

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo - Sábado 30 de abril- Domingo 1° de mayo de 2022 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 220

La Administración Nacional de Puertos prorrogó la apertura de la licitación para la explotación de la terminal de puerto Capurro. Al momento no hay interesados firmes en concesionar la terminal pesquera, pese a los esfuerzos del ente para promocionarla, incluso en España • Páginas 2 a 8

A la pesca de un concesionario



TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2
Tel.: +598 29172620

Email: uy.sales.all@one-line.com
Montevideo, Uruguay
www.one-line.com

Puerto Capurro, una larga espera y otra prórroga

La Administración Nacional de Puertos anunció la postergación de la fecha de apertura de ofertas para la explotación de la terminal pesquera; ahora el plazo es hasta el próximo 20 de julio

Un nuevo retraso sufrió el desarrollo del proyecto de puerto Capurro, una terminal pesquera ansiada no solo por el sector de esta industria, sino por todos los actores del ambiente portuario.

Luego de muchos años de espera para la construcción del muelle, ahora es la licitación para la explotación del mismo la que fue objeto de prórroga por parte de la Administración Nacional de Puertos (ANP).

En efecto, en los últimos días el ente comunicó el corrimiento de la fecha de apertura de ofertas que estaba previsto para el próximo martes 3 de mayo. Según informó la ANP, la nueva fecha quedó establecida en el 20 de julio próximo.

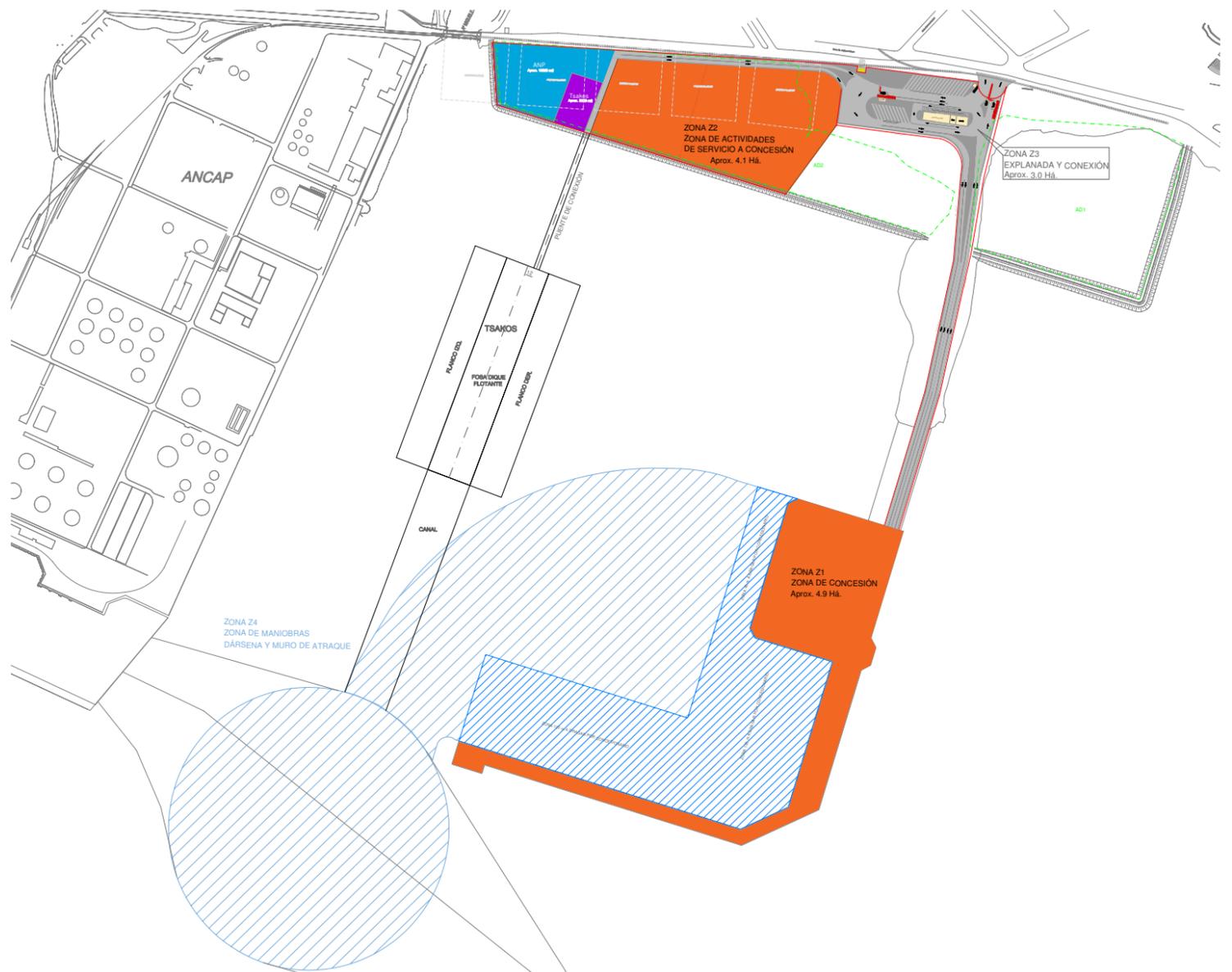
Si bien se trata de una obra largamente esperada, la prórroga no sorprendió en el sector, pues según un sondeo realizado por *Comercio Exterior & Transporte*, los principales actores de la actividad eran bastante escépticos con respecto al interés en el desarrollo de la terminal.

Algunos referentes del sector marítimo-portuario aseguraron que se trata de una licitación poco atractiva, debido a que parecen demasiadas las obligaciones con las que debe acarrearse quien resulte adjudicatario. Se estima que además de desembolsar unos US\$ 14 millones para quedarse con la concesión, las obras exigidas por el pliego significan alrededor de otros US\$ 15 millones.

Por su parte, fuentes oficiales dijeron que hubo interesados que compraron el pliego, aunque reconocieron que luego no hubo ninguna pregunta respecto al proyecto, algo que no es común en este tipo de instancias. De cualquier manera, existe optimismo.

Un poco de historia

La idea de que Montevideo tenga una terminal pesquera data de 1989, previo a la ley de puertos, cuando se pensó en la zona del muelle Mántaras y en el sector denominado la rincónada, ya que se trataba del espacio del puerto con menor calado, pero suficiente para los pesqueros. De alguna manera, esta actividad permaneció durante décadas en esa ubicación,



Plano de la terminal pesquera puerto Capurro extraído del pliego de licitación para la concesión y explotación de la misma

Servicios a prestar

Al buque: Avituallamiento, muellaje, amarre, desamarre y reparaciones navales a pie de muro y a bordo. Asimismo, deberá suministrar los servicios de agua y electricidad a las embarcaciones.

