

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • EL OBSERVADOR **Fin de semana** - SÁBADO 31 • OCTUBRE • DOMINGO 1° • NOVIEMBRE 2020 • Suplemento de 8 páginas • Año XXI • Nº 206

Daños colaterales



D. BATTISTE

Un artículo de la Ley de Presupuesto propuesto por la Aduana y destinado a controlar las declaraciones de carga, con el fin de combatir el narcotráfico y otros ilícitos en los puertos, ha sido motivo de preocupación en el sector privado, que entiende que las responsabilidades a las que alude la norma desalientan la actividad de mercaderías en tránsito • **Páginas 2 y 3**



AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2

Tel.: +598 29172620

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

Montevideo, Uruguay

www.one-line.com

TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

Preocupación por artículo que afecta actividad de tránsito

El sector marítimo alerta sobre la forma en que la Ley de Presupuesto plantea el control de las declaraciones de las mercaderías; asegura que desalienta la principal actividad portuaria del país

Pese a que en la Cámara de Diputados se introdujeron algunas modificaciones al artículo 221 del proyecto original de la Ley de Presupuesto (actualmente es el artículo 216), el sector marítimo-portuario ha mostrado su preocupación por entender que el mismo es perjudicial para la vital actividad de tránsito en los puertos uruguayos.

El artículo 221 del texto inicial establece que, “cuando la mercadería se encuentre amparada en el régimen aduanero de tránsito, la declaración oportunamente efectuada por el declarante de la misma deberá coincidir en sus características esenciales en lo relativa a clasificación, origen, procedencia, peso o cantidad con la referida mercadería”.

De esta manera, la intención de la norma es mejorar las declaraciones de las mercaderías



La Dirección Nacional de Aduanas abrió las puertas para mejorar la redacción de la normativa que incluyó en la Ley de Presupuesto



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.

que ingresan en tránsito al país y, asimismo, establece también que “toda vez que en el marco del régimen mencionado se detecte la existencia de mercadería no declarada, y dicha circunstancia haga presumir que la misma pretende ser ingresada a plaza en forma irregular, se podrá iniciar el procedimiento previsto para la infracción de contrabando, dando notificación inmediata a la autoridad judicial competente”.

Pero, por otra parte, el proyecto indica que, “si se detectare una diferencia en la cantidad o peso de la mercadería oportunamente declarada, superior a la tolerancia del 5% aceptada, o en la clasificación, origen o procedencia, siempre que la misma haga presumir una infracción de contrabando, el responsable de las obligaciones en el régimen de tránsito aduanero será castigado con una multa que podrá oscilar entre las 4.000 UI y 10.000 UI”.

Este punto es el que ha generado algunas voces encontradas y propició el debate en el sector, que también llegó a la cámara baja, donde se introdujeron algunas modificaciones que se entienden insuficientes.

En el proyecto presentado por la Dirección Nacional de Aduanas (DNA), a través del Ministerio de Economía

y Finanzas, se incluía como responsables a los declarantes (despachantes de aduana), transportistas, agentes de transportes y a quien tuviera la disponibilidad jurídica de la mercadería, lo que fue una verdadera sorpresa para las compañías navieras y sus agentes marítimos, quienes no entendieron las razones de estar incluidos allí.

Una vez tratado el tema en Diputados, los legisladores sacaron al despachante y al consignatario (que es quien tiene la disponibilidad jurídica de la mercadería), lo que dejó como únicos responsables de una eventual infracción al transportista y su agente.

Según expresaron algunos actores del sector naviero consultados por Comercio Exterior & Transporte, si se aprobara el texto que se propone por Diputados, serían la compañía naviera y el agente marítimo, así como el transportista terrestre, quienes quedarían como únicos responsables en caso de constatare alguna irregularidad.

Para los involucrados no deja de ser llamativo y de generar una creciente preocupación, pues entienden que ese artículo de la Ley de Presupuesto estaría siendo un “claro desestímulo” al transporte de mercaderías desde y hacia

otros países de la región, más allá de la incidencia del rubro y de la evidente dependencia que los puertos comerciales uruguayos tienen con respecto a las cargas en tránsito.

