

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • EL OBSERVADOR Sábado 27- Domingo 28 de noviembre de 2021 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 217

Para profundizar

El sector marítimo-portuario volvió a preguntarse cuáles son los costos del dragado nacional y se reavivan viejos cuestionamientos al departamento de la ANP responsable de esas tareas. • Páginas 2 a 8



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

Se reavivan cuestionamientos al departamento de dragado

Una cotización que la ANP hizo llegar a TCP para un trabajo a pie de muro evidenció los altos costos de la flota local con respecto a los precios de referencia internacional y la poca disponibilidad de equipos

La nueva polémica surgida en torno al dragado en el puerto de Montevideo reveló algunos datos que volvieron a poner sobre la mesa la discusión acerca de la eficiencia del departamento de dragado de la Administración Nacional de Puertos (ANP) y reavivó preguntas relacionadas con el costo que el Estado está pagando por algunos trabajos de profundización que se hacen a diario.

Las declaraciones realizadas a La Diaria por la directora vocal del ente (oposición), Alejandra Koch, dieron lugar a que se conocieran algunos hechos que dejaron en evidencia las falencias que tiene la ANP para dragar bajo los estándares internacionales.

Koch mostró su desacuerdo con que la ANP haya autorizado que Terminal Cuenca del Plata (TCP) contratara a una empresa privada para dragar a pie de muro en el muelle de la terminal. Según, la directora, esto incurrió en el incumplien-



La draga D7 es la más vieja de la flota de la ANP y tiene un rendimiento tres veces menor a la última adquirida

dragas públicas estaban en dique, con desperfectos o con trabajo asignado, entre otros impedimentos como el régimen de trabajo del personal y asambleas sindicales (ver página 4 y 5).

Pero independientemente de la situación coyuntural de estas embarcaciones, la ANP llegó a cotizar el trabajo solicitado y el precio pretendido ascendió a US\$ 11 el metro cúbico. Según se sostuvo, este precio surgió de un informe de costos realizado por el departamento comercial de la ANP.

Esta cotización, que se hizo pública, para muchos actores del sector es un precio de referencia del costo del dragado en manos de la ANP, lo que genera viejas interrogantes de cuánto se está pagando por esta tarea.

Expertos en dragado coincidieron que el precio cotizado por la ANP es más del doble de lo que se maneja en el ámbito internacional y algunas fuentes consultadas aseguraron que ese trabajo se paga entre US\$ 3 y US\$ 5 el metro cúbico.

Según las autoridades, las condiciones bajo las que podía dragar la ANP implicaban una demora de alrededor de un mes, cuando el dragado mencionado se realizó en ocho días.

Pero lejos de la polémica y de las posibles argumentaciones, lo que generó mayor preocupación al conocerse todos los detalles es la presunta ineficiencia del dragado nacional y qué tanto se está haciendo para subsanar esta situación.

En este sentido, cabe recordar que la ANP utiliza recursos propios para el mantenimiento del antepuerto y los muelles públicos, y que también realizará la profundización a 13 metros del canal de acceso al puerto de Montevideo.

Varios actores del sector volvieron a dirigir sus miradas al departamento de dragado recordando que siempre ha sido un área envuelta en polémicas de distinta índole, que ha motivado pedidos de auditorías internas y externas de las cuales el resultado no se ha hecho público.

Incluso, en 2016 varios asuntos motivaron un pedido de informe del Parlamento que nunca fue respondido. El mismo fue

to de la ley que reserva a los buques de bandera nacional “la navegación y comercio de cabotaje, o sea aquella que se realiza entre puertos de la República, así como los servicios de puerto y playa, las operaciones del salvataje, alijo, y las que efectúen los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya”.

En este sentido, la ley agrega que el Poder Ejecutivo podrá autorizar con carácter de excepción en estas operaciones, la utilización de embarcaciones de bandera extranjera cuando no existan disponibles embarcaciones de bandera nacional”.

Aquí es donde se desató la polémica. Koch aseguró que las dragas de la ANP estaban disponibles, pero según información que pudo recabar *Comercio Exterior & Transporte*, las necesidades de TCP, de dragar en un tiempo determinado, sumado a los problemas que tenían en ese momento las dragas nacionales, hacían imposible que la ANP pudiera cumplir con el trabajo.

Según declaró detalladamente el vicepresidente de la ANP, Daniel Loureiro, las



Un verdadero

ECOSISTEMA

Logístico

capaz de ofrecer las más variadas combinaciones de servicios adaptables a los requerimientos de todos nuestros clientes.







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

gruporas.com






llevado adelante por el entonces diputado Jorge Gandini, que realizó varias interrogantes relacionadas con asuntos como un eventual desvío de combustible, de gastos excesivos y otros recordados como los “dedos de silicona” y la “merluza azul” (ver páginas 6, 7 y 8).

En relación a los “dedos de silicona” el hecho fue que un jerarca de dragado marcaba los ingresos de varios de los funcionarios con sus huellas dactilares impresas en silicona, mientras que en lo referente a la merluza azul tiene que ver con una licitación de alimentos que incluía artículos de lujo y en cantidades excesivas, según los entendidos en la materia.

La draga D11

Por otra parte, también llamó la atención de los actores del sector que la ANP estuviera evaluando la compra de una nueva draga bajo las mismas condiciones que se compró la draga D11, para la que se hizo un contrato de fabricación compartida para que participara la mano de obra uruguaya.

De acuerdo con lo expresado por algunos referentes en estos temas, el pago de US\$ 60 millones fue excesivo, ya que se entiende que hubo un sobrecosto de US\$ 20 millones por la condición de ensamblar



El régimen de trabajo no permite hoy en día que las dragas estén operativas durante las 24 horas . FOTOS ANP

en Uruguay y generar puestos de trabajo.

Pero además, se asegura que esta tarea terminó generando deficiencias en el armado y que

eso repercutió, incluso, en los rendimientos de la draga.

Finalmente, con todos estos elementos, los actores privados que son usuarios y operadores

del puerto de Montevideo, siguen preguntándose por los costos reales del dragado de la ANP y por qué mientras se habla de proyectar

la actividad a los rangos de la operativa internacional, se sigue protegiendo a un departamento que ha tenido sucesivos inconvenientes.

ESTAMOS EN OBRA

URUGUAY
TCP
PUNTO DE REFERENCIA
TCP

www.terminaltcp.com.uy

KATOEN NATIE
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

Las dragas de ANP y sus problemas de disponibilidad

El vicepresidente de la ANP, Daniel Loureiro, explicó a *Comercio Exterior & Transporte* la situación del equipamiento público y por qué TCP contrató a una empresa privada para dragar el muelle

Días pasados se generó una controversia por la contratación de una dragadora privada por parte Terminal Cuenca del Plata (TCP). Algunas voces entendieron que por ley se debió contratar a la Administración Nacional de Puertos (ANP), pero el argumento de la autoridad portuaria para permitir lo hecho por TCP es que los equipos nacionales no estaban disponibles. En ese sentido, el vicepresidente de la ANP, Daniel Loureiro, dijo a *Comercio Exterior & Transporte* que hay “muchísima tranquilidad con la decisión que se tomó” y que no hubo ningún incumplimiento de la ley.