A la mercadería: bajo el régimen de puerto libre, en operaciones tales como: reenvasado, remarcado, clasificación, agrupación y desagrupación, consolidado y desconsolidado de contenedores con carga proveniente de buques pesqueros, manipuleo y fraccionamiento y otros servicios conexos, y/o bajo el régimen de depósito logístico en las operaciones que se enumeran en el artículo 94 literal F) del Código Aduana de la Repúbli-

ca Oriental del Uruguay (Carou) y su decreto reglamentario 99/015 artículo 28, de acuerdo a lo previsto en el artículo 381 de la ley 19.355.

Al contenedor: servicio de frío y/o almacenaje de contenedores con productos derivados de la actividad pesquera. Reparación y mantenimiento de contenedores.

Servicio de combustible desde lanchas y/o camiones y/o desde instalaciones fijas debidamente habilitadas según la reglamentación vigente.

Servicios a la tripulación para coordinar ingreso y egreso a la terminal

pero sin tener una zona real especializada.

En 1997 se decidió revisar esa ubicación porque ya se vislumbraba un crecimiento exponencial de la carga convencional y los pesqueros estaban ocupando lo que hoy es el muelle C, el muelle D y la terminal de UPM.

Así es que en 1999 se presentó un nuevo plan maestro, ahora sí con la ley de puertos vigente, en que se priorizó esa zona para otras cargas comerciales y se sugirió cambiar la actividad de pesca hacia Capurro, una zona de piedras y con posibilidad de hacer explanadas a menor costo.

Tras esa decisión apareció una iniciativa privada que no prosperó y es entonces que la Administración Nacional de Puertos (ANP) decidió encarar el proyecto como propio.

Es así que se confeccionó un pliego para la licitación de

la construcción de la terminal pesquera puerto Capurro, que no estuvo exenta de demoras y polémicas.

Entre otros asuntos, el principal obstáculo fue la diferencia entre lo que se suponía que iba a costar la obra y lo que efectivamente se cotizaba.

Con la decisión ya tomada, el camino fue sinuoso, con idas y vueltas, problemas con una de las empresas del consorcio adjudicatario y demoras por diversos motivos.

Finalmente, para poder dar curso y que la construcción fuera viable, la ANP decidió recortar algunas exigencias y hacerse responsable de algunas obras, como el dragado, y traspasar otras hacia el futuro concesionario para la explotación de la terminal.

Algunas voces expertas del sector portuario aseguraron que lo que se hizo fue "patear la pelota para adelante" y que el

problema de costos que tuvo la licitación para la construcción del muelle, hoy lo tiene la licitación para la explotación de la terminal propiamente dicha.

Algunas de esas exigencias son obras de saneamiento, infraestructura eléctrica, finalización de pavimentación, elevación de terreno, obras de cierre perimetral, oficinas para las autoridades, depósitos y frigoríficos.

Necesario e insuficiente

Si bien el de puerto Capurro es un proyecto que obedece a una necesidad añosa, no deja de tener críticas, reclamos y sugerencias de mejoras.

La obra se inició, está muy avanzada y se estima su finalización para antes de fin de este año. Sin embargo, lo complejo ahora es encontrar un interesado para el desarrollo de su operativa. En ese sentido, las autoridades han promocionado el proyecto, incluso en España, hacia donde viajó el vicepresidente de la ANP, Daniel Loureiro, para seducir inversores para la terminal.

En cuanto a si Capurro es la solución definitiva para la pesca y para liberar zonas del puerto de Montevideo, todavía quedan dudas importantes.

Con respecto a la obra en sí, los entendidos en la materia



Plano con detalle de la explanada de puerto Capurro extraído del pliego de licitación

explicaron que la terminal es bienvenida y que llega para dar oxígeno a una situación acuñante en materia de espacio para los pesqueros, pero que, como está pensada, no sería

suficiente.

En ese sentido, sostuvieron que la terminal ideada no alcanza para la totalidad de las flotas extranjera y nacional, por lo que sería interesante

que se hiciera un muelle más del que está construido para que, de esa forma, se puedan atender todas las necesidades de la pesca y liberar al puerto de Montevideo de seguir aten-

diendo parte de la misma.

Una de las ideas que esbozó el presidente de la Cámara de Industrias Pesqueras del Uruguay (CIPU), Juan Riva-Zucchelli, es agregar un muelle y que la terminal termine siendo como una F en lugar de una L, como es actualmente (ver páginas 6, 7 y 8).

En otro orden, se ha hablado también de la forma de explotación y hay quienes entienden que en principio la terminal funcione como los muelles públicos de Montevideo. El presidente de la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros, Aldo Braida, es uno de los que defiende esa posición (ver páginas 4 y 5), entendiendo que el negocio no es viable para un concesionario solo que brinde todos los servicios.

En síntesis, puerto Capurro tendrá un nuevo período de espera mientras hay actores a los que no les gusta la obra, otros que están en contra, gente que pretendía otras soluciones en el puerto y también los que siguen molestos porque fue una obra muy cara y su costo lo asumió la ANP.

En tanto, el puerto sigue su camino para ordenar los espacios y la pesca espera soluciones; entre ellas, el oxígeno que Capurro le puede dar una vez que esté operativo.



“Capurro es una necesidad y un desahogo urgente”

Para Aldo Braida, presidente de la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros, la nueva terminal debería tener un calado mayor y tener más de un prestador de servicios en sus muelles

La falta de cruceros debido a la pandemia de Covid 19, acompañado de otros efectos de la crisis sanitaria global, ha sido un alivio en materia de espacio para los buques pesqueros de la flota internacional que operan en el puerto de Montevideo. Sin embargo, el retorno a la normalidad ya alerta al sector, que también está sufriendo el impacto de la guerra en Ucrania por la suba del combustible y la pérdida de mercados importantes.

En tanto, la construcción de puerto Capurro y el inicio de la operativa en esta nueva terminal pesquera, genera expectativa.

Comercio Exterior & Transporte dialogó con el presidente de la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros (CAPE), Aldo Braida, quien relató la situación actual de la flota y se refirió a lo que esperan de puerto Capurro.

¿Cuáles son los problemas principales de la industria pesquera a nivel global que impactan en la actividad local?

Hoy día hay dos factores que están afectando gravemente el negocio de la pesca y tienen el mismo origen. Uno es el costo de combustible a nivel internacional, que se ha disparado debido al conflicto entre Rusia y Ucrania, lo que impacta muchísimo en la flota que está operativa. Por otro lado, el producto que sale del Atlántico Sur tiene a Ucrania y a Rusia como mercados principales. De esta manera, el conflicto ya ha afectado muchísimo al comercio de ciertas flotas, en especial a la española.

¿Cómo ha sido el desempeño del puerto de Montevideo en el sector?

La última estadía de los buques en su etapa técnica, que se desarrolla entre el final de una zafra y el comienzo de la otra, hubo un buen manejo de parte del puerto, pero ayudaron varios factores. Uno fue la disponibilidad de muelle por la falta de cruceros, producto de la pandemia, y otro que gran parte de la flotas europea y asiática fue directamente a sus países. Algunos barcos cambiaron los lugares para su escala técnica por miedo a la falta de espacio que se ha sufrido en Montevideo en años anteriores



Aldo Braida habló sobre las posibilidades de puerto Capurro y los beneficios que tendría para los pesqueros

200.000 dólares

Es lo mínimo que gasta cada buque que entra a dique año por medio. El año que un pesquero no entra queda en el muelle haciendo otro tipo de mantenimiento, pero no se trabaja en el casco.