Durante el tratamiento del proyecto de ley en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda de la Cámara de Diputados, los legisladores recibieron a titular de la DNA, Jaime Borgiani, quien se expresó sobre los propósitos del artículo y dejó la puerta abierta para mejorar el enunciado, siempre y cuando no se atente contra el espíritu que persigue la norma.

Según la versión taquigráfica de esa comparecencia, Borgiani sostuvo: “En general, cada país establece sus sanciones aduaneras por normativa interna, que es lo que estamos planteando. Por supuesto, en todos los países hay sanciones, pero no todos tienen libre tránsito como Uruguay; eso depende del país y del combate a las malas declaraciones. Entonces, lo que puedo decir es que nosotros tenemos vigente una sanción relativa al tránsito aduanero -que está vigente-, por declaraciones incompletas o incorrectas, que es una multa de \$ 4.000. En realidad, lo que nosotros buscamos es establecer la responsabilidad

y la profesionalidad en las declaraciones, que es algo con lo que todos, inclusive los despachantes de Aduana, estamos de acuerdo”.

Asimismo, agregó que entiende que “no se ha encontrado una mejor redacción que la propuesta por la DNA” y que “por supuesto, si se hace una propuesta que esté mejor redactada, y que abarque cosas” que la DNA no hizo del todo bien, “bienvenida sea”. También recordó: “A los asesores de la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU) les dije que era más fácil criticar una redacción que hacer otra; a ustedes, como legisladores, esto les debe pasar, porque criticar una redacción es muy sencillo. Por lo tanto, si se encuentra una mejor redacción, el ministerio y la DNA están dispuestos a aceptarla, pero debe mantener el espíritu de la redacción anterior, ya que lo que busca la Aduana es una correcta declaración de sus operaciones”.

Una vez conocidas estas declaraciones, el sector privado entendió que el propósito de esta norma es evitar malas o incorrectas declaraciones que puedan hacer inútiles los análisis de riesgo, pues si las declaraciones no son correctas, entonces el análisis que puede hacer el Departamento de Ries-



La actividad en tránsito y su defensa es vital para el puerto de Montevideo, según el sector marítimo

go de la DNA no sería bueno.

Sin embargo, los distintos operadores logísticos están de acuerdo en que, si bien el fin es loable, la solución que se encuentra no aportaría mayores consecuencias sobre la declaración y, únicamente, se convertiría en un costo más para los tránsitos y para el comercio exterior.

En ese sentido, varios referentes del sector manifestaron que si lo que se busca es evitar que el narcotráfico use los puertos uruguayos, todos comparten la misma preocupación, pero aseguran que será difícil que se solucione con el establecimiento de una multa. En contrapartida, entienden que, seguramente, terminará

consiguiendo que los tránsitos que se vayan del país sean los legítimos.

En relación con la solución que encontró la Cámara de Diputados, de dejar fuera de la responsabilidad al despachante de aduana y a quien tenga la disponibilidad jurídica de la mercadería, haciendo como únicos responsables a quien la

transporta, los actores directos aseguran que, en definitiva, se apunta a quienes menos conocen sobre la mercadería.

En ese sentido, uno de los empresarios consultados dijo que esto hará que sea responsable un transportista que puede haber recibido un contenedor cerrado y un agente de transporte que solo haya recibido información de lo que contenía esa mercadería.

Sin embargo, agregó la fuente, el consignatario, que es quien sabe lo que viene adentro, ha sido excluido de entre los responsables, así como el despachante de aduana, que es considerado como un colaborador de la función pública también.

La preocupación está y las partes aseguran tener toda la voluntad para perseguir el propósito de la norma, pero sin perjudicar una actividad económica del país que hace a la masa crítica de los puertos nacionales.

En este entendido, si bien muchos operadores comparten la preocupación de que los tránsitos se declaren con mayor detalle, entienden que este artículo no logrará evitar lo que pretende y que sí creará grandes perjuicios para el sector portuario, las compañías navieras y para el país.



