censo (indec); cese temporario de las operaciones de un día hasta 30 días corridos; suspensión de la habilitación y caducidad de la habilitación.”

En otro sentido, el autor del proyecto de ley manifiesta en sus fundamentos que “no pretende enmendar el propósito de promover la participación del sector privado en la gestión portuaria, (pero) sí el adecuar la ley a las disposiciones constitucionales, guardando armonía con las normas de fondo vigentes y garantizar al Estado nacional la tutela del bien común y contem-

ple las facultades de las provincias”.

El proyecto está a consideración de la comisión de infraestructura, vivienda y transporte del Senado argentino y ya ha generado algunas controversias.

Más allá de que en el ambiente portuario de ese país no se registra la necesidad de variaciones a la ley, fuentes privadas vinculadas al sector y algunas voces políticas, consultadas por Comercio Exterior & Transporte, han manifestado que este proyecto de ley, como otros relacionados a la actividad, parecen tener segundas intenciones que

aún no están claras.

“No se entiende qué es lo que quieren hacer y hacia dónde apuntan”, expresó un empresario argentino.

En otro orden, tanto empresarios como políticos de otras tiendas, no dejaron pasar el hecho de que sobre el final de la fundamentación de la ley, Espínola vuelve sobre un tema que está resultando recurrente dentro del kirchnerismo: el canal Magdalena.

Efectivamente, Espínola recoge la iniciativa introducida por otro senador kirchnerista, Jorge Taiana, y expresa: “Para

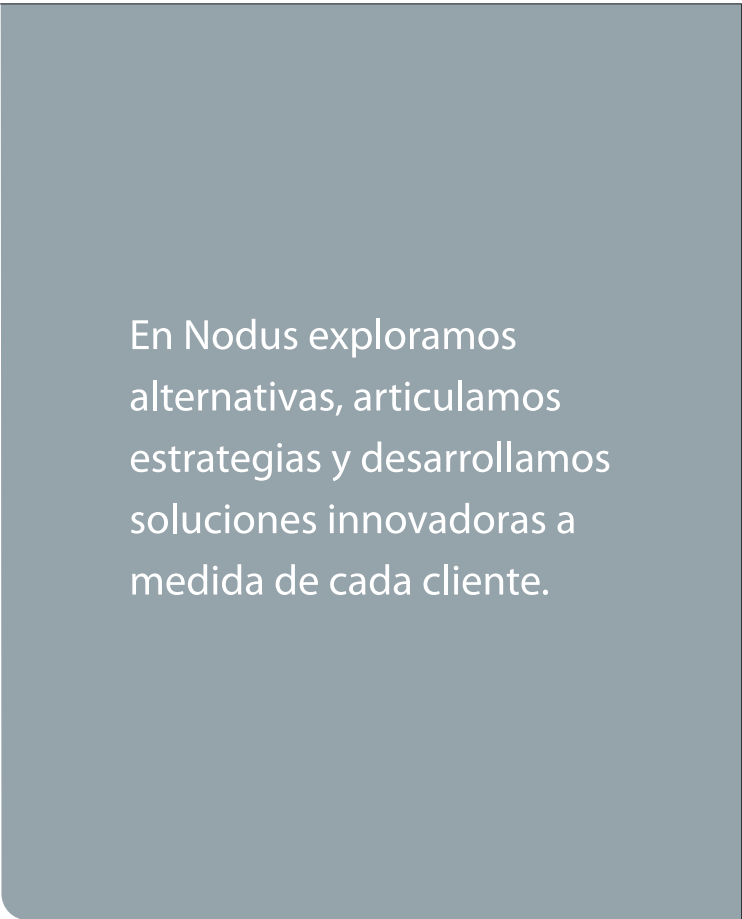
finalizar debemos considerar el debate que se está dando en nuestro país, generado por el proyecto de un colega senador que solicita al Poder Ejecutivo contemple la construcción del canal Magdalena (...) La nueva traza significa un importante hecho geopolítico, permitirá una mayor utilización de los puertos argentinos, la disminución de fletes, y una progresiva adecuación a las demandas de los buques en lo que respecta a calados y profundidades, tanto en las vías navegables como en los accesos portuarios, que sin dudas redundará en un beneficio directo de nuestro comercio exterior en general y los buques que transportan las cargas de nuestro comercio exterior e interior contarán con una salida directa al mar desde los puertos fluviales hacia los puertos de nuestro litoral marítimo y viceversa”.