120 personas

Son las que se requieren para la descarga de un pesquero mediano que rellena los contenedores en el puerto de Montevideo y sale hacia su destino final.

y otros lo hicieron por problemas coyunturales del Covid. Un ejemplo concreto es el de la flota coreana, que tiene muchos tripulantes vietnamitas. Vietnam siguió todo el año pasado con sus fronteras aéreas cerradas debido a la pandemia, por lo que la única forma que la tripulación tenía de tomar sus vacaciones en sus casas era llegando en barco. Entonces, parte de la tripulación coreana desembarcó en Uruguay, pero los barcos navegaron hasta Corea, con mayoría de tripulación vietnamita, e hicieron escala en Vietnam. Eso redujo la cantidad de escalas técnicas en Uruguay y significó un respiro para la falta de espacio.

Un respiro por un lado, pero pérdida de ingresos por otro debido a la baja de escalas técnicas.

¿Cómo fue el impacto?

Eso es una realidad, pero eso no es responsabilidad de Uruguay ni una falla del puerto de Montevideo. En ese sentido, los

buques coreanos siempre van al dique de cintura del puerto y ese espacio lo tenían. En el caso de los españoles sí, prefirieron no quedarse en Montevideo por miedo a la falta de espacio. En síntesis, la ANP cumplió con darnos más espacio que el año anterior, pero también es verdad que hubo menos exigencia. El impacto económico es importante si pensamos que cada escala técnica de un buque significa alrededor de US\$ 200 mil. Pero también hay otras actividades conexas que se ven resentidas. Por ejemplo la compra de combustible, que es una parte importante de los costos de un pesquero. Hay que tener en cuenta que el buque pesquero que opera en el puerto tiene la particularidad de que siempre compra el combustible en Montevideo, lo que significa un gasto de entre US\$ 400 mil y US\$ 700 mil dependiendo del tamaño del barco. Esto es así porque estos barcos no tienen

frase

“El barco genérico entra a puerto a cargar y descargar, pero el buque pesquero, además, llega al puerto para aprovisionarse, abastecerse de combustible, reparar y hacer mantenimiento, entre otras cosas. (...) Entonces, si lo que se hace es globalizar todos los servicios en un solo prestador, se pierde competitividad, eficiencia y otras cosas muy necesarias en el sector”

Aldo Braida

Presidente de la Cámara de Agentes Pesqueros Extranjeros

tanques de lastre y el combustible funciona como tal, ya que se va consumiendo mientras va pescando y la carga que se va capturando compensa el peso del combustible gastado.

¿Se ha podido cuantificar la merma de escalas con respecto al año anterior?

En el caso de la flota española fue alrededor del 25%, mientras que la flota coreana se redujo 30%. La flota china ya no está entrando a Montevideo, pero ese ya no es un problema de Uruguay, sino de China y las limitaciones por el Covid.

¿Qué puertos eligió la flota española que desestimó Montevideo?

Una parte se fue a sus puertos de origen, a España, y otra fue para algún puerto africano en el que hizo su escala técnica.

¿Cuál es la principal preocupación que le han trasladado a las autoridades este año?

En lo que respecta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo que hemos trasladado es la preocupación del espacio y de cuándo va a estar pronto puerto Capurro. Por suerte para el país este año volverán los cruceros, pero eso nos genera inquietud en relación al espacio para la pesca en Montevideo.

¿Cuál es el alcance de la solución que brindará puerto Capurro al sector?

Capurro es una necesidad y un desahogo urgente. No nos olvidemos que al puerto se le borró una dársena y lo que era el muelle Mántaras, donde atracaba toda la flota nacional. Ese muelle desapareció y ahora son galpones (de la terminal de UPM), lo que generó el corrimiento de la flota nacional a la zona que se otorgaba a la flota extranjera. Ahora, la flota extranjera está rebotando hacia dónde va quedando lugar. Cuando esté Capurro, lo que resta por verse es qué formato se da para ese desahogo del que hablaba. Nosotros tenemos entendido que el muelle estaría terminado en octubre, pero también hay que ver el resultado de la licitación para la explotación de esa obra.

¿Qué ventajas y desventajas encuentra en este proyecto?

La ventaja principal es tener un muelle especializado en servicios a los pesqueros. Otra ventaja es poder contar con una prioridad de atraque que no tenemos hoy. Es importante destacar que desde hace varios años la Administración Nacional de Puertos (ANP) no interrumpe la operación de un pesquero y, una vez que empieza a operar, no se mueve hasta que termina. Si bien nuestro atraque es llamado precario, que quiere decir que cualquier buque con prioridad puede mover a un pesquero, la ANP viene esforzándose para que un barco no tenga que moverse si empezó a operar. Dicho esto, también es verdad que muchas veces tenemos que esperar afuera hasta que haya un hueco porque no tenemos prioridad. Otro punto importante de Capurro es que prevé una zona específica para reparaciones, lo que nos daría un respiro de espacio para poder asegurarle al armador que van a tener lugar los 60 días que necesita quedarse en puerto. Asimismo, creo que cualquier crecimiento en infraestructura portuaria es bueno porque el límite de trabajo de nuestro puerto está dado por el tamaño. En cuanto a las contras, entiendo que el calado proyectado no es suficiente, porque no va a dar para que entren todos los barcos, pues para cubrir el tamaño de todos los pesqueros se precisan ocho metros a pie de muro y en la zona de maniobra.

¿Usted cree que Capurro debería ser un muelle público o privado? A mí criterio el muelle debería

ser público y con concesiones individuales para cada actividad específica que pueda requerir el sector, como puede ser frigorífico, enchufes para contenedores reefer, talleres y todo lo conexo que pueda haber en la industria.

¿Qué ventajas tendría si así fuera?

Primero que seguiría siendo administrado por el Estado. Pero otro aspecto tiene que ver con que el pesquero tiene una cantidad de servicios asociados, distinto a lo que es el buque mercante. El barco genérico entra a puerto a cargar y descargar, pero el buque pesquero, además, llega al puerto para aprovisionarse, abastecerse de combustible, reparar y hacer mantenimiento, entre otras cosas. Son cosas que ya están todas previstas. Es como si fuera un auto de carrera entrando a boxes. Entonces, si lo que se hace es globalizar todos los servicios en un solo prestador, se pierde competitividad, eficiencia y otras cosas muy necesarias en el sector. En cambio, si el muelle sigue siendo público se puede dar concesiones, de manera casi ilimitada, a más prestadores en cada rubro.

¿Cómo es el funcionamiento hoy día?