**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

Expertos argentinos le bajan el pulgar al canal Magdalena

Desmitifican las bondades y la viabilidad que podría tener una nueva traza para ingresar al Río de la Plata desde el océano Atlántico; costos e incoherencia logística son algunas razones de los analistas

Para un grupo de expertos argentinos en asuntos marítimos, entre ellos algunos exjefes, la discusión por la construcción del canal Magdalena no tiene razón de ser, al menos en la actualidad.

Tras el debate instalado nuevamente, promocionado por algunas figuras del oficialismo kirchnerista, Argentina empezó a discutir otra vez la viabilidad del proyecto, que pretende construir un nuevo acceso del océano Atlántico al Río de la Plata con el argumento de favorecer a los puertos argentinos del sur de Buenos Aires y, a su vez, perjudicar al puerto de Montevideo, principal competidor por la captación de cargas de la región.

El grupo de analistas,



La entrada al Río de la Plata está íntimamente ligada a la Hidrovía

conformado por iniciativa de Alfredo Enríques, lo completan los consultores independientes Gustavo Deleersnyder, María Clara Lacaba, Gustavo Alonso y Jorge Metz, quienes debatieron en distintos webinar y terminaron por hacer un estudio en relación al canal Magdalena, la Hidrovía y el canal troncal de la misma, que se inicia en el Río de la Plata.

En un documento, elaborado por este grupo a modo de resumen de lo debatido y al que accedió Comercio Exterior & Transporte, el dictamen es claramente negativo con respecto a la viabilidad y a la necesidad del canal Magdalena.

“En estos momentos, más que nunca, -expresa el resumen final del trabajo- las inversiones

deben realizarse cuidadosamente en cuestiones que generen beneficios inmediatos para la producción, el empleo y en la mejora de calidad de vida; más que en obras faraónicas que remotamente van a mejorar la vida de muchos, más bien los bolsillos de sólo unos pocos”.

Con datos técnicos y de coyuntura, la postura del grupo queda de manifiesto desde el principio mismo del documento.

“El volumen de apertura estimado para (la construcción) del canal Magdalena a 34 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 38 pies o más. Esta mega inversión que se estima en US\$



All-time excellence
Ecological protection
Refined technology

YANG MING
陽明海運股份有限公司
www.yangming.com

Agente General en Uruguay
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

FRASES

“La afirmación de la inconveniencia (...) del canal de Montevideo y la salida en cruce al canal Punta Indio es absurda. Toda Europa del norte tiene canales de salida que cruzan la ruta navegable. Como en todo el mundo se diseña un *rundabout* que es, ni más ni menos, que una rotonda en el medio del mar. Así de simple”.

“Es real que una boca sobre el sur trasladaría los servicios, o buena parte de ellos, de Montevideo al futuro puerto Magdalena, o cómo decidan llamarlo. Pero eso, siempre y cuando alguien haga la inversión en ese puerto y se hagan accesos adecuados. Hoy no hay rutas, hoteles, aeropuertos, talleres, nada para sostenerlo. Solo agregaríamos problemas y sobre costos. (Si se debiera) bajar un tripulante enfermo, tendría que ir hasta Rada Montevideo (...) y después volver a bajar. Se necesitan provisiones, ídem; un inspector técnico, igual. Muchos pequeños servicios que necesita un barco, están allí, en Montevideo. Llevarlos a Magdalena sería un proceso que duraría años”.

Gustavo Deleersnyder
Exdirector de Transporte Fluvial y Marítimo de Argentina



Antes que el canal Magdalena, los expertos aseguran que hay que mirar hacia la entrada a la Hidrovía

473 millones, no puede compensarse con la reducción del dragado de su mantenimiento y las consecuencias de extraer grandes volúmenes de sedimentos podrían tener efectos negativos al medio ambiente”, expresan los expertos.

Asimismo, agregan que “la existencia de un horizonte de suelos duros incrementaría el costo de la apertura considerablemente por sobre el de mantenimiento, tornándolo aún más desfavorable la relación beneficio/costo”.

