

# COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • Sábado 29 • Domingo 30 de octubre de 2022 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • N° 226

# Integración cuestionada

Las decisiones tomadas por el gobierno argentino en asuntos relacionados con distintos organismos regionales vuelven a generar reclamos de Uruguay y Paraguay en los ámbitos del sector fluvio-marítimo • **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](mailto:uy.sales.all@one-line.com)

Montevideo, Uruguay

[www.one-line.com](http://www.one-line.com)

# El gobierno argentino y su individualismo en la región

Pese a mostrarse como defensor del Mercosur y de los consensos, las actitudes y las decisiones argentinas avanzan sobre los ríos y los canales sin importar la unidad ni la opinión de sus socios

**L**a decisión del gobierno argentino de establecer un nuevo peaje para la Hidrovía Paraguay-Paraná (*ver página 4*) generó un nuevo malestar en la región, en especial en Paraguay y Uruguay, pero que no es visto como algo puntual ni aislado, sino como una actitud constante de las autoridades de aquel país.

Según información desarrollada por el sitio Comexlatam.com, y de acuerdo con lo expresado por fuentes contactadas por *Comercio Exterior & Transporte*, la decisión de Argentina no tiene otro sustento que la defensa de lo que su gobierno entiende como una actitud soberana.

Y no es el único caso en que enarbolá la bandera de su soberanía sobre el río, o sobre los canales, para desestimar la unidad regional y los acuerdos de integración de organismos



El presidente argentino Alberto Fernández junto al gobernador de la provincia de Buenos Aires, Axel Kicillof

como el Mercosur, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), la Comisión Administradora del Río de la

Plata (CARP) o la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU).

Este peaje forma parte de lo que es el tratamiento y la actitud inconsulta de Argentina en todos estos ámbitos, pese a que apela a ellos cada vez que otro país pretende desarrollar una obra o una política, también soberana.

Por un lado, se impone cuando toma sus decisiones y, por otro, muestra sensibilidad regional cuando sus pares apuntan a tomar determinaciones y estas no son del beneplácito de las autoridades argentinas.

Según un actor del sector, consultado por *Comercio Exterior & Transporte*, “hay un celo por la unidad cuando los demás países pretenden hacer su camino, pero ese celo se omite para tomar decisiones sin importar el perjuicio hacia la unidad”.

Asimismo, una fuente relacionada con la actividad fluvial en Paraguay aseguró que “es una posición que mantiene una autonomía que este gobierno (argentino) determina y que hace lo que le parece bien sin consultar a nadie”.

En la misma línea, en Uruguay hay autoridades que entienden que “cuando se pide establecer distintas velocidades para negociar un tratado con Europa, o flexibilizar para intentar hacer tratados de libre comercio bilateralmente (si el bloque no quiere hacerlo como tal) las autoridades argentinas trancan los procesos hablando

de la necesidad de consensos”.

De esta manera, el clima que reina en el ambiente regional es que el gobierno argentino no acepta flexibilización, pero toma para sí la potestad de decidir unilateralmente sin importar a quién afecta.

## Lo que pretende Argentina

Las autoridades argentinas intentan, hace años, hacer cambios en las vías navegables. A impulso de los gobiernos kirchneristas surgieron varios proyectos y normativas sobre las mismas, con distinto nivel de afectación. Luego de algunos vaivenes, en el actual periodo, bajo la presidencia de Alberto Fernández, renacieron varios asuntos que se creían perimidos.

Está claro que para las actuales autoridades la región funciona en la medida de sus intereses y así es que actúan de manera independiente con cosas que son compartidas.

El canal Magdalena vuelve a ser el mascarón de proa, buscando una nueva traza de ingreso al Río de la Plata desde el océano con la manifiesta intención de perjudicar a los puertos uruguayos, como lo sostuvo la segunda vicepresidenta del organismo argentino llamado Ente de control y gestión de la vía navegable troncal (de la Hidrovía Paraguay-Paraná), Florencia Carignano.

Concretamente, durante la IV Conferencia Hemisférica de la Comisión Interamericana de Puertos que pertenece a la

Organización de Estados Americanos (CIP-OEA), Carignano aseguró que las autoridades a las que representa deben actuar en “detrimento” de puertos que no sean argentinos y, en especial, los de Uruguay.

Al nuevo espaldarazo que viene teniendo este canal, con una licitación encaminada, se le suma lo del peaje en la Hidrovía mencionado anteriormente y las idas y vueltas de la licitación para lo que llaman el canal troncal de la vía navegable.

En cuanto al canal Magdalena, el ministro de Transporte argentino, Alexis Guerrera, fue claro en la presentación del presupuesto nacional llevada a cabo en la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, en la que se desarrolló una reunión informativa y en la que se explicaron los números y objetivos proyectados.

“En el modo portuario y vías navegables, mejorar la infraestructura y desarrollar nuevos puertos”, es uno de los puntos primordiales, según Guerrera, que agregó como objetivo de su cartera el de “extender la vía troncal hacia el norte e iniciar las obras del canal Magdalena”, así como “fomentar la flota nacional (argentina) y el crecimiento de la marina mercante”.

El jerarca aseguró que se destinarán 5.000 millones de pesos argentinos para la construcción del canal Magdalena y que eso “permitirá mejorar la conectividad de los puertos del litoral marítimo argentino y obtener beneficios operati-