Nosotros operamos en muelles públicos, con la desventaja de no tener prioridad alguna en el atraque, y cada buque tiene su prestador de servicio en cada rubro. Y en cada rubro hay competencia; desde quienes hacen las balsas salvavidas hasta los que tienen los talleres de electricidad, pasando por cualquier otro trabajo en general. Cada barco es independiente de contratar a quien quiera, siempre y cuando esté habilitado por la ANP y/o por Prefectura Nacional Naval.

¿Cuál es la nacionalidad de las empresas que prestan los servicios en muelle?

En el muelle se hace todo con empresas nacionales. Por ley de puertos la tripulación no puede manipular la mercadería en el muelle.

Esas empresas que trabajan en el muelle son varias. ¿Tienen que ver con el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (Suntma)?

Son varias empresas y podrán o no tener afiliados al sindicato. Hay empresas que sí tienen que ver.

¿Cómo son convocados los trabajadores?

El operador por lo general tiene su planilla de trabajo. Hay varias opciones, dependiendo del tamaño del operador. Hay trabajadores fijos y otros eventuales, pero son convocados directamente por las empresas como parte de su personal.



Captura del Atlántico sur tiene a Ucrania y Rusia como principales mercados, hoy resentidos por la guerra

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

“Si no refundamos, nos refundimos”

El presidente de la Cámara de Industrias Pesqueras del Uruguay, Juan Riva-Zucchelli, aseguró que son pocos los días de pesca en el año y apuntó a los obstáculos que pone el sindicato

La pesca nacional es muy safral. Empieza en mayo y termina en diciembre; y tiene en junio, julio y agosto los meses pico. Esos cinco meses son los que tienen que sostener el resto del año. Fuera de esos meses, las empresas pesqueras, en general, pierden dinero”, así resumió la actividad de la pesca nacional el presidente de la Cámara de Industrias Pesqueras del Uruguay (CIPU), Juan Riva-Zucchelli, que en diálogo con Comercio Exterior & Transporte explicó los inconvenientes que deben sortear debido a las paralizaciones del sindicato y la falta de espacio en el puerto de Montevideo.

Al respecto, se refirió al futuro de la pesca una vez que esté operativo puerto Capurro y dijo que sería necesario ir pensando en un segundo muelle en dicha terminal para poder albergar a toda la pesca, internacional y nacional, que tiene actividad en el país.

¿Cómo ha sido el desarrollo de la pesca de la flota nacional y el negocio del sector?

Para poder hablar de la situación actual es bueno recordar los hechos de los últimos años, por los cuales la actividad ha venido decayendo. Hubo una serie de hechos coyunturales como las búsquedas de petróleo que hizo ANCAP entre 2012 y 2014 y cuyo efecto negativo duró mucho tiempo, al punto que tuvo como consecuencia que las capturas de 2014 y 2015 fueran considerablemente más bajas de lo habitual. Esas exploraciones que hizo ANCAP ni siquiera fueron coordinadas con la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (Dinara), organismo



Juan Riva-Zucchelli hizo un repaso por la situación de la pesca nacional y de las necesidades de puerto Capurro

que alertó e intentó evitar que se produjeran en épocas del año de mayor daño. Las autoridades de entonces no repararon en eso y las prospecciones se llevaron a cabo en los peores momentos y en los peores lugares; sin tener en cuenta la reproducción de peces.

Después llegó la crisis del petróleo en 2018, con una baja del precio internacional que impactó en dos países que eran mercados importantes para Uruguay. Dos de los clientes más grandes para la captura de costa, como la Corvina y la Pescadilla, eran Nigeria y Angola, muy ricos en la producción de petróleo, pero muy pobres en general. Estas dos naciones están acostumbradas a comer pescado y prácticamente el 70% de las nuestras exportaciones eran a esos mercados. Pero de

un día para otro bajó el petróleo y no pudieron comprar más. Se cortó esa demanda y, por supuesto, los precios bajaron. El efecto fue muy grande, pese a que otros países africanos empezaron a comprar más y hoy el Congo, por ejemplo, es el de mayor demanda. Angola no compró más y Nigeria está volviendo a comprar. Si bien con esa variante en 2018 pudimos acomodar un poco los mercados, los precios del pescado nunca se recuperaron.

¿Y cuál es la situación actualmente?

Se está haciendo muy difícil sostener los costos. Si bien muchos de ellos son directamente proporcional con el nivel de captura, hay otros fijos que son de mucho peso y las capturas de los meses bajos no son suficien-

tes. Más allá de la zafra, en enero se trabaja medio mes, febrero es malísimo, marzo empieza a mejorar un poco y, sobre el final del año, en octubre empieza a nuevamente, noviembre es un mes muy malo y en diciembre se trabaja medio mes. Esa es la realidad que se vive cuando no se puede trabajar todo el año. A pesar de ello, como cualquier industria no podíamos parar, y por eso seguimos pescando.

¿Por qué los costos son tan altos?

Es una suma de factores, pero hay uno importante que tiene que ver con el costo de la mano de obra, puesto que la fórmula para determinar los salarios están en dólares y son basadas en el precio de venta de los productos en el exterior. Hay una comisión de precios, que

frase

“Se está haciendo muy difícil sostener los costos. Si bien muchos de ellos son directamente proporcional con el nivel de captura, hay otros fijos que son de mucho peso y las capturas de los meses bajos no son suficientes”.

Juan Riva-Zucchelli
Presidente de la Cámara de Industrias Pesqueras del Uruguay

es excelente y en la que todo el mundo confía, pero la fórmula de cálculo es insostenible. En definitiva, es como que la tripulación gane en dólares sin tener la ventaja o la desventaja del tipo de cambio. Por otro lado, algo que perjudicó fuertemente al sector es el beneficio de las jubilaciones bonificadas, algo que desde el principio se supo que era impagable, pero que se otorgó a los trabajadores al final del primer gobierno de Tabaré Vázquez y que en el de José Mujica se remató dándole la forma. Fue tan mala esa determinación que finalmente llegamos a un acuerdo de poner un valor intermedio entre nada y el beneficio que planteaba el decreto.

¿De qué se trata ese beneficio?

El beneficio es el de computar 30 años de trabajo con solo 20.

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

Pero lo que sucede es que el dinero de ese beneficio sale de las arcas del sector, no del Banco de Previsión Social ni del Estado. Además, el sector pesquero es uno de los pocos casos en que el 100% de los trabajadores tienen jubilación bonificada. Si bien en otros sectores existen, son solo algunos rubros que cuentan con esos beneficios.

¿Operativamente qué dificultades enfrentan?

Para operar debemos acarrear con lo que yo llamo el costo país, que incluye los impuestos, los permisos de pesca y todo lo que tiene que ver con la normativa del Estado. Todo es carísimo y desproporcionado para los números que maneja la pesca, ya que tenemos muchas restricciones en cuanto a la extensión de captura. Los cables submarinos, por ejemplo, son otro obstáculo. Hay muchos cables, como los de internet, que cruzan el Río de la Plata hacia un lado y hacia otro y eso es una limitante. Por arriba de esos cables no podemos pescar y tenemos una zona de exclusión de una milla a cada lado de cada cable. Eso es una zona de veda enorme, porque es un corredor de kilómetros y kilómetros de ancho. Y esas áreas de veda se suman a las áreas protegidas,



Entre otros problemas, la pesca nacional afronta el desafío del espacio en Montevideo y en Capurro

a zonas de fondeo, etcétera. En definitiva, hay muchos factores por los cuales la pesca está en crisis hace años y no ha podido salir adelante. A todo esto, se le agregan los problemas sindica-

les que conforman un combo y han formado la tormenta perfecta.