Daniel Loureiro, vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos

TCP necesitaba el dragado en el muelle, que además está obligado a hacerlo. ¿Es así?

Por el contrato de gestión la empresa TCP está obligada a dragar a pie de muro y hasta 50 metros del mismo, que es la zona donde atracan los buques para hacer sus operaciones en la terminal. En el caso particular, la empresa disponía de una ventana de tiempo de una semana para trabajar en el muelle y, puntualmente, tenía desde el 31 de octubre hasta el 8 de noviembre, cuando finalizó el trabajo a la hora 7. Para ese trabajo solicitó un estimativo de costos para hacerlo con los medios de la ANP y la cotización que se dio por parte de la administración fue de US\$11 el metro cúbico.

¿Más allá de que lo terminó haciendo con una empresa privada,

por ley debió priorizar el dragado nacional?

Para traer un buque de bandera extranjera a realizar una tarea de este tipo en aguas jurisdiccionales uruguayas se tiene que pedir un waiver, que es un trámite que lo conduce la Prefectura Nacional Naval. Para que se pueda autorizar la operación tiene que no haber un navío uruguayo que pueda hacer el mismo trabajo. Básicamente, ese es el concepto de la norma. Y en este caso se contrató una draga de la empresa Jan de Nul, que estaba afectada a la Hidrovía Paraná-Paraguay y se encontraba en Santa Fe. En cuanto a dragado, y a las características técnicas para el trabajo que necesitaba TCP, en Uruguay solamente lo podían hacer las dragas de la ANP.

¿Y por qué no lo hizo la ANP? ¿Había disponibilidad de las dragas?

Para hacer ese trabajo se necesitaba una draga de succión y, de esas características, la flota de la ANP consta de tres unidades. La D11, que es la más nueva, la D9 y la D7, que es la más vieja y tiene una productividad tres veces menor que la D11. En el momento que TCP solicitó hacer el trabajo, la D7 no estaba disponible, dado que desde el 23 de octubre tuvo sistemáticamente un problema eléctrico. Si bien la embarcación podía navegar, el sistema de dragado no estaba funcionando y por ello estuvo en el dique de la Armada desde el 23 de octubre hasta el 5 de noviembre. Además, si no hubiese tenido ese inconveniente, esa draga está asignada a los trabajos en

las dársenas y el antepuerto. Por su parte, la D9 estaba en dique con reparaciones y la D11 está asignada a una zona del canal de acceso, que va entre los kilómetros 31 y 35 para el dragado a 13 metros. Asimismo, esta última tuvo un problema de frigorífica y estuvo parada, al igual que el 1 de noviembre, que no trabajó porque se desarrolló una asamblea sindical. Pero, además de todo esto, estamos teniendo escasez de personal en la flota de dragado y, de acuerdo con los convenios de operación del régimen de trabajo de las dragas, no se puede dotar de la cantidad de gente necesaria como para trabajar las 24 horas y tampoco se hacen horas extras. Por lo tanto, de los tres turnos diarios que se debería tener para

operar continuamente, se están cubriendo solo dos. El resto del tiempo la draga fondea fuera del puerto hasta que retoma las actividades. Esa limitante se está teniendo en la draga D11 para el dragado a 13 metros, pero también se extiende a las demás dragas. Dicho esto, si uno tiene una ventana de tiempo para hacer un trabajo, como sucedía con el pedido de TCP, y nuestras dragas no tienen el personal suficiente y tienen que parar, se hace difícil poder asumir la responsabilidad de realizar el trabajo, más allá de si están disponible y del precio por metro cúbico que se pueda cotizar.

Usted mencionó que al departamento de dragado le falta personal...

Sí, en especial por las políticas de dotación que utiliza la ANP, en la que los operarios trabajan ocho horas y con dotaciones que son espejo en cada una de las dragas por más que estén sean de distintas características en cuanto a la gente que necesitan para operar. De esta manera se requiere mucho personal y todas esas cosas van encareciendo los precios del dragado.

¿Entonces el problema está en cómo se utilizan los recursos humanos más que en la cantidad de gente?

Se podría decir que sí. Las dotaciones de los barcos las determinan los fabricantes, que especifican con cuántas personas puede trabajar en su máximo potencial. Eso depende mucho de las tecnologías que utiliza

No existe el “despilfarro” de otros momentos

En su momento, la lista de alimentos solicitados para las dragas fue motivo de gran polémica, ya que en la misma aparecían artículos de lujo y en cantidades consideradas excesivas. Uno de los alimentos incluídos fue merluza azul y ese es el nombre con el que se conocía el caso en el sector. Consultado al respecto, el vicepresidente de la ANP, Daniel Loureiro, explicó que “eso ha sido acotado” y que, “si bien se cuida el aspecto alimentario, como en todo barco,

eso se ha corregido”. Asimismo, el jerarca agregó: “Por supuesto, es una valoración subjetiva, pero, como marino, al haber estado navegando muchísimos meses, tengo claro que el tema de la alimentación es algo que afecta la moral de la tripulación. Pero de ahí al listado que se pretendió en su momento, hay una distancia. Hoy no es un despilfarro como se puede haber dado en otro momento”.

Se “aprovechó” para dragar la zona de giro sin costo para la ANP

● Según explicó Daniel Loureiro, vicepresidente de la ANP, el dragado a pie de muelle, como el que hizo TCP con la draga privada, tiene una técnica que es necesario entender.

● El dragado a pie de muro no se succiona, se hace por arrastre. Es decir, interviene una embarcación con un arado, que va pasando y empujando el barro, separándolo del muelle. Luego, ese barro se recoge con la draga de succión.

● Debido a los atraques de embarcaciones de cabotaje, de barcazas y de buques de ultramar que operan durante el tiempo previsto para el dragado, existen momentos en que las dragas quedan stand by.

● Ese tiempo muerto también se paga por parte del contratante y, en este caso, en lugar de que las dragas permanecieran sin trabajar, TCP ofreció dragar en el antepuerto, en la zona de giro, en beneficio del Estado,

sin costo para la ANP. De otra forma, ese trabajo se tendría que haber hecho con la draga D7, con una cuantía limitaciones, incluida la del tiempo que estuvo parada.

● De esta manera, “se aprovechó la presencia de la draga privada, de gran capacidad, para llevar esa zona a las profundidades deseadas, como fue confirmado por los guarismos que resultaron de las batimetrías”.

cada embarcación, por lo que un buque más moderno puede operar con menos cantidad de gente que otro igual, pero con tecnología más antigua. Sin embargo, cuando se utiliza el criterio de tener la misma dotación en todas las dragas, se deja de contemplar el criterio que implica la tecnología.

¿Por eso se está haciendo un llamado de personal para tripular las dragas?