El canal Magdalena es un viejo anhelo de administraciones anteriores, encabezadas por Cristina Fernández de Kirchner, hoy vicepresidenta argentina, y se trata de una nueva traza en el Río de la Plata que tiene la ambición de sustituir al actual canal Punta Indio.

La discusión de esa obra volvió a la escena política argentina y es otro punto de controversia interna y regional. ●



Buscar
estrategias
para encontrar
soluciones.



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



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



TGM se expande y espera por los 14 metros en Montevideo

La Terminal de Graneles está comenzando la construcción del segundo muelle, que se verá favorecido con las obras de profundización previstas por las autoridades del principal puerto uruguayo

La Terminal de Graneles de Montevideo (TGM) se apresta a construir su segundo muelle especializado y espera por la profundización a 14 metros del puerto de Montevideo, algo que se ha proyectado en anteriores administraciones y con lo que el actual gobierno se ha comprometido.

TGM cuenta con el único puesto de atraque privado especializado en graneles del principal puerto uruguayo y es más profundo que los ubicados en la Hidrovía Paraguay-Paraná, de donde capta importantes volúmenes de carga.

Con estas características, permite la operativa de buques Panamax y PosPanamax, y cuenta con tecnología de punta y procesos automatizados que aportan mayor competitividad al sector.

Ante los nuevos desafíos de la empresa, *Comercio Exterior & Transporte* dialogó con Guillermo Jacob, CEO de Christophersen (CHR), accionista de TGM, acerca del proceso que realizó la compañía durante una década y el futuro cercano.



Guillermo Jacob, CEO de Christophersen, se refirió al proceso de desarrollo de Terminal de Graneles de Montevideo

¿Cuánto tiempo lleva la concesión de TGM?

El contrato de concesión se firmó el 29 de diciembre de 2010 y la entrega del predio se concretó en noviembre del 2011.

¿Cuáles fueron las inversiones que se concretaron?

En este proyecto se invirtieron algo más de US\$ 100 millones. Es, sin dudar, uno de los más grandes proyectos privados que se han desarrollado en el puerto de Montevideo.

¿Cómo comenzó el proyecto y cuáles fueron los desafíos de poner una terminal de este tipo en el puerto capitalino?

La idea original era la de una terminal de chips de madera, pero luego de analizar el crecimiento que venía teniendo en ese momento el sector agrícola en Uruguay, me refiero a los años 2008 y 2009, decidimos ampliar el plan de negocios original incorporando la exportación de granos, sin olvidar el tema de los chips de madera. Como todo proyecto nuevo, tuvo el primer desafío

de darlo a conocer, para que los exportadores vieran que había una facilidad moderna y de que aceptaran cambiar del esquema tradicional de cargar por el puerto de Nueva Palmira. Con el tiempo fuimos generando confianza y los clientes pudieron ver que la tecnología que se usaba era de primer nivel internacional. Los comienzos fueron duros porque la producción de granos se estabilizó e, incluso, cayó bastante con respecto a lo previsto, pero poco a poco logramos avanzar.

Frase

La “profundización a 14 metros nos dará la posibilidad de que la terminal sea la que tenga mejores condiciones de calado de toda la Hidrovía Paraguay-Paraná.”

Guillermo Jacob
CEO de Christophersen

¿En cuánto tiempo se desarrolló esa inversión de US\$ 100 millones?

Eso corresponde solo al comienzo. Fue la inversión inicial y triplicó el compromiso inicial con la ANP.

¿En qué etapa están ahora?

Estamos en una etapa de expansión. TGM tiene un muelle que se construyó en la etapa inicial y un muelle para barcazas, que es parte de esa inversión de US\$ 100 millones, pero ahora está comenzando a construir un segundo muelle,



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

Servicios

- Flujo de camiones controlado a través de playas externas.
- Ingreso exclusivo al recinto portuario.
- Control de calidad.
- Rendimiento de carga de buques: 1.200 T/H.
- Almacenaje para granos y astillas de madera.
- Acondicionamiento de mercaderías.
- Puesto de atraque propio con 13 metros (43 pies) de profundidad; carga hasta Pospanamax.
- Puesto de atraque para barcasas de 130 metros de longitud y 7 (23 pies) de profundidad.
- Descarga de barcasas semioceánicas.
- Descarga ferroviaria.
- Control de polución y supresores de polvo en todos los procesos.
- Seguimiento online de mercaderías en tiempo real.