## DESIGN - BUILD - CONNECT

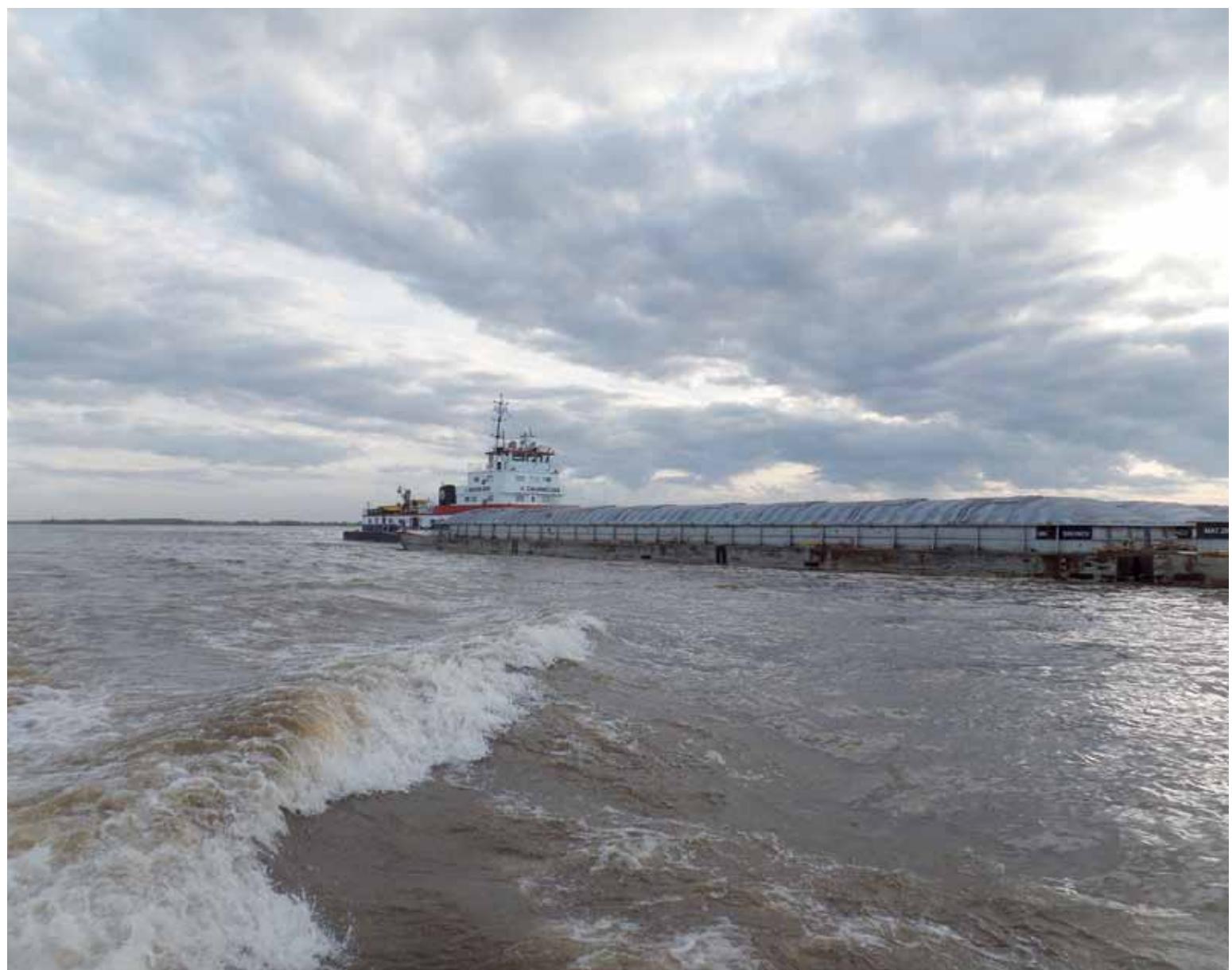
Jan De Nul Group da forma a agua y tierra. Por el mundo entero. De complejos servicios offshore, tanto en el sector de la energía fósil como en el de la energía renovable, pasando por grandes proyectos de dragado y de relleno en el borde del agua y la tierra, hasta todo tipo de construcciones civiles 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.

vos y económicos, mejorando la vía de acceso directa de la vía navegable troncal desde el océano”.

Asimismo, dijo que habrá una nueva etapa en la licitación del canal troncal y que se iniciará sin obras nuevas, pero que se irán agregando sobre la marcha (ver página 5).

Estos pasos de Argentina abonan la incertidumbre sobre el futuro del canal Punta Indio, ya que en varias oportunidades se ha amenazado con no mantener el dragado de dicha vía e incluso se esbozó la idea de no autorizar a Uruguay en caso de que quiera hacerlo.

En una nota publicada por *El Observador*, basada en información del suplemento Transport & Cargo del diario argentino *El Cronista*, se informó sobre el resultado de una reunión que tuvo el presidente argentino, Alberto Fernández, con el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Axel Kicillof, para definir la forma de financiamiento del canal Magdalena. En dicho artículo se menciona que “la intención de realizar obras de dragado en el canal Magdalena le dará la oportunidad a Argentina de tener una nueva ruta marítima más alejada de Montevideo y más cercana a los puertos de Buenos Aires y La Plata”.



**ESTAMOS EN OBRA**

**URUGUAY**  
TCP  
PUNTO DE REFERENCIA

**KATOEN NATE**  
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

[www.terminaltcp.com.uy](http://www.terminaltcp.com.uy)

# Malestar en Paraguay por nuevo peaje en la Hidrovía

Argentina resolvió la creación de un nuevo gravamen, esta vez para el tramo de la vía navegable que va desde Santa Fe hasta Confluencia, con diferencia sustancial para la flota extranjera

**L**a delegación argentina ante la Comisión del Acuerdo, de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), consideró que no son atendibles los reclamos de Paraguay y Uruguay en relación a la implementación de un nuevo peaje entre Santa Fe y Confluencia.

En consecuencia, aseguró que seguirá adelante con la medida establecida por el Ministerio de Transporte de su país, la que será gestionada por la Administración General de Puertos (AGP), quien será la encargada de la recaudación.

Este peaje fue creado a través de la resolución 625/2022, que expresa que el monto del mismo será de US\$ 1,47 por tonelada neta para el transporte internacional y de 1,47 pesos argentinos en el caso del cabotaje.

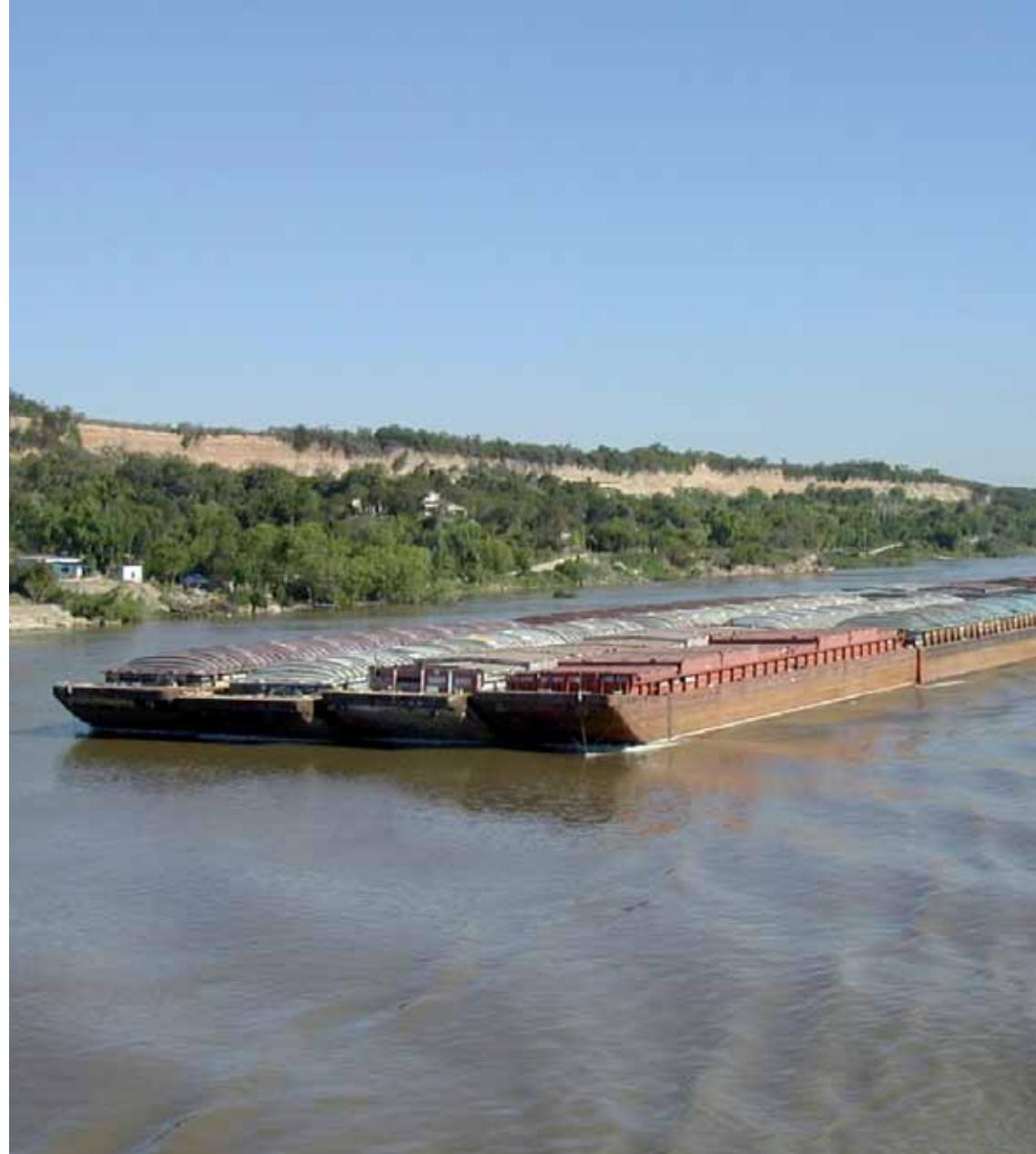
Además del malestar por un nuevo gravamen en la vía navegable, los usuarios y las autoridades de Paraguay no encontraron argumentos válidos por los cuales se llega al precio establecido, y mucho menos por la diferencia entre el transporte internacional (léase flota paraguaya) y el de cabotaje (de bandera argentina).