Se va a hacer próximamente.

¿También se está pensando en comprar otra draga?

No. No se está pensando en comprar otra draga. Se estuvo viendo la posibilidad de extender el contrato de construcción (con la empresa y bajo el mismo régimen que se compró la draga D11), pero no se ha tomado esa decisión. Que se evalúe la posibilidad no quiere decir que se tome una decisión al respecto, sino para ver dónde se está parado, analizando ventajas y desventajas para realizar una tarea de planificación.

¿Podría decirse que el precio de US\$ 11 el metro cúbico, que es el que se pasó a TCP, podría decirse que cercano al costo del dragado con equipos propios?

La determinación de ese precio es una cuestión muy técnica que hizo el área comercial, con sus técnicos y contadores tomando en cuenta los costos del Estado para hacer el trabajo solicitado.

¿Y cuál es el costo del dragado que se va a realizar a 13 metros en el canal de acceso?

No podría decirlo. Lo que sí se puede decir es que el Estado, la ANP, se ha comprometido a dragar a 13 metros el canal de acceso con la flota y personal propio. Así fue asumido y así se está ejecutando. En cuanto al costo de eso y a tratar de comparar si es más caro que el costo de un privado, ya entraría otro tipo de valoraciones que no vienen al caso.

¿Cuán avanzado está el dragado a 13 metros?

Hay muchos sectores del canal de acceso en los que se ha llegado a esa profundidad y ahora se está trabajando cerca del kilómetro 45. Otros sectores del canal están en los 12,60 metros y se sigue profundizando. Si bien se tenía la idea de finalizar cerca de fin de este año, tal vez insuma un poco más de tiempo debida a las limitaciones de disponibilidad que reseñé antes. En estos días estará subiendo a dique la draga D11 por trabajos que se realizarán por la garantía del fabricante y por reparaciones importantes en las hélices, debido a toques que se dan normalmente con algunos objetos. Para esos trabajos se estiman unos 15 días, aunque siempre es difícil calcular con certeza.

¿Luego se puede seguir dragando en el verano?



Daniel Loureiro aseguró que se avanza en el dragado del canal a 13 metros. FOTOS ANP

Después viene la detención de las actividades por licencia del personal entre diciembre y enero.

¿La licencia de personal es porque no se puede dragar en verano por la temporada de playas?

No. Se para porque el personal toma licencia.

Pero existe una idea de que en verano no se puede dragar por restricciones medioambientales durante la temporada de playas. ¿Eso es así?

No. Nosotros tenemos la habilitación medioambiental para hacer todos los trabajos todo el año. La autorización de Medio Ambiente tiene en cuenta los efectos estacionarios, entre otras cosas, pero no tenemos restricciones en ese sentido.

Otro asunto importante a solucionar en el puerto es el reclamo de los trabajadores de Montecon y la situación que les genera el traslado de las escalas de los buques desde los muelles públicos hacia TCP de acuerdo con la aplicación del nuevo reglamento de atraque, producto de un protocolo relacionado con el acuerdo entre el gobierno y Katoen Natie, accionista mayoritario de TCP. ¿Qué se está haciendo al respecto?

Se está trabajando con el sindicato y con una participación muy activa de la Dirección Nacional de Trabajo. Se está llevando adelante una negociación en la cual se procura garantizar los puestos y las condiciones de trabajo de aquellos empleados que puedan verse afectados por la aplicación obligatoria del protocolo, del artículo 14 del reglamento de atraque.

Los trabajadores que se ven afectados están solicitando una solución. ¿Qué va a hacer la ANP en ese sentido?

Nosotros ya venimos brindando soluciones. Hay un compromiso de Katoen Natie de privilegiar a aquellas personas que tengan experiencia portuaria en el llamado a personal que se va a hacer a la brevedad. Entiéndase

entonces que la gente de Montecon está muy calificada; por lo tanto, se iba a tener en cuenta, siempre y cuando los eventuales despidos sean consecuencia de la aplicación preceptiva del protocolo. Porque también puede ser una decisión de un armador irse del muelle público y pasar a operar en TCP voluntariamente. Asimismo, en los próximos cuatro años la terminal va a estar en obra de ampliación, tanto de los muelles como de la playa de contenedores. En este sentido, la capacidad de absorción de TCP,

de todo el movimiento de contenedores, va a estar dada por el avance de obras. Por ello se hizo el protocolo, para generar las condiciones de poder ir evaluando en qué medida TCP va a estar en condiciones de ir absorbiendo más servicios (que hoy operan en muelles públicos). En definitiva, hasta el momento se pasó un solo servicio y por ahora no hay ningún otro problema en cuanto a las capacidades operativas.

La evaluación que menciona del pasaje del primer servicio se

va a hacer en diciembre. Si esa evaluación arroja resultados positivos y que la terminal operó en tiempo y forma, ya se pasa otro servicio.

No, no. Hay que ir haciendo evaluaciones de las capacidades operativas 30 días antes de cualquier pasaje de servicio. Con este pasaje del primer servicio se ha previsto que, tal vez por gran parte de los próximos cuatro años, no haya posibilidad de pasar otro servicio por la aplicación del protocolo. Esas son las expectativas que tenemos.

En este tiempo, la ANP se ha comprometido en absorber parte del personal que quede libre en Montecon.

No. Esa es otra exigencia del sindicato. Es decir, que si no eran absorbidos por Katoen Natie, la ANP se comprometiera a hacerlo. Legalmente, eso no se puede hacer, pero sí hay un compromiso que en los futuros llamados que se vayan a hacer se iba a priorizar la gente con experiencia portuaria.

¿Existe la posibilidad de tomar parte de esta gente en el departamento de dragado, por ejemplo?

No. La experiencia portuaria que tiene la gente de Montecon es en los muelles y para embarcar en la flota tiene que ser gente de mar.

INTEGRITY INNOVATION INTENSITY AGILITY



Multimar

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

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

www.multimar.com
Montevideo, Uruguay

“Sería bueno saber cuál es el rendimiento” del dragado

El senador Jorge Gandini habló de los compromisos de la administración anterior con el sindicato y que, como consecuencia, se perdió la oportunidad de dragar a 14 metros el canal de acceso al puerto



frase

“El sentido común me lleva a concluir que si estamos muy fuera de precio (con el dragado), algo tenemos que hacer. No solo para abaratarlo, sino para mejorar los costos internos, colocando incluso la variable de tener el equipamiento y el personal, que se está pagando se use o no. Esa es una variable importante a la hora de tomar decisiones”.

Jorge Gandini

Senador por el Partido Nacional

El senador nacionalista Jorge Gandini dijo que han habido algunos cambios en la política de dragado, pero no descartó pedir información de costos

Las polémicas en el sector de dragado de la Administración Nacional de Puertos (ANP) no son nuevas, pues ha sido una división y una actividad cuestionadas durante años y con muchas preguntas realizadas que aún siguen sin respuestas. Los costos, el régimen de trabajo y hasta los listados de alimentos que han conformado algunas licitaciones han estado en tela de juicio. En ese sentido, hoy, tras la nueva discusión generada por el dragado a pie de muelle de Terminal Cuenca

del Plata (TCP) (*ver páginas 2, 3, 4 y 5*), varias de esas preguntas vuelven a tomar fuerza y a ponerse sobre la mesa.