En otro orden, la situación del canal Punta Indio (que hoy es la entrada a Buenos Aires y que se une con el canal de acceso al puerto de Montevideo) también es mencionada, asegurándose que durante la construcción de Magdalena y su puesta en operación, este de seguir siendo mantenido, un argumento más en contra de la viabilidad de la nueva traza para entrar al Río de la Plata.

El documento también echa por tierra la idea de que el canal Magdalena sería una salida directa al mar y del poco significado que ello puede tener en materia de ecuación económica.

“Este nuevo acceso náutico lo definen como una ‘salida directa al mar’. Si ‘directa’ es sinónimo de ‘recta’, entonces el canal Magdalena cumple con la definición, pero si ‘salida directa al mar’ significa la salida y entrada de menor distancia y tiempos de navegación, entonces el proyecto no verifica para el 90% de los buques que ingresan” a los puertos fluviales argentinos.

Al respecto, el estudio expresa lo siguiente: “Si trazáramos una línea a la altura del puerto de Buenos Aires, veríamos que la mayoría de las zonas de producción de nuestro país (Argentina) se encuentran al norte del mismo; al igual que el origen de las exportaciones y el destino de las importaciones, concentrándose en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza y Entre Ríos. Esta es la zona de mayor producción del país que es servido por el subsistema del

Río de la Plata y río Paraná. De esta zona sale más del 85% de las exportaciones del país y entran la mayoría de las importaciones. Se destaca la importancia del río Paraná, que penetra al corazón económico del país”.

De esta manera, la afirmación de que el canal Magdalena beneficiaría a los puertos del sur argentino es, para los expertos, “engañoso”, pues manifiestan que sería un ahorro de “apenas unos dólares menos en combus-

tible” y que sería “irrelevante”, dado que “perfectamente (puede ser) compensado en cada viaje con viento/marea en contra”.

No conformes con esto, el grupo de analistas manifiesta que, además, no sería lógico que “la carga tenga que viajar 650 kilómetros, o más, por carretera, pudiéndolo hacer por los puertos emplazados en la Hidrovía Paraguay-Paraná”.

Esta “sería una opción ineficiente que sacaría de mercado a

muchos productos con potencial de ser exportados ya que dejarían de ser competitivos”, sentencia el documento.

Asimismo, agrega que “no queda claro de qué forma habría impactos positivos inmediatos de gran escala en la producción y el empleo, si la mayor producción (y la carga) no está en el sur del país, sino que el 85% de la producción se encuentra al norte de Buenos Aires (zona centro, noroeste y noreste) y donde, justamente, se encuentra el 85% de la población del país”.

De esta manera, una vez expresado varios de los factores que encuentran desfavorables, el grupo de expertos insiste en que actualmente, “esta megainversión solo ocasionaría un gran endeudamiento” en Argentina, “con cargo en la producción y la gente, sin que se obtengan beneficios concretos que realmente lo justifiquen”.

En otro orden, y más allá del mero análisis en la viabilidad del canal Magdalena, el documento sostiene que “es imperioso realizar un análisis del sistema en su conjunto (y) no solo la carga que entra y sale de Argentina, sino de todos los países de la región (Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay) y trabajar de forma organizada con los países intervinientes para aunar esfuerzos y generar sinergias”.



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

Empresas asociadas:





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

Bodegas al 40% para poder navegar por el río Paraguay

El presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay, Esteban Dos Santos, explicó que el tráfico no se ha cortado porque las empresas están asumiendo el sobrecosto

Que el río Paraguay tenga déficit hídrico y que la falta de agua obstaculice la navegación es algo a lo que el comercio exterior paraguayo está acostumbrado a sufrir. Sin embargo, la falta de previsión en trabajos de dragados y mantenimiento de obras en el río, hacen que un año sí, y otro también, haya momentos críticos, de absoluta emergencia fluvial.