La reacción inmediata unió a públicos y privados y motivó el pedido de explicaciones y reuniones por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores guaraní, que solicitó reuniones bilaterales con todos los países miembros de la HPP y una del pleno de la Comisión del Acuerdo.

Uruguay, como integrante de la Hidrovía y con la presidencia pro tempore de dicha comisión, se hizo eco del pedido paraguayo y convocó a una reunión para intentar frenar el cobro del nuevo peaje.

La instancia no tuvo éxito alguno y Argentina mantuvo su posición.

Según informó el sitio Comexlatam.com, en la reunión de la Comisión del Acuerdo, que se desarrolló de forma virtual, Argentina sostuvo que “no entiende este peaje como un impuesto, sino como una tasa retributiva, por la cual no ve ninguna objeción como para desestimar la aplicación de este peaje”.



Asimismo, rechazó la solicitud de Paraguay, de detener la implementación del peaje hasta tener una reunión bilateral pactada para noviembre.

En tanto, Paraguay y Uruguay entienden que el cobro de este peaje es antojadizo y que no corresponde establecerlo por no tener ninguna contraprestación que tenga que ver con la mejora o la facilitación de la navegación en ese tramo del río.

En ese sentido, reconocieron que de Santa Fe hacia el mar sí existen contraprestaciones y que, por tanto, es entendible el cobro de los peajes, pero insistieron con que nada tiene que ver con el tramo en cuestión, dado que los convoyes de barcazas en esa zona no precisan demasiado calado.

En el reclamo paraguayo, en el que las autoridades se

hicieron eco del sector privado, se aseguró que la idea es seguir involucrando a los demás países y poder frenar las imposiciones de Argentina,

## Molestia de públicos y privados paraguayos

que ahora se materializa con este nuevo peaje.

Los usuarios de la HPP que alzaron la voz en Asunción fueron el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Cafym), la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (Capeco), la Cámara Paraguaya de Procesadores de Oleaginosas y Cereales (Cappro), la

Cámara de Terminales Portuarias (Caterpa) y la Central de Cooperativas de Producción (Cencoprod).

En tanto, los involucrados por el sector público fueron el viceministro de Relaciones Económicas e Integración del Ministerio de Relaciones Exteriores paraguayo, Enrique Miguel Franco Maciel, el director de Marina Mercante, Patricio Ortega Estigarribia y todo el equipo de cancillería relacionado con Cuenca del Plata.

Pero también aparecieron voces disonantes en Argentina, pues un grupo de expertos, entre los que se encuentra alguna exautoridad de ese país, emitió un comunicado criticando la medida del Ministerio de Transporte.

Asimismo, esbozó algunos números y calcularon “que con el tráfico existente, de 20 mil

## Resolución 625/2022

Artículo 1º- Sustitúyese el Punto 3.1 del Anexo N° 8 del Contrato de Concesión entre el Estado Nacional y la Administración General de Puertos SE aprobado por la Resolución N° 308/21 del Ministerio de Transporte por el siguiente texto: “3.1. La tarifa de peaje para el tramo puerto de Santa Fe-Confluencia (Sección II) es Dólares Estadounidenses uno con cuarenta y siete centavos (USD 1,47) por tonelada de registro neto (TRN) para el transporte internacional y en Pesos uno con cuarenta y siete centavos (\$ 1,47) por tonelada de registro neto (TRN) para el transporte de cabotaje”.

barcazas al año, con 600 toneladas de registro bruto promedio, y a las que se les cobraría de ida y vuelta, la recaudación llegaría a casi US\$ 36 millones anuales”.

En otro orden, además de compartir los argumentos de Paraguay y Uruguay, este grupo manifiesta que hay varios acuerdos que se estarían incumpliendo si finalmente se aplica este peaje.

Pese a todo, esto parece ser algo ya laudado y que no va a tener marcha atrás alguna de parte de las autoridades argentinas.

Sin embargo, Paraguay seguirá con su reclamo y Uruguay aseguró que se convocará a una nuevas instancia de diálogo para intentar evitar más sobrecostos a la salida de las mercaderías desde Paraguay hacia el mar.

# Incertidumbre por el plan argentino para canal troncal

El Ente de control y gestión de la vía navegable es el encargado de trabajar en los pliegos para un nuevo llamado, que sería por cinco años y no incluiría obras ni estudios medioambientales

**E**l futuro inmediato del canal troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), cuya administración depende de Argentina, ha despertado incertidumbre luego de que el ministro de Transporte de aquel país, Alexis Guerrera, comunicara el plan ante la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados.

Guerrera compareció en dicho ámbito para informar sobre la ejecución del presupuesto 2023 y, entre los temas relevantes, claramente figura la vía navegable en cuestión.

Al momento, existe una concesión que está en manos de la Administración General de Puertos (AGP), dependiente del Ministerio de Transporte, y se piensa llevar adelante un nuevo llamado a licitación, tras un primer intento que fue un fracaso, como lo describió el propio ministro.

Esa licitación inicial fue declarada desierta por la AGP en marzo del presente año.

Acerca de la próxima instancia, Guerrera aseguró que el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (Ecovina) es el que está trabajando en la formulación de los pliegos para el segundo llamado. Cabe recordar que este órgano cuenta con la representación de las siete provincias por las que pasa la HPP y los distintos ministerios relacionados.

En ese sentido, el secretario de Estado argentino expresó que una vez hecho el llamado, la adjudicación no correrá por

cuenta del ministerio, sino de este Ente de carácter “colegiado”.

Pero más allá de ello, mencionó algunos detalles que encendieron las alarmas de algunos actores y usuarios de la HPP en la región.