El senador nacionalista Jorge Gandini, integrante de la Comisión de Transporte de la cámara alta, ha estado sobre estos asuntos desde la legislatura pasada, cuando era diputado.

En 2016 realizó un pedido de informe (*ver recuadro en página 8*) a la ANP que nunca fue respondido y cuyas preguntas, según dijo el legislador a *Comercio Exterior & Transporte*, podrían repetirse para tener mejor información.

13 metros

Son los que tendrá el puerto de Montevideo luego de la profundización que hará la ANP con recursos propios. Los 14 metros que se pretendían no se consiguieron por un procedimiento erróneo en el proyecto presentado a la CARP

En 2016 usted hizo un pedido de informe sobre el departamento de dragado en el que se habían detectado irregularidades. Nunca tuvo respuesta de las autoridades de ese momento. Hoy parece que las preguntas siguen siendo las mismas en su mayoría ¿Qué supo acerca de esos datos que usted solicitó?

En 2016 había una situación bastante complicada en el puerto, en el sector de dragado, que ahora ha ido cambiando. Varias de las preguntas en aquel pedido de informe conducían a relacionar algunos hechos que ocurrieron en aquella época

con la creación de la gerencia de dragado, en la que se nombró como responsable a un funcionario que había sido descubierto con aquella estafa de los llamados dedos de silicona, aquella cosa vergonzosa. Ese funcionario fue descubierto con una bolsa con una cantidad de dedos de silicona para marcar el ingreso de varios funcionarios a través del nuevo sistema que se había implementado (con la huella digital). Esa persona, que fue objeto de investigación y de sumario, fue un dirigente sindical importante y, además, gerente de dragado.

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

A qué se refiere con que ha ido cambiando. Esa persona sigue siendo funcionario de la ANP. ¿O no es así?

Sigue en la ANP, pero dejó de ser el gerente de dragado. La gerencia hoy tiene otra conducción y (desde aquel entonces) se compró una draga nueva. Pero lo más importante es que se inició un proceso de dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo a 13 metros y de los muelles que así lo permiten. Esto será un cambio sustancial en el aprovechamiento de la infraestructura y se está haciendo con una draga pública, con los funcionarios de la propia ANP y con una planificación que, por lo que sé, viene cumpliéndose. Quizás a fin de año ya esté terminada la primera etapa. Es decir, entonces, que hay un cambio sustancial en los recursos humanos, en la conducción e, incluso, en la propia dedicación de recursos materiales para la dirección de dragados. Esta es un área absolutamente estratégica que era un coto del sindicato. En ese sentido, algunas cosas muy graves han pasado en el país, con afectación a toda la economía nacional por la incidencia fuerte del sindicato en la dirección de la ANP durante el gobierno pasado. Han sido cosas muy graves.



El futuro calado del puerto de Montevideo dependerá de nuevas negociaciones con Argentina por el dragado

¿Cuáles serían las cosas más graves a las que se refiere?

La más grave es que Uruguay negoció, adecuadamente, renunciar a la pretensión de coparticipar en la construcción del canal Magdalena que

proyecta Argentina a cambio de la autorización de dragar a 14 metros el canal de acceso al puerto de Montevideo. Lo hizo a través del liderazgo de Felipe Michelini, que estaba al frente de la delegación uruguaya de la

Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) y fue un acuerdo que se concretó en una visita del canciller uruguayo a

Continúa en la página siguiente

frase

“La ANP hizo el pedido a 13 metros para cumplir con la demanda del sindicato, porque haberlo pedido a 14 metros implicaba contratar el servicio de dragados a empresas privadas (...) Ahora, dragar a 14 metros sin la autorización argentina no lo podemos hacer. Y hoy esa autorización no está a la vista; perdimos aquella oportunidad, en la que teníamos algo para dar a cambio. Lo dimos, obtuvimos, pero luego, por la presión del interés sindical, el gobierno de aquel momento presentó un proyecto a 13 metros”.

Jorge Gandini

Senador por el Partido Nacional

Logística integral que conecta Uruguay con el mundo.

Somos experiencia, equipo y conocimiento.

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.

Tenemos la experiencia, el equipo y la estructura para atender todos los eslabones de la cadena logística internacional y potenciar el movimiento de la industria.

www.chrgroup.com.uy

CHR
GROUP
Experiencia en acción



Viene de la página anterior

Argentina, junto con las autoridades de la ANP e, incluso, con declaraciones en ese sentido. Pero luego, cuando llegó la hora de concretarlo, la ANP presentó un proyecto de dragado a la CARP pero para 13 metros. De esta manera, la CARP terminó autorizando a Uruguay a dragar a 13 metros y no a 14, porque Uruguay terminó no pidiéndolo. Nunca se formalizó lo que se acordó personal y políticamente entre las máximas autoridades. Aparentemente nadie entiende por qué pasó, pero yo puedo decir por qué pasó: pasó porque las dragas de la ANP pueden dragar hasta 13 metros y no pueden hacerlo a 14. Por lo tanto, la ANP hizo el pedido a 13 metros para cumplir con la demanda del sindicato, porque haberlo pedido a 14 metros implicaba contratar el servicio de dragados a empresas privadas. Es increíble el renunciamento de soberanía económica que se hizo para cumplir con esa demanda, cuando los 14 metros es hasta un compromiso de Uruguay con algunos operadores portuarios. Pero, más allá de eso, hay una necesidad de hacerlo porque los grandes barcos que lleguen van a necesitar ese calado. Ahora, dragar a 14 metros sin la autorización argentina no lo podemos hacer. Y hoy esa autorización no está a la vista; perdimos aquella oportunidad, en la que teníamos algo para dar a cambio. Lo dimos, obtuvimos, pero luego, por la presión del interés sindical, el gobierno de aquel momento presentó un proyecto a 13 metros.