¿Se está haciendo algo para poder mejorar esta situación?

Estamos trabajando hoy en un proyecto a largo plazo para refundar la pesca. Estamos ideando qué hacer para volver a ser lo que éramos. Porque esto no es un invento de un soñador,

ya que Uruguay hace 20 años exportaba US\$ 240 millones de pescado. Entonces, tenemos que buscar las razones de por qué hoy exportamos US\$ 100 millones. Si se hacen las cosas bien yo creo que no tenemos tope.

¿Han visualizado qué es lo que trunca ese desarrollo?

Creo que son tres cosas. Una es la parte sindical, otra es que en un negocio en el que no ganás dinero, es muy difícil invertir; aunque lo hacemos, y la tercera es el descanso entre mareas. En el convenio de la costa dice que el personal tiene que tener 24 horas de descanso y el año pasado estuvimos entre 48 y 72 horas.

¿Cuáles son los problemas sindicales a los que se refiere?

En 2021, por ejemplo, que no tuvimos un paro extenso, si sumamos todos los paros del año y las demoras que implementan para la salida de los barcos, estuvimos parados 75 días. Lo que tenemos que entender es que si queremos cambiar la pesca debemos trabajar 300 días por año y no 180 como se hace hoy. No es fácil llegar a ese número, pero tenemos que aspirar a eso. Con que lleguemos a 250 días navegados, ya nos cambia la vida.

Continúa en la página siguiente

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



Viene de la página anterior

¿Y cuál es la fórmula para lograrlo?

Para mí la forma de llegar es con un acuerdo macro entre el Estado, los trabajadores y los empresarios. No hay otra opción porque si no cambiamos, la pesca se muere. Pero lo que pasa es que nadie sabe nada de la pesca y a nadie le interesa. En este gobierno vemos que es la primera vez que un presidente se interesa por la pesca. En los últimos 30 años nunca nos recibió un presidente de la República y con este presidente (Luis Lacalle Pou) ya tuvimos dos reuniones. Eso demuestra que le interesa y sabemos que ha dado órdenes de prestarle atención a la pesca.

¿Eso ha desembocado en reuniones con otras autoridades?

Sí. Tuvimos una reunión con el ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, Fernando Matto, quien es muy consciente de la problemática de un sector que quiere revitalizar. El ministro es un empresario con mucha experiencia y, con él, creemos que el gobierno está conteste a que esto no se puede dejar caer.

Habló de un acuerdo entre tres partes, ¿qué cree que tendría que hacer cada una de las partes (el gobierno, trabajadores y ustedes) para llegar a ese consenso?

Yo creo que lo primero que tendríamos que hacer entre trabajadores y empresarios es terminar con la guerra. El dirigente del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (Suntma) Roberto Cardozo dijo públicamente en una radio que ellos están en guerra con los empresarios. No es factible que una relación de una industria entera esté en guerra un lado contra el otro. Entonces, lo primero que hay que hacer es terminar la guerra y ponerse a trabajar. De hecho, hoy tenemos un convenio vigente hasta 2024 por lo que no tenemos que discutir nada. De cualquier manera, una cosa son los trabajadores y otra es el sindicato. Y más aún, la dirigencia del sindicato. Nosotros tenemos trabajadores, hablamos con ellos y nos dicen que quieren trabajar y ganar más dinero. Pero muchas veces los dirigentes sindicales deciden la vida de los demás. Y algo que no hay que olvidar es que la industria de la pesca tiene un derrame enorme.

¿Cuál es el argumento principal por el que se realizan los paros?

Para dar una idea podemos decir que hay cuatro empresas de carga y descarga, tres de las cuales responden 100% al sindicato. Los dueños de esas empresas lo que hacen es negociar los precios con el sindicato y trasladarnos los costos. En un momento trabajaban ocho personas en la carga y descarga, pero nos cobraban por 13 y el total se lo dividían entre los ocho. Un día



La CIPU asegura que los 180 días al año que están trabajando son insuficientes y piden hacerlo al menos 250

decidimos terminar con eso y contratamos una empresa cuyos trabajadores no están afiliados al sindicato y esa fue la razón por la que en octubre de 2020 estuvimos parados. Este año, una empresa de pesca que tiene muchos barcos contaba con dos prestadores de servicio de carga y descarga; una que responde al sindicato y la otra que no. Esa otra empresa le cobraba más barato, sus empleados eran puntuales y el trabajo lo hacían mejor, por lo que la pesquera decidió quedarse con ese solo prestador de servicio porque era más eficiente. Sin embargo, eso le generó un problema con el sindicato. Primero se le dijo que no lo podía hacer porque se dejaba a ocho personas sin trabajo, sin importar que otros ocho iban a estar trabajando. Por otro lado, pretendían que la empresa nueva tomara a los trabajadores de la empresa que responde al sindicato, algo que no iba a hacer nunca. Como esto no tuvo asidero, lo que resolvió el sindicato fue parar hasta que se resolviera el problema. Pero lo increíble es que el problema no era de la empresa pesquera, sino que era un problema entre privados que no tenía nada que ver; sin embargo, nos pararon a nosotros. Pero también te pueden parar un barco porque no hay botas número 28 y amarillas, aunque haya negras.

¿Más allá de los problemas sindicales, en qué está trabajando la CIPU?

Estamos planificando qué es lo que tenemos que hacer y,

entre otras cosas, reformar los asuntos específicos de nuestra actividad que tienen que ver con el Estado. No es posible que habilitar una fábrica lleve tres años cuando estamos inmersos en un mundo digitalizado. Para renovar un permiso hay que ir a Dinara, pero Dinara te pide el permiso de navegabilidad de Prefectura y en Prefectura no te lo dan porque, como es para un barco pesquero, hay que tener el permiso de Dinara. Lo insólito es que esto pasa y nadie se sorprende. Eso hay que cambiarlo. Esta es la situación que estamos viviendo y tenemos que cambiarla. En 2013 salimos de un conflicto y dije algo que hoy lo repito: Si no refundamos (la pesca), nos re fundimos.

El proyecto de puerto pesquero de Capurro se ha venido demorando y ahora se prorrogó la licitación para su explotación. ¿Qué opinión tiene al respecto de este nuevo terminal para la pesca?