Y si bien en la actualidad no se ha tenido que frenar la navegación, esto es a costas de un impacto económico importante, que supone tener en actividad a barcazas y buques con el 40% de la capacidad de su bodega.

La falta de calado obliga a cargar en forma parcial y a realizar más viajes para transportar la misma mercadería que en situaciones normales. Y esto, claramente, genera sobre costos y pérdidas para todos los sectores ligados al sector. Lo mismo que cuando se debe cambiar la logística habitual por la imposibilidad de operar en algunos puertos.

Para solucionar esta emergencia, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) lanzó una licitación para el dragado de mantenimiento del río. Se trata de un llamado para empresas nacionales, lo que hace suponer que el pliego tendrá las condiciones para que alguna de las empresas guaraníes cumpla con las condiciones.

El llamado se realizó el 22 de setiembre y las ofertas se abrieron el pasado 21 de octubre (ver recuadro), cuando todavía se esperaba la aprobación del Senado para disponer del presupuesto.

La preocupación es constante y la búsqueda de soluciones



El gobierno paraguayo anunció la apertura de las ofertas de dragado. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE PARAGUAY

FRASES



“El impacto negativo en el transporte fluvial es de entre US\$ 250 millones y US\$ 270 millones. Esto sería en toda la flota paraguaya”

Esteban Dos Santos
Presidente de Cafym

también, pero una vez algunos actores del sector entienden que se sigue actuando sobre la emergencia y que no hay una política de Estado de dragado que permita pensar a futuro y con un río navegable todo el año.

Acerca de la actualidad y de lo que sucede con la necesidad de dragado, *Comercio Exterior & Transporte* dialogó con el presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Cafym) de Paraguay, Esteban Dos Santos.

¿Cuál es la situación actual del sector fluvioportuario ante la bajante histórica que está sufriendo el río Paraguay?

Tenemos registros desde hace 120 años y en 2020 hemos llegado al nivel más bajo. A pesar de esto, aún continuamos navegando y eso no es un dato menor. En años anteriores, con menos bajante, debimos

interrumpir la navegación. Esta vez, toda la flota está navegando, aunque con menos del 40% de su capacidad. Para poder navegar con las restricciones de calado actuales, se está cargando por debajo del 40% de las bodegas.

¿Hay estimaciones de pérdidas en este contexto?

Según un cálculo mío, un cálculo primario, a grandes rasgos el impacto negativo en el transporte fluvial es de entre US\$ 250 millones y US\$ 270 millones. Esto sería en toda la flota paraguaya, en todos sus tipos de transportes.

¿Cuáles son las actuales restricciones?

Según los datos de la Prefectura General Naval (de Paraguay), las restricciones de calado hoy se registran desde la confluencia los ríos Paraguay y Paraná, hasta la ciudad de Pilar. Ahí hay unos 10

pies de calado. Desde Pilar hasta Villeta, hay 9,5 pies, pero la realidad es que el calado de carga, en barcazas o buques, está en 8,5 pies. Asimismo, el calado entre Villeta y Remanso Castillo es de 7 pies, mientras que al norte de Asunción es solo de 6,5 pies.

¿Qué tipos de sobre costos implica esta situación para la carga paraguaya?

No he hecho los estudios hasta el momento, pero hay importantes sobre costos. El impacto negativo es lo que se deja de percibir las empresas de navegación por concepto de fletes en relación con la cantidad de viajes que se deben hacer para transportar el mismo volumen de carga que se haría con un solo viaje en situaciones normales. En este caso, vemos que se duplica o se triplica la cantidad de viajes. En tanto, el volumen de carga de exportación de Paraguay ha crecido con respecto al año pasado. De esta manera, es claro que hay una absorción de costos por parte de las empresas transportistas. Nosotros tenemos contratos de flete con traders, por ejemplo, que fijan las tarifas del flete por tonelada transportada, no por número de viajes. Esta situación ha producido la interrupción de estos contratos de largo plazo y se están negociando contratos por viajes determinados, donde se permite ajustar la tarifa a los costos más cercanos que tiene el transportista.