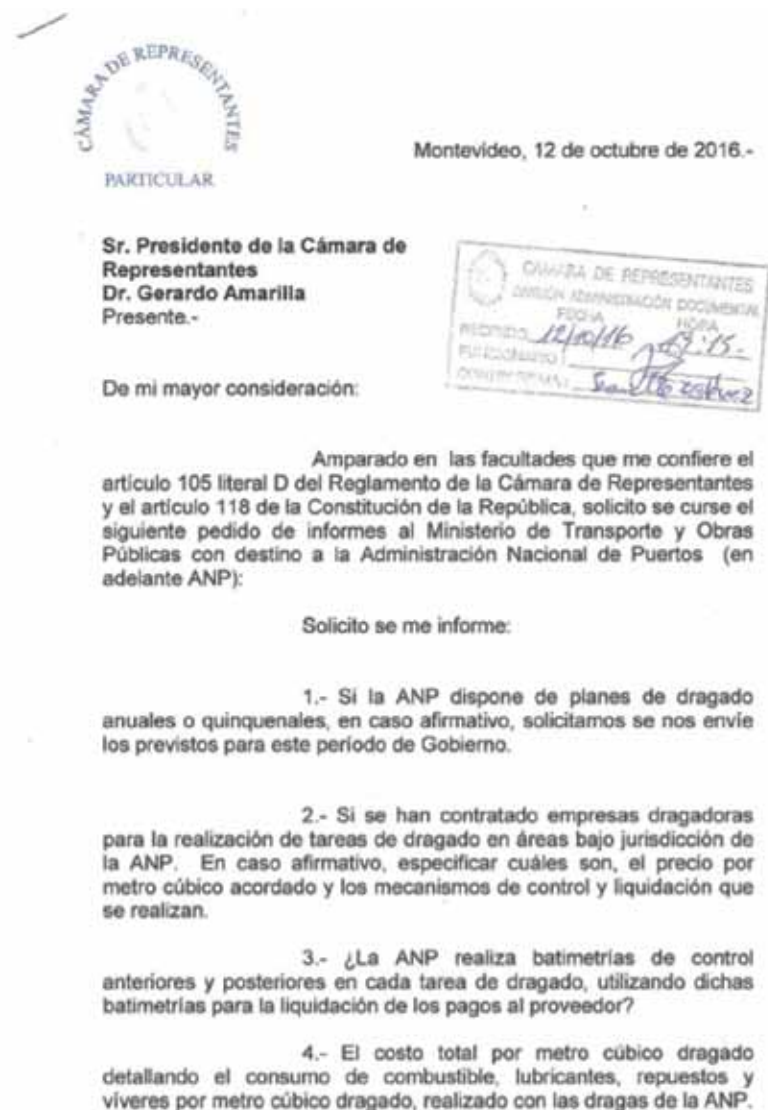
¿Hoy se está haciendo algo para lograr la autorización para los 14 metros?

Se está tratando de hacer; me consta que las máximas autoridades del gobierno están preocupadas por ese asunto. No sé en qué están las conversaciones, pero ojalá prosperen.

¿Los recursos actuales de la ANP están aptos para dragar a 14 metros?

Creo que no, que el puerto tiene equipamiento para llegar a 13 metros. Pero hay equipamiento disponible en la región. En ese caso se contrataría a terceros porque lo importante es poder disponer de un calado para el ingreso y las maniobras que permitan que lleguen los grandes barcos a los muelles de Montevideo. La fundación de algunos muelles públicos no permiten recibir a barcos con un calado de 14 metros, pero hay muchos que sí, como el muelle C, además de la Terminal Cuenca del Plata y UPM, con la que existe el compromiso de poder operar a 14 metros.

El dragado a 13 metros se va a realizar con recursos propios y



Documento del pedido de informe realizado por el entonces diputado Gandini en 2016

El pedido de informe de 2016

El pedido de informe solicitado por el entonces diputado Jorge Gandini data del 12 de octubre de 2016 y los puntos formulados fueron las siguientes:

- **1.** Si la ANP dispone de planes de dragado anuales o quinquenales, en caso afirmativo, solicitamos se nos envíe los previstos para este período de gobierno.
- **2.** Si se han contratado empresas dragadoras para la realización de tareas de dragado en áreas bajo jurisdicción de la ANP. En caso afirmativo, especificar cuáles son, el precio por el metro cúbico y los mecanismos de control y liquidación que se realizan.
- **3.** ¿La ANP realiza batimetrías de control anteriores y posteriores en cada tarea de dragado, utilizando dichas batimetrías para la liquidación de los pagos al proveedor?
- **4.** El costo total por metro cúbico dragado detallando el consumo de combustible, lubri-

cantes, repuestos y víveres por metro cúbico dragado, realizado con las dragas de la ANP.

- **5.** Solicitamos se nos envíen los informes de auditoría interna en el área de dragados.
- **6.** Si es correcto que hace aproximadamente un año adjudicó una licitación a la consultora CPA Ferrer para la realización de una auditoría externa en el área de dragados, cuyo contrato aún no se ha firmado y, consecuentemente, no se ha iniciado dicha auditoría.
- **7.** Si a consecuencia del incidente ocurrido en la zona de maniobras, que afectó la operativa en el puerto de Montevideo debido a la falta de dragado, la ANP inició investigación administrativa o sumario para establecer las responsabilidades emergentes de alguna posible negligencia, ineptitud o incumplimiento.
- **8.** Si después de ocurrido esos hechos la ANP transformó el área de dragado en una gerencia

de área del organismo, elevando su jerarquía dentro del mismo.

- **9.** Si la ANP nombró para ocupar esa nueva gerencia de área al mismo funcionario que en el año 2007 fue descubierto marcando el ingreso al organismo con “dedos de silicona”, lo que llevó al presidente de la ANP de aquel momento, Ing. Fernando Puntigliano, a decir a la prensa que “el ente encontró a un funcionario en situación irregular, algunos dedos de silicona que tenía el funcionario consigo y lo que se está haciendo es hacerle un sumario y la investigación correspondiente sobre los otros dedos encontrados, y eso puede abrir sumarios para otros funcionarios”.
- **10.** Igualmente, solicitamos se nos informe quiénes fueron los funcionarios involucrados en ese incidente, cuál fue el resultado de dicha investigación y que se nos envíe copia completa del expediente sobre los hechos y de todo expediente relacionado.

Según una cotización que la ANP entregó a TCP para trabajos de dragado a pie de muro, el precio fue de US\$ 11 el metro cúbico y, según se supo, TCP terminó contratando a una empresa privada, pagando menos de la mitad. ¿Qué opina al respecto?

No me extrañaría que estuviera fuera de precio. En todo caso, no cabe el reproche a TCP que es una sociedad anónima de capitales mayoritariamente privados. Esa empresa tiene la obligación de dragar esos muelles a su costo, no como sucede con los muelles públicos, en donde los operadores se benefician con que el costo del dragado lo paga el Estado a través de la ANP. En ese sentido, la empresa privada va a buscar el precio más barato y del modo más eficiente. Para un operador portuario el precio y el tiempo son dos variables que tienen que cruzarse y rendir. Y si la empresa entiende que es mejor el precio que le ofertó un privado, por algo será. Creo que es bueno tener esos precios testigos para poder seguir mejorando la eficiencia del puerto. Si la diferencia es del doble, habrá que seguir haciendo cosas adentro del puerto para que esos precios bajen.

Si para esta obra puntual la diferencia de precio es la que se maneja, ¿quién asegura que la apertura a 13 metros del canal de acceso se vaya a hacer a un precio razonable y el Estado no esté gastando más dinero del que se gastaría contratando a una dragadora privada? Incluso tomando en cuenta que los equipos y personal parados implican un gasto.