Capurro es un proyecto que tiene muchísimos años y cuya versión original fue pensada para la flota extranjera. Después, por razones económicas nunca prosperó y la idea quedó dando vueltas hasta que apareció UPM, que al ocupar el espacio de la pesca en el puerto de Montevideo resurgió la necesidad de una terminal pesquera. Si bien la situación del espacio para los pesqueros ya se había empezado a complicar con el crecimiento del movimiento de cruceros, la frutilla de la torta fue UPM, a la que Uruguay le regaló el muelle Mántaras, que es donde estaba la pesca hace

más de 60 años. Ahí se generó el problema de espacio para la pesca nacional. Del puerto de Montevideo nos echaron como perros y nunca me sentí tan humillado como en ese tiempo, dado que las autoridades del gobierno anterior nos dijeron que si no dejamos el puerto cierto día, iba a venir UPM con las topadoras y nos iba a sacar y tirar abajo con todos nuestros galpones. Está escrito y está grabado. Fue vergonzoso. Así es que nos mandaron al muelle 10 y 11 hasta que Capurro estuviera terminado. Pero lo cierto es que puerto Capurro, tal como está diseñado, no alcanza para la totalidad de las flotas extranjera y uruguaya. Los metros no dan. En el Mántaras, sin contar los barcos grandes de Fripur, teníamos 600 metros de muelle solo para la flota nacional, mientras que Capurro tiene 1.100 metros y tiene que albergar también a la flota extranjera. Por eso han dicho que Capurro es para la flota extranjera y hasta el día de hoy no se sabe qué van a hacer con la flota nacional.

¿Cuál sería la solución?

En una muy modesta opinión, creo que lo que hay que hacer es un muelle más en paralelo al que tiene el proyecto. Hoy el proyecto es una L y tendría que ser una F. Así, el muelle exterior quedaría para la flota extranjera y el interior para la flota nacional. En otro orden, entiendo que la obra está hecha, pero va a ser muy difícil de concesionar porque es antieconómico. El puerto quiere sacarse eso de encima y no va a

frase

“Lo que pasa es que nadie sabe nada de la pesca y a nadie le interesa. En este gobierno vemos que es la primera vez que un presidente se interesa por la pesca. En los últimos 30 años nunca nos recibió un presidente de la República y con este presidente (Luis Lacalle Pou) ya tuvimos dos reuniones. Eso demuestra que le interesa y sabemos que ha dado órdenes de prestarle atención a la pesca”.

Juan Riva-Zucchelli

Presidente de la Cámara de Industrias Pesqueras del Uruguay

poder porque para que llegue un concesionario tiene que ganar dinero y para hacerlo en las condiciones que establece el pliego, tiene que cobrar tarifas que no las vamos a poder pagar. Si no se hace el segundo muelle y solo va la flota extranjera, la flota nacional no puede seguir estando eternamente en los muelles 10 y 11 porque el puerto los necesita como el pan de cada día. Se trata de una ubicación privilegiada para barcos de carga. Además, nosotros ahí estamos hacinados y eso ha tenido un costo enorme para nosotros y muy difícil de evaluar.

¿Pero Capurro sería la solución si se hace la ampliación que usted menciona?

Todos queremos el puerto Capurro aunque no sea la practicidad total. Y no lo es por varios motivos. Desde el agua el Capurro está dentro del puerto de Montevideo, pero desde tierra, está afuera. Es decir, si un barco llega con mercadería a puerto Capurro y carga un contenedor que tiene que embarcar en otro buque para su destino final, ese contenedor tiene que salir de Capurro y entrar al recinto portuario de Montevideo, transitando por la rambla. Lo que se debería hacer algún día es rellenar por dentro para el tránsito interno, lo que no sería tan difícil porque ahí hay muy poca profundidad. En síntesis, si se hace puerto Capurro y toda la pesca va para ahí, se saca la pesca del puerto de Montevideo; pero si no entran las dos flotas pesqueras en su totalidad, sería como una obra inconclusa.

Trancazo en Asia vuelve a presionar sobre la logística

Las medidas sanitarias tomadas por las autoridades chinas generaron nuevos retrasos y congestión en los principales puertos del país asiático, con repercusiones hacia el mundo

Pese al esfuerzo por mantener en marcha la actividad de comercio exterior que está haciendo toda la cadena logística mundial, los retrasos debido a las nuevas medidas sanitarias de China vuelven a ser inevitables.

El gigante asiático aplicó severas restricciones tras el aumento de casos de Covid 19, lo que afecta el normal desarrollo del transporte y de las principales terminales aéreas y marítimas del país.

Ante la alarmante situación, el equipo de especialistas de Grupo Ras, realizó un análisis que concentró en un documento que dio a conocer a sus clientes, para estar al tanto de la situación actual.

El colapso logístico es motivo de preocupación y todo el mundo está poniendo sus miradas en China, en especial en la región de Shanghái, donde tiene lugar uno de los centros industriales más grandes de China, el principal puerto del mundo y uno de los aeropuertos más importantes de Asia.

Según el análisis de Grupo Ras, “la demanda acumulada puede convertirse en un problema para la cadena (logística) en su conjunto en caso de que se extienda el tiempo de cierre en Shanghái y otras ciudades chinas”.

El documento asegura que cada vez más empresas manifiestan preocupación por los retrasos en el envío de mercancías fabricadas en país asiático, producto de que “algunas fábricas han cerrado” y que se suma “la dificultad de encontrar choferes de camiones libres de Covid-19 para transportar carga”.

En tanto, las dificultades se trasladan a otros países manufactureros, pues “Vietnam y Camboya ya sufren escasez de componentes chinos para sus industrias al igual que las compañías farmacéuticas en India, que obtienen el 70% de sus insumos activos de China”.

En otro orden, los puertos de Hong Kong y Yantian también están pagando las consecuencias del Covid 19 en esa región ya que las restricciones se han intensificado y la situación de Shanghái ha acumulado barcos hacia sus puertos.

“Los retrasos en el transporte



AFP

marítimo desde los tres principales puertos chinos a Hamburgo y Rotterdam, por ejemplo, ya se habían duplicado durante el primer trimestre del año, antes de que el lockdown de Shanghái fuera tan intenso”, se asegura en el documento elaborado por Grupo Ras.

En cuanto al transporte marítimo también señala que en respuesta a la escasez de mano de obra y carga, “los transportistas marítimos están cancelando escalas en el puerto de Shanghái” y que “de acuerdo con proveedores de servicios de la región, se esperan más omisiones y que las líneas navieras pueden dejar temporalmente los barcos inactivos o cancelar algunos viajes de salida desde Asia”.

Asimismo, un relevamiento de los datos del sonar Freight-Waves de Project44, asegura que los contenedores de importación en Shanghái están esperando alrededor de una semana para ser liberados.

Transporte terrestre

Las exigencias sanitarias también han puesto a prueba al transporte terrestre, pues según aseguran los actores de la región, “los camioneros deben presentar licencias especiales, válidas solo por 24 horas, así como pruebas negativas de

Covid19, para entrar y salir de la ciudad o ingresar en ciertas regiones”.

Estas medidas, y en especial la verificación de las mismas, están generando importante retrasos en los puertos, ya que el problema radica también en los depósitos ante la imposibilidad de que los camiones recojan y entreguen la mercadería con fluidez, algo que presiona también sobre el precio del flete.