¿Se agregan costos logísticos adicionales por imposibilidad de operar en algunos puertos determinados?

Absolutamente. Por eso debemos analizar cómo afecta todo esto al comercio internacional paraguayo, que suma costos logísticos en situaciones como la

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

actual. Esto se produce, básicamente, por la inacción que se ha tenido en los temas de dragado y balizamiento de los canales de navegación.

¿Cree que hay un abandono del gobierno en este asunto?

No creo eso. Creo que el gobierno le ha dado atención, pero ha sido insuficiente.

¿Qué es lo que ha hecho?

La dirección de proyectos estratégicos del MOPC elaboró el pliego de licitación pública para el dragado del río y administró los contratos de dragado que se hicieron. Los dragados anteriores no fueron administrados de maravilla, pero no sería justo decir que fueron mal ejecutados. Se fueron realizando estos contratos en la medida que se fueron necesitando.

¿Existe este esquema para la licitación actual?

Sí. No se dice que se va a dragar en tal y cual lado, sino que es por un volumen total. Se irá dragando en determinado trayecto a medida que se necesiten. Se irá haciendo en cada paso que plantee problemas y en determinado momento. Se trata de una licitación para dragado de emergencia plurianual, de duración de 18 meses. Está previsto que sea un dragado de 3 millones de metros cúbicos en un plazo de 18 meses. La inversión será alrededor de US\$ 20 millones.

Esa es una buena noticia para el sector, ¿cómo ha sido recibida?

Es una buena noticia, pero tardía. El anterior dragado culminó en julio y si se hubiera continuado, hoy se estaría navegando en mejores condiciones, sin los sobrecostos actuales en materia logística, que son mucho más grandes que los costos que suponía haber dragado.

Esta licitación es de carácter nacional. ¿Cuántas empresas de dragado paraguayas hay?

Hay varias. La gran mayoría en el sector privado.

¿Por qué se optó por una licitación nacional y no se apeló a dragadoras internacionales?

No tengo idea. Supongo que porque es urgente y el trámite es más fácil al de una licitación internacional.

Este dragado solucionará la situación actual. ¿Se está pensando, a futuro, la manera de buscar una dinámica que mantenga las vías navegables despejadas todo el año?

Creo que hoy se está generando una consciencia de esto. Es una tarea lenta y toma tiempo, pero creo que se está considerando este tipo de cosas.

¿Esta obra de dragado que podría llamarse de emergencia, significa costos adicionales para



Las embarcaciones cargan menos de la mitad de su capacidad para poder navegar

la navegación en materia de peajes u otros aspectos?

No representa costos para el sector en ese sentido. En una instancia anterior hubo una presentación de una iniciativa privada, de la empresa Jan de Nul, que planteaba hacer su trabajo de dragado por asociación público-privada en una concesión de 20 o 30 años. Ese proyecto si tiene un costo para la navegación.

¿Jan de Nul hizo una intervención en uno de los pasos de tramo compartido en este tiempo?

Sí, en Paso Queso, que generaba muchos problemas. Dio alivio a un episodio que registró muchas embarcaciones varadas durante una semana. Eso es un problema doble, porque cuando hay varaduras en un paso, el fondo sufre mucho y empeora las condiciones de navegabilidad dramáticamente.

¿Es verdad que ese trabajo en Paso Queso no fue cobrado por la dragadora?

Sí. Ha sido una muestra de interés muy importante.

¿No justificaría cargar con el costo de un sistema de dragado que con los perjuicios que se tiene hoy?

Absolutamente; siempre y cuando los costos no se excedan y sean adecuados. Hacer dragado a cualquier costo tampoco tiene sentido; hay que tener una ecuación costo-beneficio que dé bien para quien realiza la obra y para quien la usa. Por ejemplo, si se debe pagar un peaje para ahorrar dos días de navegación, se paga con mucho gusto. Pero

ese peaje no puede ser mayor al gasto que implican estos dos días de navegación.

¿En cuánto tiempo se estima que pueda estar solucionado el problema de navegabilidad?