Tengo la posibilidad de contestar en teoría porque no estoy al tanto del tema en detalle. Quizás estas preguntas me motivan a averiguar y a hacer llamados a la comisión de transporte para conocer los números un poco más de cerca. El sentido común me lleva a concluir que si estamos muy fuera de precio, algo tenemos que hacer. No solo para abaratarlo, sino para mejorar los costos internos, colocando incluso la variable de tener el equipamiento y el personal, que se está pagando se use o no. Esa es una variable importante a la hora de tomar decisiones.

Eso iría en la línea que ha manifestado el gobierno en cuanto a su intención de abaratar los costos de la cadena logística. ¿Esto también sería uno de los puntos importantes?

Sí, muy importante. Uruguay está compitiendo y se compete con costos. Porque los costos, al final, se trasladan o se subsidian y los paga el Estado. Cuando se trasladan se perjudica la competitividad. Afinar todos los procedimientos y mejorar los costos y los precios es muy importante en toda la cadena.

hay trabajos de mantenimiento que se realizan con esos mismos recursos. En el pedido de informe que usted realizó en 2016 se solicitaba saber el costo del dragado nacional y el gasto de insumos como el combustible. Eso nunca se respondió, ¿hoy se saben esos costos y esos gastos?

Probablemente. Yo no lo sé y no lo he vuelto a preguntar, pero esta interrogante quizás me motiva a volver a hacerlo. Lo que sí creo es que se han hecho estudios en esa materia y la pregunta de aquel momento estaba dirigida a demostrar desvío fortísimos que había de combustible, que

no se usaban en las dragas. Al punto de que estaban paradas y gastaban mucho combustible igual. Ese era el objetivo de aquel momento, pero sería bueno saber cuál es el rendimiento comparativo del trabajo hecho por la ANP y en la eventualidad de contratar a un tercero.

Pluscargo, otra vez distinguido entre los mejores a nivel global

El galardón, que ya había conseguido en 2019, fue otorgado por la red Neutral Air Partner gracias al desempeño durante 2020 y 2021 a nivel de América del Sur, América Central y mundial

En el quinto congreso anual NAP (la red global de agentes especializados en logística aérea), la empresa uruguaya Pluscargo fue distinguida con el premio a la mejor actuación de uno de los socios de la red a nivel de América del Sur, América Central y también a nivel mundial.

NAP cuenta hoy con más de 300 agentes que tienen presencia en más de 150 países y Pluscargo pertenece a esta red desde su formación, lo que, junto con los galardones recibidos, lo muestran como un referente en el sector.

Según evaluó la empresa, dichas distinciones avalan la inversión de recursos asociados en la búsqueda de este objetivo, agregando talento y compromiso en los equipos de especialistas que trabajan en los países donde la empresa está presente.

La importancia del reconocimiento es muy significativa, porque llega luego de un año de pandemia y repitiendo la distinción obtenida en 2019.

Pluscargo es una unidad de negocios de Grupo Ras, cuyo vicepresidente, Carlos Madama, explicó a *Comercio Exterior & Transporte*, la importancia y el alcance de este nuevo logro.

¿Qué es NAP?

Neutral Air Partner es básicamente un network de especialistas de carga aérea de todo tipo: peligrosa, perecedera, e-commerce. Se trata de gente que se especializa en todo lo que es la seguridad en el transporte, etcétera. Este network tiene como miembros socios a distintas empresas en el mundo y con un alcance worldwide. Pluscargo es un socio fundador y los representamos en los 10 países en donde hoy tenemos presencia Pluscargo, de Grupo Ras.

¿Cuáles son esos 10 países?

En América del Norte estamos en Estados Unidos y México, mientras que en América del Sur hay presencia en casi todos los países. En el Pacífico estamos en Ecuador, Perú y Chile. También cubrimos el eje Atlántico Argentina-Uruguay-Brasil y además tenemos presencia en Bolivia, Paraguay.

¿De qué se trata este premio?

Este premio se generó a partir de 2019 en México e identifica al mejor agente en cada uno de los



Carlos Madama, Jelena Babic, Leticia Ruiz, Román Quinos y María Victoria González

NAP

- La organización Neutral Air Partner se fundó en 2016 en Hong Kong. La red inyecta un mayor grado de experiencia avanzada en carga aérea en la industria de la logística, reactiva la especialización e impulsa la carga aérea. Su objetivo es generar ventajas competitivas a través de herramientas comunitarias de carga aérea hechas a medida y estableciendo nuevos estándares de excelencia para el negocio.

continentes. Nosotros ganamos en América del Sur y América Central. También hay un premio al mejor agente worldwide. Es algo muy interesante, pues en 2019, cuando tuvo lugar la primera edición, también ganamos nosotros el de las Américas y también el worldwide. En 2020 quedó sin efecto por la pandemia, pero este año se volvió a hacer y volvimos a ganar los dos premios, que tuvieron la evaluación del período 2020 y 2021.

¿Esto implica una evaluación de todos los integrantes del Network?

Exacto, eso es valioso porque votan los 300 integrantes, que son colegas que no pueden votarse a

sí mismos. Esto no es jurado con un determinado número de personas de, sino que estás sometido al juicio de gente calificada en este trabajo y con la que, cotidianamente, estás trabajando en conjunto.

¿Es una evaluación continua de gente calificada?

Claro. Quienes nos han votado nos comentaron que para ellos fue vital la respuesta en cada uno de los eventos, la efectividad, y que cada vez que lo necesitaron hubo alguien en el teléfono con quien gestionar la solución y recibiendo soporte. Esto no mide volúmenes y métricas, sino que es una evaluación continua de todas y cada una de las operaciones y contactos que tenemos. El valor que tiene este premio es que representa la evaluación positiva de una gran cantidad de votantes calificados pero, además, que es en el tiempo.

¿Esto implica la posibilidad de evaluar al equipo de trabajo también?

Sí. Analizando algunos datos vemos algunas cosas reveladoras. Previo a la pandemia todos sabíamos trabajar, pero en 2020, nosotros, como el resto, nos tuvimos que adecuar a la realidad, incluso de cada país que lo vivió en forma diferente. En ese sentido también pudimos tener una muy buena performance. Por eso

este premio, que incluye el año de la pandemia, tiene doble valor. Es un motivo de orgullo. Es reconocer la resiliencia del equipo y cómo se tuvieron que adaptar a trabajar desde sus casas, con la incertidumbre de lo que pasaba al día siguiente en cada país y sus restricciones. Por todo eso, este premio valió el doble.

¿Cómo sigue hoy la problemática logística a nivel mundial?

Creo que vivimos el mayor momento de presión que yo recuerde en este trabajo en el que llevo más de 25 años. Hoy uno tiene presiones multifactoriales. Nosotros como Grupo Ras tomamos la decisión hace años de apostar por la tecnología, de ser una empresa innovadora. Y una de las cosas que nos dejó la pandemia fue la comprobación de que estábamos en buen camino. Poder trabajar on line sin perder la calidad fue, nuevamente, una afirmación de que estábamos por el buen camino.