La Terminal de Graneles de Montevideo, una inversión de US\$ 100 millones iniciales que le cambió la fisonomía al puerto capitalino

que va a estar favorecido por el dragado a 14 metros del puerto de Montevideo, algo que será una facilidad y un diferencial para el puerto y algo con lo que el gobierno está absolutamente comprometido. Esa profundización a 14 metros nos dará la posibilidad de que la terminal sea la que tenga mejores condiciones de calado de toda la Hidrovía Paraguay-Paraná.

¿Con qué capacidad va a contar la terminal una vez que esté la nueva estructura y el calado del puerto permita los 14 metros?
Vamos a poder recibir buques para cargar hasta 85 mil toneladas.

¿Cuánto será el desembolso para el segundo muelle del que habla?
En principio está estimado en US\$ 20 millones.

¿Se trata de una extensión de la concesión?
Sí. Se extendería la concesión hasta 2051 y la ampliación forma parte de nuestro compromiso.

¿Cuándo comienza?
Ya estamos en esto.

¿Cuáles son las cargas que se mueven hoy en TGM y cuáles se proyectan en el futuro inmediato?
Nuestra aspiración es llegar a mover más de un millón de

toneladas de grano. Todavía estamos intentando llegar a las 800 mil toneladas, pero esto depende totalmente de la producción agrícola uruguaya. Por lo pronto, este año hemos movido prácticamente el 100% de la carga afluente a Montevideo.

¿Es confortable operar en el puerto de Montevideo? ¿Qué se debería mejorar?
Debo decir que hay problemas burocráticos que vienen del pasado, pero las dificultades no son mayores que las que existen en otros países. En general nos sentimos apoyados, tanto desde la Administración Nacional de Puertos (ANP), donde hemos notado un cambio muy positivo, como desde

US\$ 100 millones
Fue la inversión inicial de la Terminal de Graneles de Montevideo, única especializada en el puerto de la capital uruguaya.

US\$ 20 millones
Es la inversión estimada para la construcción del segundo muelle de TGM.

el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En cuanto a mejorar, siempre hay oportunidades de mejora y nosotros siempre tratamos de poner de nuestra parte toda la experiencia de Christophersen a disposición. Christophersen es una empresa que tiene más de 120 años en Uruguay, a tal punto que promovió y participó de la construcción de los primeros muelles de cemento en Montevideo. Siempre hemos estado cerca de la ANP tratando de aportar desde nuestra experiencia. Este es un momento destacado, en el que Montevideo se está consolidando como salida de los productos de la Hidrovía, lo que entiendo es una tendencia irreversible. ●

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

Crece la polémica en México por militarización de los puertos

La iniciativa del presidente López Obrador de pasar el control a la Marina generó descontento dentro y fuera del país y existe incertidumbre debido al poder estratégico y económico que implica

Una iniciativa del presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, acerca de pasar a mandos militares el control de los puertos de ese país ha generado controversias y repercusiones no solo a nivel local, sino internacional.

En un principio, la propuesta del mandatario esgrimía asuntos de seguridad, la lucha contra el contrabando y el narcotráfico, pero luego sumó el argumento de la existencia de corrupción en los puertos.

La iniciativa fue presentada por los legisladores oficialistas de Morena, y en la misma se pretende darle a la Secretaría de Marina (Semar) el control de toda la actividad portuaria, incluido el comercio marítimo, la educación naval y la certificación de embarcaciones, según informaron en su momento los medios mexicanos.

Las voces opuestas a la medida no demoraron en escucharse y los detractores del cambio propuesto aseguran que será un freno a la actividad comercial mexicana, que faltaría transparencia en el sector y que, incluso, podría determinar el cierre de algunos puertos del país.

En este sentido, la mayoría de los expertos aseguraron que de prosperar la iniciativa se estaría ante la militarización de los puertos, algo que López Obrador desestimó.

En conferencia de prensa, el mandatario dijo que el control de los puertos debería estar a cargo de la Semar “por la importancia estratégica que tienen”, pero que se “exagera” cuando se habla de militarización.

“No es eso, sino que es tener el control de los puertos por contrabando, por tráfico de drogas. Ser más eficientes en todo lo que son entradas de mercancías, de carga y de sustancias en puertos. Es como se está actuando en aduanas y como estamos actuando en todo”, dijo el jefe de Estado.

Los puertos mexicanos están bajo el control de las Administraciones Portuarias Integrales (API), mientras que la Dirección General de Puertos (DGP) establece las tarifas máximas por el uso de la infraestructura portuaria y la prestación de servicios portuarios.