Guerrera se refirió a que estos pliegos presentan algunas dificultades que antes no existían y que tienen que ver con los estudios medioambientales, agregando que, por tal motivo, el llamado podrá realizarse sin tener en cuenta nuevas obras.

“Es probable que los representantes de las provincias decidan hacer un llamado a licitación por cinco años sin obra nueva, que no requiere estudios de impacto ambiental. Y, mientras van llegando los estudios de impacto ambiental, se irá sumando la obra nueva en el contexto de esos cinco años e ir extendiendo en caso de ser necesario”, explicó el ministro ante la comisión de diputados.

Desde ambas márgenes del Río de la Plata hubo voces contrarias a no realizar controles ambientales y también acerca de la idea de ir agregando obras luego de hacer la licitación.

Tras consultas realizadas por *Comercio Exterior & Transporte*, los actores directos en obras de semejante magnitud aseguraron que no sería viable, o al menos muy complicado sumar obras sobre la marcha de un contrato porque, entre otras cosas, sería muy difícil calcular el costo para ofertar.

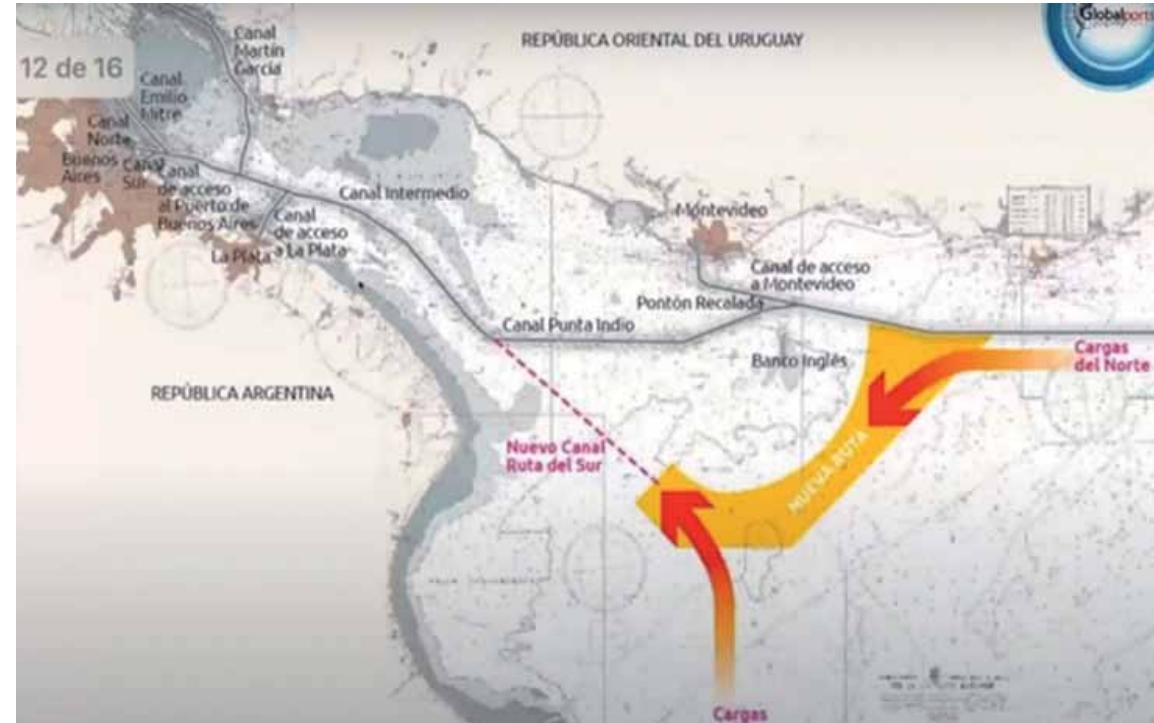
## Ecovina

El Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (Ecovina) es un organismo creado por decreto del 25 de agosto de 2021 y, según indica la norma, está destinado a garantizar el seguimiento y la fiscalización de los servicios que se desarrollen en dicha vía navegable.

El nuevo organismo, que tendrá sede en Rosario, es jurisdicción del Ministerio de Transporte y está conformado también por representantes del

Ministerio del Interior, Ministerio de Desarrollo Productivo y de las siete provincias involucradas con la vía navegable.

El decreto de creación prevé que el nuevo organismo tenga bajo su órbita el control de contratos relacionados con tareas de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y balizamiento, de dragado y redragado, así como el control hidrológico o de actividades complementarias.



INTEGRITY INNOVATION INTENSITY AGILITY



# Multimar

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

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

www.multimar.com  
Montevideo, Uruguay

# Las zonas francas y el desafío de la competitividad

El presidente de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay, Enrique Buero, dialogó con *Comercio Exterior & Transporte* acerca de la actualidad del sector y de los beneficios que el régimen ofrece

**E**l acuerdo bilateral entre Uruguay y Brasil por el que se eliminó el cobro de aranceles para el ingreso de la producción de mercaderías en zonas francas uruguayas hacia el mercado brasileño, ha sumado un atractivo adicional al régimen, que no ha parado de crecer y de generar divisas para el país.

Las zonas francas uruguayas siguen mostrando crecimiento en materia de empleo, de exportaciones y de inversiones.

Incluso en la pandemia por Covid 19 demostraron la resiliencia que tiene este tipo de régimen en momento de coyuntura negativa, pues el impacto fue menor en la zona franca que lo que fue en el resto de la economía.

Según un estudio de Ceres, por cada dólar exonerado a las empresas de zona franca se generan casi US\$ 6 de recaudación en la economía y el derrame a través de salarios, contratación de empresas de plaza, transporte, pagos de canon al Estado por parte de los desarrolladores de zonas francas y otras vías.

En lo que respecta al empleo, las zonas francas tienen casi 16 mil personas contratadas en forma directa y 15 mil más en forma indirecta, según los cálculos de Ceres, con un salario promedio que duplica, y a veces casi triplica, el salario en el resto de la economía.

Así lo reseñó el presidente de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay (Czfuy), Enrique Buero, que dialogó con *Comercio Exterior & Transporte* acerca de la actualidad del sector.

**¿Cuál es la actividad que está desarrollando la Czfuy actualmente?**



Enrique Buero explicó el alcance que tiene el acuerdo bilateral de Uruguay-Brasil

En la cámara desarrollamos distintas actividades y todas están enmarcadas en la promoción, la defensa y el crecimiento del régimen en Uruguay. Eso implica muchas veces desarrollar tareas junto con las autoridades nacionales y otras con organismos internacionales o multilaterales que, de alguna manera, tienen que ver con el régimen como mecanismo de promoción de inversiones en Uruguay, con su funcionamiento y armonía con los regímenes

de fiscalización internacional, entre otras cosas. En ese sentido, la cámara interacciona con sus socios, que son usuarios y desarrolladores de zonas francas, con autoridades nacionales, departamentales y organismos competentes que regulan la actividad, así como con otros actores relevantes para el comercio exterior. En el caso de la interacción con el ámbito público un aspecto que nos importa mucho es que las autoridades estén debidamente

informadas sobre el régimen, especialmente cuando se realizan gestiones ante organismos multilaterales o internacionales. También tenemos actividad a nivel de la Asociación de Zonas Francas de las Américas y de World Free Zone Organization, donde la defensa y la promoción del régimen es más a nivel regional y global.