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.

Terport, un ejemplo de cómo sortear la tormenta perfecta

La terminal en Villeta llegó a captar el 80% de los contenedores que movió Paraguay y San Antonio se adaptó para cargas break bulk y ro-ro, lo que potenció un nuevo estándar del mercado

La bajante histórica registrada este año en el río Paraguay se sumó para conformar la tormenta perfecta por la que atravesó la logística y el comercio exterior paraguayo. Sin embargo, las terminales portuarias de Terport superaron todos los escollos y fueron pilares fundamentales para mantener la cadena y el comercio de ese país.

Terport Villeta, con la operativa de contenedores, y Terport San Antonio, con su nuevo modelo en cargas break bulk y ro-ro, pudieron operar durante todo el año y cumplir con los clientes y las navieras.

A la luz de los resultados Terport se posicionó como una empresa con un adecuado registro de la realidad y una acertada decodificación de las necesidades de los clientes. Asimismo, el haber proyectado su terminal de San Antonio para un nuevo rol, lo pusieron un paso adelante del mercado.

Los desafíos fueron importantes, el trabajo y la adaptación a la realidad de gran intensidad, pero el cierre del año llega con la satisfacción de haber cumplido, según explicó a Comercio Exterior & Transporte el director y gerente general de Terport, Ricardo dos Santos.



El desempeño de Terport fue fundamental para que el comercio exterior paraguayo no se detuviera durante 2021. TERPORT

¿Qué balance se puede hacer del año que se está terminando?

Ha sido un año agotador, pero que se termina de manera satisfactoria. Con enormes vaivenes en la demanda, con desafíos de recursos humanos y de todo lo que es necesario para brindar el servicio, a lo que se sumó la bajante histórica. Pero por suerte, ante todas las dificultades pudimos cumplir efectivamente con nuestros clientes y demostrar que somos la terminal confiable de Paraguay. El país estuvo operando con algunas limitaciones en el tráfico de contenedores debido a la bajante, pero fue totalmente operativo en Terport Villeta. En setiembre y octubre esta terminal estuvo manejando más del 80% de los contenedores que movilizó Paraguay.

La navegabilidad del río es un tema recurrente en Paraguay, que no solo impide el tránsito normal sino que, cuando

se puede circular se generan sobrecostos debido a que las barcas no pueden navegar con carga completa. ¿Cómo se encara esa dificultad?

En Paraguay todavía se está tramitando una solución seria sobre la navegabilidad del río. En 2021 se vivieron momentos duros, pues las barcas debieron trabajar con un promedio del 60% de la carga. A esto se sumaron los problemas logísticos a nivel mundial, con congestamientos en los puertos y acumulación de carga que redundó en demoras. No hay que olvidar que la incidencia de la logística en las posibilidades del comercio exterior paraguayo es enorme; seguramente más que en otros países.

¿Qué se está haciendo por parte de las autoridades para mejorar las condiciones del río y evitar estos problemas año tras año?

Si bien en Paraguay se está dragando desde 2014, no es

lo que queremos en cuanto a la forma y la velocidad que se está haciendo. De cualquier manera, hoy se puede navegar con dos pies más que antes de 2014. Entonces, si comparamos los niveles de navegación de las bajantes de 2013 y 2009, ahora se puede navegar con casi nueve pies de calado teniendo casi 70 centímetros menos de agua. Por eso, cabe decir que el trabajo que ha hecho el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) en los pasos críticos del río Paraguay han tenido resultado. No son los resultados que queremos ni a la velocidad pretendida, pero el dragado que se hizo en los últimos años ha permitido que Paraguay se mantenga operativo en el río Paraguay. Eso no sucedió de la misma manera en el río Paraná, donde la circulación es caótica.

El problema que persiste es llegando a Asunción por la

existencia de rocas. ¿Cuál es la situación?

Esa es una zona en que hay piedras y estas son una limitante bien diferente. El MOPC no tiene un plan efectivo para hacer un bypass en los pasos rocosos. En Paraguay no existen los equipos adecuados ni el expertise en ingeniería como para realizar esas obras sin un daño ambiental. Por estas razones no se hacen obras en los pasos donde hay piedras, como sí se hacen en otros lados. En este sentido, lo que nosotros entendemos es que Paraguay necesita un plan maestro de dragado, realizado por gente que sepa, que entienda los impactos económicos y que pueda dimensionar los impactos financieros, ambientales y los costos de las obras. Hace un par de años se había tratado de negociar con el cuerpo de ingenieros de EEUU, que es una de las autoridades a nivel mundial en estos temas, pero

en el Parlamento primaron las discusiones ideológicas que nada tienen que ver con el trabajo que podían realizar. Ese creo que es el desafío de Paraguay con el dragado: definir qué es lo que queremos y cómo lo queremos hacer. Lo que se está haciendo hoy es un parche que ha servido y nos ha permitido navegar pese a la bajante, pero solo es eso.

¿No hay ningún plan maestro que tenga o esté pensando el gobierno?

No. Hay un documento en el que se expresa que se va a dragar, pero eso no es un plan. Es más una lista de deseos de cosas que no están claras, ni en su forma de ejecución ni en el financiamiento, ni quién las va a pagar. Tampoco está claro qué es lo que hay que hacer técnicamente.

¿Cómo fue el desempeño de Terport en un año como este, que

no ha sido fácil para el sector en Paraguay?

Fue un año con una variabilidad y volatilidad brutal en materia de embarques y, por ende, en la cantidad de trabajo. En los primeros meses del año siguieron los coletazos de la pandemia y Paraguay no terminaba de dejar atrás la realidad de 2020. Muchas empresas demoraron en recuperarse y el consumidor paraguayo no estaba todavía con posibilidades de recuperar niveles de consumo anteriores. En tanto, la exportación, si bien no estaba mal, comenzaba a sentir el gran desafío de la logística que nos presentó 2021. Justamente fue un año de muchísimos desafíos nunca antes emprendidos. Paraguay recién a mitad de este año comenzó su campaña de vacunación significativa como para empezar a tener cierta estabilidad con la pandemia. Eso fue un trastorno enorme para el sector por la generación de sobrecostos e ineficiencias gigantescas. Si nosotros como puerto, tenemos que parar una mano por alguna sospecha sanitaria, eso genera una ineficiencia tremenda. También para los armadores, las empresas de transporte, de despacho y, por supuesto, para exportadores e importadores. Entonces, a todo ese enorme desafío de recursos humanos y sobrecostos, se le sumó la volatilidad de la carga. A veces estaba, a veces no. Se programaba el equipamiento para determinada cantidad de carga y después resultaba que esta era menor. Esto hacía que se perdiera el espacio fluvial y marítimo. Y, encima, dentro de una coyuntura de todo el año con el río bajo.

El río fue uno de los problemas logísticos, pero no el único.