El presidente mexicano, Andrés Manuel López Obrador, argumenta asuntos de seguridad, de lucha contra el narcotráfico y la corrupción. AFP

Frases

“Estas reformas se pueden sintetizar como el traslado de facultades desde la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, hacia la Secretaría Armada de Marina de México, proceso inverso al que se realizó en la década de 1970”

Gabino González Santos

Investigador del Instituto para el Fortalecimiento del Estado de Derecho

“La dinámica geopolítica de México reclama una mayor presencia y responsabilidad del Estado mejicano a través de sus Fuerzas Armadas” (...) “La Armada de México cuenta con los recursos humanos, la infraestructura académica y todo lo que se refiere a su estructura tecnológica para poder hacerse cargo de estas aduanas portuarias que son tan importantes”

Javier Oliva Posada

Investigador de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM

“Las formalidades que cubren este evento, hay que decirlo, son para legitimar una decisión, ya tomada por los sectores duros de las Fuerzas Armadas, seguidas de un aparato civilista que, dentro y fuera del gobierno, en los últimos 25 años, se han beneficiado en diversas formas de una creciente intervención de influencia castrense en la vida pública del país”

Erubiel Tirado Cervantes

Experto en Seguridad y Fuerzas Armadas de la Universidad Iberoamericana

“Una de las ramas cruciales de la industria marítima, de hecho de la economía marítima, pasará al sector militar y, de esta manera, el sector civil, el gobierno civil, perderá el control”

Barbara Stepien

Ejecutiva de Investigación del Tribunal Electoral de la Ciudad de México

Según explican los medios mexicanos, cada API se encarga de construir y operar las terminales dentro del recinto portuario y de prestar servicios portuarios o de contratar a operadores privados. En tanto, los contratos deben ser aprobados por la DGP y los prácticos de puertos, que solo pueden ser de nacionalidad mexicana, son designados por la Dirección General de la Marina Mercante.

Pero el discurso de López Obrador no solo generó polémica, sino la renuncia de muchos de los titulares de las API, quienes fueron reemplazados por personal militar (Marina) retirados.

Esta situación llevó a que el control se esté ejerciendo prácticamente de hecho, más allá de lo que demore en prosperar la iniciativa a nivel parlamentario.

En otras cosas, la polémica no solo está centrada en el control orgánico, sino que quien esté al mando de las API tiene el control del millonario presupuesto que manejan los puertos.

En ese sentido, el medio digital El Financiero informa que uno de los marinos mercantes que se opone al proyecto del gobierno, Marcelino Tuero, asegura que “la razón por la que (los militares) buscan llegar a las terminales portuarias es el ‘dinero y el poder’”.

En otro orden, también se teme por las acciones que pueden tomar países como Estados Unidos, que ante el cambio de estatus de los puertos, se vean deterioradas las relaciones comerciales, al igual que los contratos de empresas que realizan trabajos, por ejemplo, de dragado. En este sentido, algunos especialistas dicen que estas tareas pasarían a manos de la Semar si es que los puertos son finalmente militarizados.

Más dudas son las que se generan con el futuro de las concesiones, pues no se sabe cómo funcionaría la dinámica de la nueva administración al respecto.

Algunos especialistas entienden que si la idea es terminar con las concesiones, el problema sería mayúsculos, ya que el país se enfrentaría a juicios multimillonarios.

Sesión virtual

La controversia llevó a que la semana pasada se desarrollara una sesión virtual abierta de la Comisión de Gobernación y Pueblo del Parlamento mexicano, que convocó a expertos para que vertieran su opinión sobre las reformas propuestas a las leyes Orgánica de la Administración Pública Federal, de Navegación y Comercio Marítimos y de Puertos.

Uno de los expertos, el investigador del Instituto para el Fortalecimiento del Estado de Derecho, Gabino González Santos, sostuvo que el proyecto



Algunos analistas temen por la caída de actividad en los puertos mexicanos si estos pasan a manos militares

viola la Constitución de ese país porque, “en tiempos de paz, ninguna autoridad militar puede ejercer más autoridades que las que tengan exacta conexión con la disciplina militar”.

“Estas reformas se pueden sintetizar como el traslado de facultades desde la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, hacia la Secretaría Armada de Marina de México, proceso inverso al que se realizó en la década de 1970”.

Sin embargo, el investigador de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, Javier Oliva Posada, sostuvo que “la dinámica geopolítica de México reclama una mayor presencia y responsabilidad del Estado mejicano a través de sus Fuerzas Armadas” y que, “leyendo la iniciativa” le parece que “atiende justamente a esto”.