Según la información recogida, la espera de algunos conductores llega a ser de hasta 40 horas.

Transporte Aéreo

En los aeropuertos también se están produciendo cuellos de botella, pues los casos de Covid19 y las medidas de aislamiento impactan sobre la mano de obra disponible en Shanghai Pudong.

Según han informado las aerolíneas, hay cancelaciones generalizadas en los aeropuertos de la región y “cerca del 80% de los servicios comerciales de carga fueron cancelados”.

Algunas empresas están considerando en cambiar su operativa hacia otras terminales cercanas.

El futuro

Otro análisis importante realizado por el equipo de Grupo Ras tiene que ver con el día des-

pués; es decir, lo que hoy puede parecer un alivio temporal para los puertos de Estados Unidos, por ejemplo, que ya se encuentran congestionados, será una exigencia mayor cuando las cargas hoy trancadas en Asia sean liberadas.

“La desaceleración de las exportaciones de China debería proporcionar un alivio temporal a los puertos estadounidenses que se encuentran congestionados en ambas costas; pero es probable que este movimiento cause impacto una vez que se levanten los bloqueos. El volumen de carga superará con creces la capacidad operativa en los puertos, ocasionado nuevos atrasos de los navíos para realizar las operaciones de carga y descarga”, dice el informe.

De tal manera, cuando finalice el colapso que hoy hay en Asia, la carga se volcará y tendrá el mismo problema del otro lado del planeta.



DESIGN - BUILD - CONNECT

Jan De Nul Group da forma a agua y tierra. Por el mundo entero. De complejos servicios offshore, tanto en el sector de la energía fósil como en el de la energía renovable, pasando por grandes proyectos de dragado y de relleno en el borde del agua y la tierra, hasta todo tipo de construcciones civiles en tierra. Competencias e inversiones bien integradas conducen a soluciones creativas, sostenibles e innovadoras. Así Jan De Nul Group cumple los deseos de los clientes de hoy y de mañana. Así se enfrenta al futuro.

Las cartas chinas sobre el mapa de un mundo bipolar

El experto Nicolás Albertoni habló de un planeta dividido en dos “grandes ejes”, del comercio mundial, la logística y de los desafíos que tiene Uruguay en la búsqueda de mercados

El cierre del puerto de Shanghái por restricciones sanitarias relacionadas con el Covid19, encendió las alertas sobre la dependencia del mundo de un gigante como China y del posible colapso logístico que puede aparejar un trancazo en el principal puerto del gigante asiático.

En ese sentido, el analista internacional, doctor en Ciencia Política y Relaciones Internacionales y profesor de la Universidad Católica del Uruguay, Nicolás Albertoni, escribió en su cuenta de Twitter que “el mundo se enfrenta al mayor embotellamiento logístico (marítimo) de la historia” y que es posible estar “ante un colapso de cadena de logística global si no se plantea una solución urgente”.

En otro orden, en diálogo con *Comercio Exterior & Transporte*, se refirió al rol de China en el conflicto Rusia-Ucrania y a los avances que debe tener Uruguay hacia una mayor apertura comercial.

¿Cómo define la situación del colapso que está viviendo China a nivel portuario?

Lo que se está dando es parte de la crisis de los contenedores que ha generado la pandemia de Covid 19. Creo que la gran particularidad del mundo post pandemia es la notoriedad de tener un mundo altamente interconectado. En la década de 1990 existían poco más de 40 acuerdos comerciales y actualmente hay más de 400, lo que hace que hoy el mundo esté más interconectado y más interdependiente. Entonces, ante una parálisis de la globalización, lo que se genera es una interdependencia que hace este tipo de efectos a escala global. Más allá del colapso que implica el lock down por el Covid, que incluye naturalmente los servicios portuarios, hay un tema importante que es el de un mundo en dos velocidades. Uno que, en gran medida, le está diciendo adiós a la pandemia; otro, que es parte de Asia pero focalizado bastante en China, que todavía no ha cerrado ese capítulo. Entonces, esa interconexión que veíamos en la pandemia y que a grandes rasgos habíamos asumido en el sentido de que si se paraba todo, parábamos todos, ahora se genera un riesgo con este mundo en dos marchas”.



Nicolás Albertoni alerta sobre un embotellamiento logístico mundial

frases

“Hay un tema importante que es el de un mundo en dos velocidades. Uno que, en gran medida, le está diciendo adiós a la pandemia; otro, que es parte de Asia pero focalizado bastante en China, que todavía no ha cerrado ese capítulo. Entonces, esa interconexión que veíamos en la pandemia y que a grandes rasgos habíamos asumido en el sentido de que si se paraba todo, parábamos todos, ahora se genera un riesgo con este mundo en dos marchas”.

Nicolás Albertoni

Analista internacional, profesor de la Universidad Católica del Uruguay

todo, parábamos todos, ahora se genera un riesgo con este mundo en dos marchas. Y con eso pasa lo que se vio el otro día (la congestión en el puerto chino). Porque si miramos esa foto (*ver foto de página 11*) y la comparamos con un año atrás, cuando los puertos también tenían baja marcha, era diferente, debido a que los flujos de comercio eran diferentes. Pero hoy, con flujos de comercio mucho más en marcha en occidente, la historia cambia cuando se llega a un destino que sigue viviendo una lógica de pandemia. Llevado eso al mundo logístico y de comercio más operativo, se registran este tipo de embudos. Si mañana China sigue con esta lógica de lock down como una herramienta, podremos ver este tipo de crisis por días o semanas y con un impacto muy grande en las cadenas globales.

¿Usted piensa que esta es una decisión puramente de salud o que puede haber un trasfondo político al paralizar Shanghái?

Quiero creer que el objetivo es de salud, porque todo el resto sería hipótesis, aunque no es una hipótesis descabellada en un mundo que ya no habla solo

de pandemia sino de guerra. En ese sentido, vemos una China que, en términos promedio, en los últimos dos o tres años oscilaba en el 12% de las importaciones mundiales y en el 15% en las exportaciones. Puede ser entonces una manera de gritarle al mundo cuán importante es. De cualquier forma, no me afiliaría muy fácilmente a esta teoría, pero podría estar no muy lejana en un mundo que está viviendo una guerra, con una lógica muy potenciada en occidente versus el resto de los países contrarios a occidente.

¿Esto está polarizando nuevamente al mundo en dos bloques?

Yendo a lo que es la cuestión de la guerra, lo que se empieza a visualizar es un retorno a un mundo bipolar formado por grupos. No un bipolarismo como el de la guerra fría, de Rusia-EEUU, o el de las últimas décadas, dominado por China y EEUU pero en el que estaba Europa como satélite. Ahora parece que estamos yendo a un bipolarismo formado por grandes ejes. Por un lado aparece China, acompañada por Rusia, Irán y Corea del Norte, que son países que tienen cierto diálogo.