Sí. A partir de agosto el río tuvo picos de bajante históricos y eso provocó que todo el sistema logístico se descontrolara mucho. Se sumó también el desorden que hubo en el puerto de Montevideo. En medio de ese panorama llegamos a pasar dos semanas sin barcos y luego, en cuatro días, todos los barcos de Paraguay querían operar el mismo tiempo y con todo el volumen del mes. Esto generó mucha presión sobre el sistema y mucho estrés para los clien-



En setiembre y octubre de este año, el 80% del movimiento de contenedores de Paraguay lo captó Terport

tes, algo que hubo que administrar muy bien para mantener la relación, la satisfacción del cliente y la eficiencia en las operaciones. Por eso fue un año de enormes desafíos, con muchas ganas de que termine la pandemia, pero sin que termine verdaderamente.

Terport pudo sobreponerse a esa dinámica. ¿Cómo funcionó la empresa?

En Terport Villeta estamos prácticamente con las mismas condiciones de navegación que Pilar, pero con la suficiente agua como para llegar con todos los barcos. Eso permitió que el comercio exterior paraguayo no parara. En setiembre y octubre llegamos a captar cerca del 80% de todos los contenedores, lo que significó una carga de trabajo interesante. Incluso en algún día puntual llegamos a tener algunas horas de congestión pero, dentro de todo, nos hemos podido manejar muy bien. Estamos muy contentos con nuestro equipo de trabajo y con la decisión de instalarnos en esa ubicación.

Con esta situación hemos comprobado que lo previsto para funcionar en condiciones normales, también funciona en momentos de estrés. Tuvimos la oportunidad de cumplir con todos los contratos, con las líneas marítimas y sumamos dos nuevas líneas. Hoy estamos ofreciendo servicios de todas las líneas marítimas que operan en Paraguay, con regularidad y con capacidad real de hacer importación y exportación. Realmente podemos ofrecer a nuestros clientes la seguridad que necesitan en la cadena logística, porque la exportación no puede esperar y porque hay muchísima gente que depende de la importación de los productos de consumo, al igual que de los insumos industriales. Tenemos la satisfacción de poder brindar a nuestros clientes la confianza de operar 365 días al año, de manera comprobada, pese a las peores condiciones hidrológicas históricas. Los retrasos que hemos tenido los medimos en horas y no en días o semanas como fue en el resto de la región y del mundo.

¿Y cuál fue el desempeño de la terminal Terport ubicada en San Antonio?

En la terminal de San Antonio dejamos de manejar contenedores cuando nos instalamos en Villeta. Pero ahora estamos desarrollando un plan para atender cargas break bulk y ro-ro. Debido a las características de los barcos ro-ro, este año no fue apto para ese tipo de carga en San Antonio, pero sí para la carga break bulk. Con esta mercadería hubo un tráfico creciente para San Antonio y es muy interesante lo que está pasando. Hay mucha carga de altísimo volumen y eso va a generar cadenas logísticas break bulk en reemplazo de los contenedores. Hay cargas como el cemento, acero, azúcar u otros commodities paraguayos que se van a mudar al break bulk; en especial con el precio de los fletes como están actualmente. Si bien el flete del contenedor se va a mantener por ahora y luego va a bajar, esa caída también la va a acompañar el precio del charter break bulk. Entonces,

frase

“Realmente podemos ofrecer a nuestros clientes la seguridad que necesitan en la cadena logística, porque la exportación no puede esperar y porque hay muchísima gente que depende de la importación de los productos de consumo, al igual que de los insumos industriales. Tenemos la satisfacción de poder brindar a nuestros clientes la confianza de operar 365 días al año, de manera comprobada, pese a las peores condiciones hidrológicas históricas”.

Ricardo dos Santos
Director y gerente general de Terport

una vez que el producto haya generado la cadena logística break bulk, al contenedor le va a costar competir. Para nosotros eso es muy interesante pensando en la terminal de San Antonio, donde la idea es desarrollar este modelo. En este momento estamos trabajando con varios clientes muy importantes y hemos movido unas 50 mil toneladas de carga break bulk este año. La ubicación estratégica de San Antonio, en comparación con los otros puertos break bulk que están al norte de Asunción, también es muy buena. Otra cosa interesante es que Terport San Antonio está entre Villeta y San Antonio, que es donde se mueve la mayor cantidad de carga granelera y la logística break bulk es en las barcas graneleras. Estas embarcaciones bajan a Nueva Palmira con soja, por ejemplo, y suben con la carga break bulk. Asimismo, en San Antonio también tuvimos una importante actividad en nuestro servicio de puerto seco, ya que recibimos un gran flujo de carga terrestre.



**EVERGREEN LINE**

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

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

**Unimarine**
Uruguay

Fuerte crítica del ministro Falero al puerto de Montevideo

El puerto no funciona como debería funcionar; tiene cosas para corregir". Esa fue la frase del ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero, que sacudió el sector marítimo-portuario el pasado jueves.

El secretario de Estado dejó caer una fuerte crítica sobre la gestión del puerto de Montevideo si bien dijo que lo hacía en tono constructivo y con la intención de buscar soluciones.

Durante un encuentro de la Asociación de Dirigentes de Marketing del Uruguay, Falero aseguró que el país tiene una fuerte apuesta en la infraestructura portuaria y que el gobierno "ha definido una inversión inicial de unos US\$ 577 millones" en la que, "además del esfuerzo del Estado, hay también esfuerzo de privados y hay compromisos hacia adelante de mayor inversión".

Explicó que el puerto tiene gran importancia para el país, ya



que lo que se produce en el Uruguay profundo "hay que sacarlo, transformarlo y generar allí (en el puerto) la oportunidad de comercialización hacia el exterior".

En ese sentido, dijo que la salida del puerto tiene que tener una mirada diferente y explicó que

ese trabajo se está haciendo.

Sin embargo, fue muy duro con la situación actual y emprendió parte de una autocrítica en busca de soluciones.

"El puerto no funciona como debería funcionar; tiene cosas para corregir. Y (lo digo) no con el

ánimo de crítica, sino con ánimo constructivo, de hacer una autocrítica todos, y buscar las mejores soluciones", dijo enfáticamente.

En tal sentido, agregó que "las soluciones están en facilitar los procesos portuarios, que no afecten ni golpeen permanentemente

a los transportistas, a las industrias y al comercio, que muchas veces sufren la ineficiencia de la operativa portuaria, no solamente en tiempo perdido, sino también en el bolsillo", ya que "muchas veces les genera costos extraordinarios no previstos".

En otro orden, aseguró que se debe "trabajar y mucho" y que "hay responsabilidad del gobierno, de asumirlo en conjunto con los operadores privados para transformar y modernizar el puerto, (para que esto) permita llegar a ese hub regional", del que dijo que muchos creen que Uruguay está pronto para llegar y, sin embargo, "falta mucho".

De cualquier manera, recalcó que "ese mucho no puede dejar caer el esfuerzo de avanzar", y que "el avance está, porque hay trabajos y consultorías que se han hecho con el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) que tienen un diagnóstico claro de cuáles son los procesos para poder mejorar".



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