**¿En qué se está trabajando con las autoridades?**

Las zonas francas tienen la

## frases

“Las zonas francas tienen la particularidad de albergar distinto tipo de actividades (...) Por ello, la casuística es bien amplia y nosotros, como cámara, lo que intentamos hacer es estar permanentemente mejorando el ecosistema en el cual funcionan las zonas francas y sus usuarios, para potenciar la capacidad de atraer inversión al país, para generar empleo e incrementar las exportaciones en bienes y servicios”.

## Enrique Buero

Presidente de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay

particularidad de albergar distinto tipo de actividades: servicios, industria, comercio, con empresas de distinto porte que alcanzan incluso a las plantas de celulosa que están bajo el régimen de zona franca. Por ello, la casuística es bien amplia y nosotros, como cámara, lo que intentamos hacer es estar permanentemente mejorando el ecosistema en el cual funcionan las zonas francas y sus usuarios para potenciar la capacidad de atraer inversión



**EVERGREEN LINE**

OFRECEMOS SERVICIOS SEMANALES  
DESDE Y HACIA LEJANO ORIENTE

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

**Unimarine**  
Uruguay

al país, para generar empleo e incrementar las exportaciones en bienes y servicios. Enmarcado dentro de ese objetivo general podríamos decir que están todas las gestiones que hacemos ante las autoridades. En ese sentido, interactuamos con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), que es el que nos regula a través de la Dirección Nacional de Zonas Francas; tenemos diálogo permanente con la Aduana, que tiene una participación muy importante en todo lo que es el funcionamiento de nuestra actividad; con la Secretaría Nacional para la Lucha Contra el Lavado de Activos y el Financiamiento del Terrorismo y muchos otros organismos competentes, como puede ser el Ministerio de Salud Pública, relacionado con todas las actividades que tienen que ver con salud dentro de la zonas francas, etc. Hay un abanico muy grande de actividades operando bajo el régimen y por tanto es amplio el espectro de temas en los cuales la cámara puede verse involucrada, pero siempre desde la perspectiva de la promoción y fortalecimiento del régimen en general.

Continúa en la página siguiente



frases

“Con la industria, la logística y el comercio, la competitividad la vemos en varios puntos, pero uno fundamental es el de los costos asociados al movimiento de mercadería en todos los eslabones. Desde (...) el puerto y el aeropuerto hasta lo que son temas de flete, seguros, precintos, tasas y documentos aduaneros, entre otros. Todo eso genera un costo logístico que muchas veces condiciona la competitividad que podemos ofrecer a las empresas para instalarse en nuestras zonas francas”.

**Enrique Buero**

Presidente de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay

## Infraestructura, innovación y conocimiento

Para atender los eslabones de la cadena logística

130 años conectando Uruguay al mundo y el mundo a Uruguay

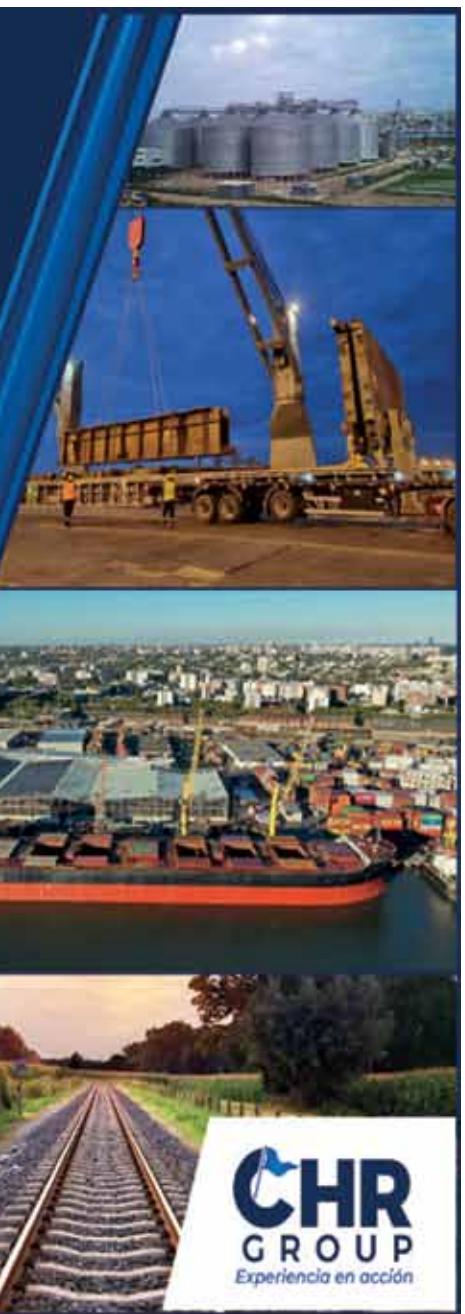
Desde 1892 a través de Christophersen, contribuimos a la integración de Uruguay con el mundo.

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

Somos experiencia en acción

[www.chr.com.uy](http://www.chr.com.uy)

**CHR**  
GROUP  
Experiencia en acción



Viene de la página anterior

**¿Qué temas puntuales los ocupa actualmente?**

Tratamos de ir identificando temas que sean comunes a los desarrolladores y usuarios para establecer prioridades. En ese sentido, hemos venido trabajando en identificar los distintos asuntos que preocupan a nuestros socios y categorizarlos para ver cuáles son los primordiales. Así es que en los últimos años hemos estado enfocados en temas como el teletrabajo y, por supuesto, en los asuntos de competitividad, para lo que tenemos que interactuar con varios actores como Aduana, despachantes, operadores aeroportuarios y portuarios, transporte, etcétera. Así hemos ido identificando temas para ir mejorándolos y repensándolos en algunas ocasiones. Hoy el contexto es tan desafiante que hay que estar permanentemente repensando cómo hacer las cosas para mantenerse competitivo y nuestras zonas francas no están ajenas ya que compiten con otras del mundo y de la región.