Asimismo, agregó que lleva muchos años colaborando en el Centro de Estudios Superiores Navales y aseguró que “la Armada de México cuenta con los recursos humanos, la infraestructura académica y todo lo que se refiere a su estructura tecnológica para poder hacerse cargo de estas aduanas portuarias que son tan importantes”.

Por su parte, el experto en Seguridad y Fuerzas Armadas de la Universidad Iberoamericana, Erubiel Tirado Cervantes, fue categórico en describir la intención de la sesión a la que estaba asistiendo.

“Las formalidades que cubren este evento, hay que decirlo, son para legitimar una decisión, ya tomada por los sectores duros de las Fuerzas

Armadas, seguidas de un aparato civilista que, dentro y fuera del gobierno, en los últimos 25 años, se han beneficiado en diversas formas de una creciente intervención de influencia castrense en la vida pública del país. (Esta iniciativa) muestra

una intención clara de naturalizar una situación que en la práctica se inició al menos hace cuatro años y que se intensificó a partir de la renuncia de la autoridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte. Esto representa para las

fuerzas castrenses una valiosa oportunidad para hacerse del aparato de gobierno en términos estratégicos y acumular poder económico”, sentenció

Cuando fue el turno de la ejecutiva de Investigación del Tribunal Electoral de la Ciudad de México, Barbara Stepień, esta se enfocó en la perspectiva del derecho internacional sobre la propuesta.

“Las posibles consecuencias de cambiar las funciones del sector civil al militar podrían ser del descontento internacional y una posibilidad de que los barcos eviten los puertos mexicanos”, sostuvo.

Asimismo, indicó que otro efecto podría ser “el cambio de bandera en los barcos para evitar el contacto con el Ejército, y eso puede (redundar) en una pérdida de la bandera mexicana en los barcos”.

Stepień también se refirió a la subordinación jerárquica de civiles bajo la autoridad del Ejército y lo tildó de “preocupante”.

“Y finalmente -agregó- una de las ramas cruciales de la industria marítima, de hecho de la economía marítima, pasará al sector militar y, de esta manera, el sector civil, el gobierno civil, perderá el control”.

En cuanto a la motivación argumentada por el gobierno, la especialista dijo que si se trata del mejoramiento y la lucha contra la corrupción, “seguramente existen otros medios para hacerlo”. ●

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.



 **GRUPO RAS**
Ruta 5, Km. 33 - Progreso, Canelones, Uruguay - www.plr5.com.uy

PLR5 Contacto: Tel: +598 94 562 516 - info@polologistico ruta5.com

Sergio Abreu estará al frente de la Aladi hasta 2023

El senador nacionalista y excanciller de la República, Sergio Abreu es el nuevo secretario general de la Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi) y ocupará el máximo cargo del organismo hasta 2023.

Así lo decidió el Consejo de Ministro de Aladi y Abreu sucera en la tarea al mexicano Alejandro Peña Navarrete.

Según argumentó la propia Aladi en un comunicado, Abreu "cuenta con una amplia y destacada trayectoria en el ámbito del comercio y las relaciones internacionales". Asimismo, se ha valorado su actuación como legislador y ministro de Estado en varias oportunidades, así como su rol de presidente del Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales (CURI).

El ahora secretario general, ha sido senador electo en los



periodos 1990-1993; 2005-2010; 2010-2015, ministro de Industria, Energía y Minería entre 2000 y 2002, y ministro de Relaciones Exteriores entre 1993 y 1995.

El uruguayo es reconocido a nivel internacional por sus constantes participaciones en foros comerciales y es un especialista en la materia habiendo participado de numerosas misiones y comités de negociaciones, entre los que Aladi destaca "su paso como miembro del Comité de Negociaciones para el Tratado de Libre Comercio entre Uruguay y México (2003); como presidente del Comité de Negociaciones del GATT, Ronda Uruguay (Marrakesh, 1994) y miembro del Consejo Mercado Común del Mercosur (1993-1995).

En el marco de la Aladi, Abreu también se desempeñó como director del Departamento de Administración y Finanzas del organismo regional. ●

EFE

teorema

+

∇

∇

∇

+

=

ESTAMOS PREPARADOS

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

20 AÑOS JUNTOS

+

>>>

estamos preparados

MONTECON

PUERTO DE MONTEVIDEO | Nos mueve Uruguay