Después de aprobarse los fondos y ver la licitación, con todo lo que implica la burocracia que se tiene en estos casos, no creo que antes de mediados de noviembre se pueda dar el inicio de obras.

Apertura de las ofertas

Cuatro empresas dragadoras paraguayas se presentaron a la licitación convocada por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de ese país para obras de dragado de mantenimiento en el río Paraguay, principal salida de la producción paraguaya a través de la Hidrovía.

La licitación se realizó en carácter de “ad referéndum al presupuesto general de la nación 2021”, lo que significa que la erogación está supeditada a que el presupuesto del año próximo del MOPC sea aprobado en el Congreso paraguayo.

La iniciativa fue aprobada por la Cámara de Diputados y, al cierre de esta edición, aún faltaba el visto bueno del Senado.

En la apertura realizada en el MOPC se reveló que las firmas intersadas son LTSA, Terminal Occidental SA, Ingeniería de Topografía y Caminos SA y Artes y Estructura SA. Asimismo, las ofertas económicas estuvieron entre el 20% y el 34% por debajo del monto fijado como referencia para el llamado.

Según el pliego, la obra supondrá un retiro de 3 millones de metro cúbicos de sedimentos y, de acuerdo con los expertos, llevaría unos 18 meses.

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

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

EEUU y Canadá aumentan demanda de carne uruguaya

En el contexto actual de la contracción de la economía mundial y en medio de lo que todavía es incertidumbre acerca de la duración de la pandemia por Covid-19, un dato alentador para el país, y para el sector cárnico, es el crecimiento de la demanda de carne uruguaya por parte de mercados como Estados Unidos y Canadá.

Según informaron las autoridades, ambos países norteamericanos aumentaron 40% su registro en este sentido con respecto a 2019.

Al respecto, el presidente del Instituto Nacional de Carnes (INAC), Fernando Mattos, aseguró a Presidencia de la República que América del Norte es la única región del mundo que registra un crecimiento de las importaciones de carne uruguaya, debido a los problemas de abastecimiento de junio y julio a causa de los casos de contagio de



Covid-19 en plantas industriales, lo que “derivó en que Estados Unidos y Canadá incrementaran sus compras y que Uruguay sea un proveedor importante”.

Ante esta coyuntura, Uruguay está en buena posición,

pues se encuentra con stock para abastecer los requerimientos de estos mercados. Además, según Mattos, una vez que se normalicen las situaciones de los mercados, el país estará en condiciones de cumplir los

pedidos generados por la falta de producto en el ámbito internacional.

En ese sentido, agregó que la caída que ocasionó la pandemia en los mercados internacionales de carne, repercutirá en la mer-

ma de unos US\$ 300 millones en ingreso de divisas al país.

Asimismo, señaló que la faena al cierre de 2020 se verá afectada con una caída de alrededor del 14%.

“La perspectiva es que, a medida que los mercados se normalicen, habrá una demanda constante desde el exterior porque hay un faltante importante de carne y Uruguay tiene la disponibilidad de existencias”, dijo según consigna el portal de Presidencia.

En otro orden, este año China bajará su peso en las exportaciones de carne de Uruguay en volumen de los productos comercializados, pero no en sus precios. En 2019, el gigante asiático compró el 60% de la carne vendida por Uruguay y este año su participación será del 40%.

De cualquier manera, Mattos destacó la estrategia de promoción de Uruguay en China y señaló la importancia de las plataformas digitales.

teorema

20 AÑOS JUNTOS

ESTAMOS >> PREPARADOS

+++ Es tiempo que Uruguay llegue donde se propone. Para eso tiene que moverse, algo de lo que sabemos más que nadie. En dos décadas transformamos completamente la calidad de gestión a nivel portuario. Hoy Montecon ofrece empleo de calidad a más de 700 personas, e implementa políticas de seguridad y equidad de género que son referentes.

f

in

ig

www.montecon.com.uy

|| || || +

MONTECON

PUERTO DE MONTEVIDEO | Nos mueve Uruguay