**La competitividad es un tema transversal a todas las actividades y en especial para el comercio exterior. La Czfuy integra el Instituto Nacional de Logística (Inalog), ¿Qué trabajo se está haciendo a ese nivel para mejorar la competitividad?**

Por el tipo de actividades que nosotros tenemos en la cámara, la necesidad de trabajar en temas de competitividad está presente por distintos lados. El sector servicios en las zonas francas, por ejemplo, es muy importante. Según el censo 2020, el 45% de las exportaciones y el 69% del empleo está ocupado por ese sector. Ese sector, por ejemplo, tiene sus temas de competitividad relacionados con la disponibilidad de talento y hoy tenemos, sobre todo en actividades relacionadas con tecnología de la información, un desafío grande en la generación de talento propio y en la generación de talento integrando corrientes migratorias de gente capacitada que quiera venir a vivir y trabajar en Uruguay. Ese es un tema importante para un sector crítico. Después, en lo que tiene que ver con la industria, la logística y el comercio, la competitividad la vemos en varios puntos, pero uno fundamental es el de los costos asociados al movimiento de mercadería en todos los eslabones. Desde lo que tiene que ver con el puerto y el aeropuerto hasta lo que son temas de flete, seguros, precintos, tasas y documentos aduaneros, entre otros. Todo eso genera un costo logístico que muchas veces condiciona la competitividad que podemos ofrecer a las empresas para instalarse en nuestras zonas



**frases**

**“La interacción con la Aduana siempre es muy buena; siempre ha tenido gran apertura para con la cámara, para discutir los temas, para buscar la manera de potenciar el desarrollo de actividades y sin descuidar el contralor que tiene que llevar adelante la Aduana, que es importante para todos ya que nos permite generar ámbitos transparentes y seguros.”.**

**Enrique Buero**

Presidente de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay

francas y desarrollar actividades de alto valor agregado relacionadas con el movimiento de mercaderías, actividad que genera inversión y crea empleo nacional y le permite al país integrarse en cadenas globales de valor. Ese es todo un desafío sobre todo si pensamos en nuevos negocios como por ejemplo el e-commerce transfronterizo: el costo elevado que tenemos para poder llegar con las mercaderías o los bienes a la zona franca es lo primero que tenemos que resolver, para luego poder ofrecerles todos los beneficios que el régimen otorga, como seguridad jurídica, la posibilidad de agregar valor y aprovechar las exoneraciones fiscales, además de la estabilidad del país. Estos últimos son todos aspectos muy importantes, pero, en lo que refiere concretamente a actividades que impliquen pasaje de mercaderías por la zona franca, necesitamos poder llegar a la misma de forma competitiva. De lo contrario, nuestra propuesta pierde cierto atractivo.

**¿Qué se está haciendo para mejorar en esos puntos?**

Estuvimos trabajando a nivel de Inalog y poniendo sobre la mesa las inquietudes que tenemos en materia de compe-

titividad en distintos ámbitos. Hemos estado trabajando con la Aduana y con otras cámaras como la Asociación de Despachantes de Aduana. Por ejemplo, junto con muchas cámaras empresariales formalizamos nuestra preocupación por el costo adicional que se crea en la Rendición de Cuentas por temas de control de carga no intrusivo que se va a agregar al costo logístico elevado que ya tenemos. Sin lugar a dudas apoyamos todas las medidas que hagan más eficientes y confiables los controles aduaneros, pero consideramos que ello debería ser financiado con lo que ya se recauda, de lo contrario son costos adicionales que se siguen sumando y atentan contra una competitividad que ya está bastante comprometida en algunos aspectos.

**¿Qué respuesta han tenido?**

La interacción con la Aduana siempre es muy buena; siempre ha tenido gran apertura para con la cámara, para discutir los temas, para buscar la manera de potenciar el desarrollo de actividades y sin descuidar el contralor que tiene que llevar adelante la Aduana, que es importante para todos ya que nos permite generar ámbitos transparentes y seguros. Por

supuesto que la Aduana tiene también sus necesidades y hemos tenido resultados buenos y a veces no tanto, pero esa es la dinámica de trabajo con los distintos organismos, de la misma forma con el MEF. Pero nosotros tenemos la obligación de hacer nuestro mayor esfuerzo por comunicar y demostrar que no hay margen para seguir encareciendo la cadena logística sino todo lo contrario; y en ese intercambio a veces nos va mejor que otras.

**¿Cómo está el sector a nivel de infraestructura?**

En zonas francas estamos muy bien. Las inversiones se han mantenido estables y con buenos niveles en los últimos años si lo comparamos con el resto de la economía. Claro que ahí hay un impacto importante de las inversiones que han realizado las plantas de celulosa. De todas maneras, en general, la infraestructura en las zonas francas es muy buena. Ese es uno de los aspectos que siempre destacamos porque, además de la seguridad jurídica y los beneficios que el régimen otorga, hay toda una inversión en infraestructura y en servicios que hacen que la propuesta sea mucho más que lo anterior. En cuanto a la infraestructura a nivel país, sabemos que se están haciendo inversiones importantes en puertos y aeropuertos, que se sigue invirtiendo a nivel vial y eso es algo que a nosotros nos interesa mucho, ya que en las zonas francas tenemos cargas que llegan por agua, aire y tierra. Siempre estamos muy preocupados por el nivel de conectividad porque necesitamos tener la mejor posible.

**¿Cómo estamos en relación a la región en materia de normativa y funcionamiento de las zonas francas?**

Hay temas de fondo a nivel Mercosur y hay temas de actualidad o de coyuntura, como el de las licencias no automáticas de Argentina. De fondo, y en especial relacionado con el pasaje de bienes por zonas francas y con la industrialización, está la vieja decisión 8 de 1994 del Mercosur, que establece que los productos que tuvieran procedencia de las zonas francas y quisieran ingresar a los países del Mercosur estarían gravados por el Arancel Externo Común (AEC). Allí quedaron como excepciones las zonas francas de Tierra del Fuego (Argentina) y Manaos (Brasil) además de algunos casos puntuales. Esta situación mejoró un poco en 2015 con la Decisión 33/2015, que llevó unos tres o cuatro años para implementarse porque la tenían que internalizar los cuatro países. Esa normativa estableció que las mercaderías o los bienes que tuvieran origen Mercosur y pasaran por una zona franca

antes de llegar al mercado de destino en el propio bloque, conservan el origen Mercosur en la medida que no sufran un cambio de posición arancelaria al pasar por la zona franca. Eso nos mejoró un poco la situación porque nos permitió ofrecer nuestras plataformas de zonas francas para operaciones logísticas intraMercosur sin perder el origen. Antes, con la 8/1994 el simple pasaje por la zona franca hacía que el producto perdiera el origen Mercosur que podría traer. Entonces, empezamos a trabajar con los certificados derivados de origen y ahí mejoró nuestra posición en ese sentido. Ahora se dio un paso más con el acuerdo bilateral que se firmó con Brasil que, aunque no es con todo el Mercosur, reconoce el origen Mercosur a los productos provenientes de las zonas francas de Uruguay incluso cuando sí haya un cambio de posición, siempre y cuando cumpla con las condiciones necesarias para adquirir ese origen Mercosur. Dicho lo anterior, en términos de derecho comparado y del desarrollo que ha tenido el régimen de Zonas Francas, Uruguay sin lugar a dudas se destaca en la región gracias a su seguridad jurídica, confiabilidad y beneficios.

#### ¿Cuál es la gama de beneficios de ese acuerdo?

El acuerdo nos da la oportunidad de ofrecerle a las empresas que vengan a realizar actividades con valor agregado suficiente en las zonas francas la posibilidad de acceder a Brasil con origen Mercosur. Vemos esto con mucho interés por el potencial que significa para nuestras zonas francas. Ahora cuando una empresa extranjera quiera acercarse a mercados de destino Mercosur sabe que Uruguay es una buena opción porque, además de estar cerca, de la estabilidad jurídica, social y económica, y de los beneficios que ofrece el régimen de zonas francas, puede generar valor agregado y, en la medida que su actividad le permita acceder a un certificado de origen Mercosur, puede entrar a Brasil libre de aranceles. Eso vuelve mucho más atractiva la propuesta de nuestras zonas francas. Si entra materia prima y sale producto terminado por ejemplo y el valor agregado que se genera permite acceder a un certificado de origen Mercosur, puede entrar a Brasil sin la barrera del AEC, que estaba antes de este acuerdo bilateral.

#### ¿Eso impedía la llegada de algunas empresas?

Había algunas empresas que su propia actividad o el tipo de producto le permitía pagar el AEC para entrar a Brasil y el mercado lo justificaba, pero otras no tenían el margen como para que fuera viable ya sea por la actividad que realizan o por



#### frases

“El acuerdo nos da la oportunidad de ofrecerle a las empresas que vengan a realizar actividades con valor agregado suficiente en las zonas francas la posibilidad de acceder a Brasil con origen Mercosur. Vemos esto con mucho interés por el potencial que significa para nuestras zonas francas”.

#### Enrique Buero

Presidente de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay

lo elevado del AEC. Según el censo 2020, las exportaciones a Brasil desde zona franca estaban en el puesto número nueve. Confiamos en que esta medida nos ayude a que Brasil esté mejor posicionado en materia de exportaciones.

#### ¿Cuáles sectores son los que se verán favorecidos con el acuerdo con Brasil?

Vamos a tener que esperar un poco para saberlo con certeza, pero lo que sí podemos decir es que este acuerdo ha despertado el interés de distintos inversores, proyectos y compañías que, de alguna manera, se ven interesados en que esto haya ocurrido porque tienen fuertes exportaciones a Brasil. Son empresas más que nada de origen europeo y norteamericano, que están lejos de Brasil y que ahora ven la posibilidad de estar más cerca y con más beneficios. En ese sentido, seguramente son varias las zonas francas que ya están contactando a muchos potenciales clientes que tuvieron en el pasado y que lo habían descartado porque esta posibilidad no estaba. Otros claros beneficiados son algunos industriales que ya están instalados en zonas francas y exportando a Brasil que ahora estarán amparados por este acuerdo que tiene un plazo indefinido a diferencia de los acuerdos puntuales que existieron antes. También hay casos de empresas farmacéuticas y químicas, por ejemplo, que antes no estaban alcanzadas. Este nuevo

beneficio se suma a lo que ya considerábamos una propuesta atractiva que es la posibilidad de contar con centros de

distribución en Uruguay, cerca de los mercados de destino, con mercaderías almacenadas en tránsito y sin límite temporal,

con la posibilidad de realizar procesos de valor agregado y abastecer los distintos mercados rápidamente.



#### Un verdadero Ecosistema Logístico

+45  
Oficinas

10  
Países

7  
Áreas de Negocios

# MSC, 25 años en Uruguay y un camino exitoso

Mediterranean Shipping Company celebró su aniversario compartiendo novedades con sus clientes

**E**l jueves 20 de octubre Mediterranean Shipping Company (MSC) Uruguay, celebró su 25º aniversario, reseñando su desarrollo en el mundo y anunciando la creación de su servicio aéreo.

En la ocasión, el Managing Director de MSC Uruguay, Roberto González, recordó que así como la compañía "ha incursionado en el mundo con un gran crecimiento en terminales de contenedores, depósitos, trenes, camiones y barcazas (...), a partir de enero de 2023 comenzará a ofrecer servicios aéreos, ya que MSC ha fundado la empresa MSC Air Cargo".

Pero la historia de la compañía en Uruguay empezó a escribirse en 1997, cuyas operaciones consistían de movimientos de carga vía feeder a través del puerto de Buenos Aires.

Un año más tarde, el 13 de octubre de 1998 fue el día señalado para la llegada del primer barco de la naviera al puerto de Montevideo. Fue el MSC Anastasia.

Según recordó González, en aquel entonces eran ocho personas en una pequeña oficina en la calle Maciel, en la Ciudad Vieja.

"Nuestro comienzo no fue sencillo, ya que desembarcaba en Uruguay una compañía naviera que en esta costa no era muy conocida y que ocupaba el puesto número cinco en el ranking mundial de compañías marítimas globales", manifestó.

Al respecto, agregó que "en aquel momento una revista especializada llamada Containerisation titulaba 'The really big Boys', haciendo referencia a MSC".

Pero hoy, esta compañía, "totalmente familiar, ha tenido un crecimiento orgánico, y no por adquisiciones de otras empresas, lo que denota la inteligencia, la visión y el buen manejo del negocio", recalcó el presidente de la filial uruguaya. En la actualidad MSC ocupa el número uno del mundo en su rubro.

"No nos detuvimos, trabajamos con pasión, apostamos al mercado local, lo que nos permitió evolucionar constantemente y crecer de manera exponencial", dijo González, quien agregó que ser la más importante del mundo hoy lleva a "redoblar esfuerzos y a volcar el desarrollo y conocimiento a una continua mejora en atención los clientes".

En su alocución, también señaló con orgullo que MSC ofrece



Roberto González, Jorge Seré, Salvatore Prudente, Juan Seré y Jorge Seré Terra



Gabriela Peri, Roberto González, Diego Pescadere y Miguel Pezzutti



Claudio Bozzo, Roberto González, Juan Curbelo

cinco servicios directos en Montevideo, que son los que permiten seguir conectando a Uruguay con el mundo y se refirió también a la importancia del equipo de trabajo.

"Me gustaría resaltar nuestro crecimiento en la cadena de logística, pudiendo ofrecer una asistencia integral: servicios de camionaje, depósito, storage de contenedores, llenado y vaciado de contenedores. Nos dimos cuenta de la importancia y el potencial que tiene Uruguay para nuestra compañía y hemos sido pioneros en invertir en nuestro propio depósito de contenedores vacíos, reparaciones, lavados. Y no nos quedamos ahí, sino que seguimos creciendo e invirtiendo en depósitos en área portuaria y siempre apostando a dar las mejores soluciones logísticas a nuestros clientes", dijo González.

Asimismo, manifestó que la compañía está incursionando en el camino hacia la digitalización, dando soluciones de e-commerce a través de la plataforma MyMSC, mientras se sigue avanzando con otras soluciones como el BL electrónico.

Por otra parte, tuvo un párrafo para el trabajo comprometido por la sustentabilidad y la reducción de emisiones de carbono, así como con la ayuda social "a todo nivel" a través de la Fundación MSC.

De esta manera, MSC Uruguay continúa apuntando al desarrollo, tras 25 años de crecimientos y contacto directo con los clientes en el país.

# Transportistas terrestres recuperan competitividad

La diferencia cambiaria ya no limitará a los camioneros uruguayos con respecto a los argentinos; evaluó el director Nacional de Transporte Pablo Labandera

**L**a ley aprobada por el Parlamento para eliminar las asimetrías existentes entre los transportistas de Uruguay y Argentina (debido al tipo de cambio) permitió evitar un conflicto que pudo haber acarreado consecuencias importantes para la actividad.

Así lo evaluó el director nacional de Transporte, Pablo Labandera, quien recordó que tras el reclamo de los transportistas, la situación había escalado a ese nivel, ya que se trata de un tema que se arrastra desde hace un tiempo.

El jerarca conversó con *Comercio Exterior & Transporte* y aseguró que la nueva norma, que cuenta con solo un artículo, permitirá recuperar la ocupación de la flota de camiones de carga internacional.

## ¿Cómo se llega a esta situación de la asimetría de competitividad como para necesitar una ley como solución?

Lo que sucede es que algunas el pago efectivo que se le hace al transportista argentino, la diferencia de cambio que existe entre el oficial y el mercado negro lo colocan en una mejor situación desde el punto de vista competitivo con respecto a sus pares uruguayos. El margen de la transacción cambiaria les permitía a los argentinos fijar precios más bajos, que luego recuperaban con el cambio de la divisa.

## ¿Desde cuándo se venía dando esa situación?

La verdad es que el planteo inicial de la Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional de Carga (Catidu) se dio hace ya más de un año y medio. Se fueron sucediendo las circunstancias y aparecieron dudas jurídicas



El director nacional de Transporte, Pablo Labandera, celebró la nueva normativa que reclamaba el sector

acerca de si esto podía resolverse por decreto o por otro tipo de norma y finalmente se terminó implementando ahora. Básicamente, lo que establece la nueva ley es que todos los pagos que se realicen en virtud de los fletes del transporte de cargas internacional terrestre con Argentina, van a tener que ser abonados al país de la matrícula del transporte por medio de una transferencia obligatoria y a través de entidades financieras o bancarias. Esto quiere decir que, en la medida que se haga la transferencia a través de estas entidades, el transportista va a cobrar al tipo de cambio oficial, con lo cual esa disparidad que le daba una competitividad artificial, va a desaparecer.

## Más allá de la equiparación en relación al tipo de cambio, ¿cómo está la competitividad real del sector uruguayo con respecto al argentino?

La aspiración es que con esto se equilibre bastante; pero también

hay otro planteo por parte de Catidu, que se formalizó en su momento y tiene que ver con la exoneración del IVA al flete por el tramo nacional, ya que los transportistas extranjeros no tienen que tributar por ese tramo y los uruguayos sí. Pero eso está analizándose en la órbita de los servicios técnicos del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y, en una segunda etapa, eventualmente podremos avanzar sobre eso. Esos dos que mencionamos eran los reclamos sustanciales de los transportistas uruguayos. Entendemos que esta medida va a permitir restablecer, de alguna manera, ese desequilibrio que se había generado y que redundó en una pérdida de competitividad y, por tanto, de trabajo bastante importante.

## ¿Se puede cuantificar lo que se ha perdido o lo que se puede recuperar con esta medida?

Sí. Más allá de los problemas estructurales existentes en uno y otro lado del Río de la Plata, de

alguna manera, en los últimos años los fletes se venían compartiendo en partes iguales para los transportistas uruguayos y argentinos. Pero últimamente, el 85% se estaba haciendo con flota argentina. Éramos conscientes del diagnóstico y por suerte ya llegó la solución.

## ¿En cuánto tiempo se puede notar el cambio en el sector?

Suponemos que el efecto va a ser inmediato. Si bien ya hay negocios cerrados con las empresas argentinas, los que se ciernen de ahora en adelante van a tener esta restricción de pago. Además, el Poder Ejecutivo va a salir a controlar porque la idea es que el resultado sea inmediato.

## ¿Qué otros asuntos hay sobre la mesa en el diálogo con los transportistas?

En relación al transporte de carga nacional estamos teniendo cinco mesas de diálogo sobre temas muy importantes que le interesan al sector y por ello nos

estamos reuniendo con el sector privado y con otros reguladores nacionales. Una de esas mesas tiene que ver con la informalidad, otra con los lugares de descanso para los choferes, que es un tema que nos preocupa especialmente y queremos llegar a fin de año con 10 lugares de descanso establecidos. Estos lugares serán apoyados por el ministerio, pero no serán ni gestionados ni regulados por la cartera. Acá lo que buscamos es que se dé la sinergia entre los actores privados para que ellos mismos puedan contar con un marco favorable en ese sentido. Otra mesa está relacionada con la problemática que se ha generado en el puerto de Montevideo como consecuencia de las demoras, algo que también estamos analizando y tratando de coordinar algunos aspectos de mejoras desde el ministerio y con la Administración Nacional de Puertos. Esto se da en momentos de cambios de infraestructura en el puerto y la colocación de los escáneres, que provocará una variación sustancial en el régimen de control. Habrá una cantidad importante de balanzas y cabe esperar que los cuellos de botella que se daban en momentos del control, vayan desapareciendo.

## La preocupación de los transportistas tenía que con los espacios en el nuevo acceso y el flujo de salida luego de pasar por las balanzas. ¿Cómo se trabajó en eso?

Se logró reunir a los ingenieros del ministerio con la gente de la Intergremial Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay y se trabajó al respecto. Es algo bien positivo que actores públicos y privados hayan encontrado juntos la solución que, en definitiva, facilitará la tarea de todos los protagonistas.

## 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

# Cennave impartirá curso con certificado de la Unctad

**C**on presencia de autoridades nacionales y portuarias, este jueves en la sede del Centro de Navegación (Cennave) se realizó el lanzamiento del Curso de Gestión Moderna de Puertos con certificado de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad por sus siglas en inglés).

Este programa, que en Uruguay se iniciará en 2023, llegó de la mano del Instituto Nacional de Logística (Inalog) que, luego de recibir y aceptar la propuesta de la Unctad, decidió que un curso de semejante importancia fuera impartido en el Cennave. El curso dura dos años y está separado en ocho módulos.

Entre los presentes en el lanzamiento estuvo el subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Juan José Olaizola, quien aseguró que se trata de



“un curso de primer nivel de formación de funcionarios portuarios y de capacitación que

brinda la Unctad en distintos países del mundo, con una gran experiencia en este tipo de cur-

sos y de formación de funcionarios”. El jerarca destacó el hecho de que este programa llegue a

Uruguay y que sea auspiciado por el Inalog y el Cennave, ya que “juntan fuerza y crean una buena sinergia de colaboración”. “El Cennave tiene una importante experiencia con su instituto de capacitación que brinda también instrumento y conocimiento a los funcionarios portuarios y en este caso se está trayendo, a través del Inalog, este curso de primer nivel mundial, en el que se va a poder capacitar en materia de gestión portuaria, en materia de derecho, de marco jurídico aplicados a los puertos y nos van a traer la experiencia comparada de los principales puertos del mundo, con lo que nos van a estar acercando lo que es la operativa portuaria de primer nivel mundial a los principales puertos uruguayos y a todos los funcionarios, gerentes y administradores, que intervienen en la actividad portuaria”, manifestó Olaizola en rueda de prensa.

YANG MING

UNA DE LAS COMPAÑIAS NAVIERAS  
MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO,

CONECTANDO SEMANALMENTE  
A MONTEVIDEO CON EL LEJANO ORIENTE.

GENERAL AGENT IN URUGUAY  
CONTINUAMOS LIDERANDO

REPREMAR  
SHIPPING

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