Y por otro lado occidente, que ante estos movimientos se muestra mucho más unido, con los nombres más tradicionales como EEUU y Europa, pero con un Japón que es parte de ese bloque, o India, que pueden jugar un rol importante en el futuro.

¿Cuál es el papel de India en este tablero?

India es la democracia más populosa del mundo y sin duda es muy importante y se ha mantenido con un pragmatismo que a veces es un tanto difícil de descifrar. Quizás por su cercanía a China es difícil dar grandes pasos o mostrar su poderío en términos de defensa. Lo tiene, pero ha sido más cuidadosa en exhibirlo. De cualquier manera, por ahora se ha mostrado mucho más cercana a los valores de occidente.

¿Cómo puede repercutir en el futuro el rol de China en ese bipolarismo del que habla?

Si bien China se posiciona en el lugar del que hablé antes, básicamente por haber mostrado su cercanía con Rusia, vemos una China a la que también le ha servido la paz a lo largo de la historia reciente, ya que su crecimiento económico se ha forjado en un mundo en paz. Y en un mundo en guerra suben los precios y eso no es bueno para un país bastante demandante como China. Por otro lado, cuando pasan cosas como las congestiones en los puertos chinos, lo que genera es preocupación por la dependencia que se termina teniendo con este tipo de países. Luego, cada uno lo adaptará a su realidad y a la lógica de los tratados de libre comercio, por ejemplo.

Usted comentó en su Twitter que se debían tomar algunas soluciones con respecto al colapso y estar atento a la hegemonía de China con respecto al comercio mundial. ¿Cuáles serían las acciones a tomar?

No existen soluciones mágicas, pero esto puede ser coyuntural y alcanzar con que se destrabe el cierre de los puertos para que, en corto tiempo, se resuelva el problema. Pero yo creo que lo que reactiva esto es la importancia del debate, que quedó un poco rezagado en la post pandemia, acerca de generar

mecanismos de contingencia ante este tipo de colapsos de interdependencia. Dicho de forma muy práctica, es preguntarse qué pasa en las cadenas logísticas si nos enfrentamos a una pandemia similar a la de Covid 19. Entonces, lo que se está planteando es generar cadenas más regionales y está claro que es muy fácil decirlo pero que después es complejo implementarlo. Hay que dar lugar al debate.

Lo que plantea ese debate es tener una distribución de los stocks. ¿Es posible?

No es una tarea fácil, pero se habló de limitar un poco los viajes marítimos tan lejanos y generar la lógica de cadenas globales a nivel regional. Eso es para que, si se apaga la llave de la globalización, se sepa que algunos meses de operativa a nivel regional.

¿China es el actor que puede des- trabar el conflicto armado entre Rusia y Ucrania?

Yo no lo veo con una lógica mediadora, tampoco veo que tenga una espalda en el mundo como para ser mediador. Es verdad que, en términos indirectos, el hecho de no haber intervenido favorece a que no se intensifique el conflicto. Con una China más proactiva, sacando sus cañones a las calles, esta historia sería diferente. Pero de ahí a una resolución del conflicto, yo creo que es diferente. Igual esa pasividad, o cierta lejanía que ha mostrado con respecto al conflicto, es algo positivo, aunque tampoco una situación proactiva como para solucionarlo. Entonces, no estaría viendo a China como mediador o como único eje de resolución del conflicto.

¿En qué condiciones queda Uruguay, con esta coyuntura y con un TLC con China en el horizonte?

Uruguay necesita más mercados. Si, por coincidencia, hoy toca que el primero en la fila sea China, es importante. Pero tampoco me parece mal poner en consideración que los acuerdos son el contenido y el contexto en el que se firma. De esta manera, a veces hay que abrir un poquito la mira y ver de una manera un poco más periférica el contexto internacional. Si estuviéramos frente a Corea del Sur u otros países, este punto no tiene sentido; pero teniendo en frente a China, o a Estados Unidos, por ejemplo, en este tipo de contextos, por lo menos es bueno poner un poco en consideración algunas variables cualitativas. Por eso no me parece tan irracional el debate que se ha dado en las últimas semanas y, por lo menos, orejear y considerar los contextos.

Teniendo en cuenta esto y el contexto del Mercosur, ¿ve viable un TLC entre Uruguay y China?

Por lo menos uno ve que está la



Plano sobre el congestionamiento en el puerto de Shanghai publicado por Albertoni en su Twitter

decisión del gobierno uruguayo de dar ese paso y la intención es clara de avanzar hacia una visión de prefactibilidad. Naturalmente, entre dos mercados de tanta complementariedad, pasaría por ajustar algunas perillas. Es decir; China necesita lo que Uruguay vende y vamos a tener que ser muy cuidadosos a la inversa y también con lo extra comercial; pero en ese aspecto yo apelo al excelente profesionalismo de la diplomacia uruguayo, que tiene mucha historia y que va a hacer lo imposible por defender los intereses nacionales.

¿Qué sería lo extra comercial?

Hoy los acuerdos comerciales son bastante más que el comercio en sí mismo. El comercio ha pasado a ser uno de los pocos espacios en la diplomacia en que dos países se sientan a negociar. Y ahí se han colado temas medio-ambientales, de la pequeña y mediana empresa y hasta de género. Hay algunos tratados modernos que dicen que gozarán del acuerdo los que tengan equidad de género, por lo que las empresas transitan por un mundo infinito que va mucho más allá de lo arancelario. En ese sentido creo que, cuando tenemos una contraparte como China, no es solo reducir aranceles, sino ver hacia el mundo de las telecomunicaciones y de la infraestructura. Todo eso es lo extracomercial a lo que me refiero.

¿Y cómo juegan los obstáculos que han puesto los demás países del Mercosur a Uruguay?

Decirle que no a un país que negocia bilateralmente es, por lo menos, decirle que hay otra

cosa y, quizás, se quiera negociar en bloque. De hecho, cuando el presidente Lacalle Pou anunció su intención, invitó a los países socios del bloque. Lo que está planteando hoy el gobierno uruguayo es que se quiere avanzar y que si es en bloque mejor. Creo que el Mercosur va a tener poco margen de maniobra, aunque es verdad que octubre de este año hay elecciones en Brasil y puede cambiar la narrativa de esta situación. En el caso de que haya gobiernos alineados en Argentina y Brasil, pueden hacerse un poco más tensas las conversaciones de una posible bilateralidad entre Uruguay y China. Pero si se mantuviera la línea de lo que hoy es Brasil, tampoco hay mucho margen para darle la espalda a Uruguay. Además, mientras se mantenga un flujo comercial importante entre los países del bloque, me parece difícil imaginar una lógica de represalias.

¿Cuál es la preocupación principal de Brasil y Argentina para trancar un avance de Uruguay en procesos de negociaciones bilaterales?

Por lo que uno ve, tiene la lógica de seguir tratando de confiar en el futuro del Mercosur con una visión más de largo plazo hacia el bloque. Después, lisa y llanamente, tiene que ver con sus mercados internos y que no perciben de la misma forma la necesidad de otros mercados.



Un verdadero Ecosistema Logístico

+45

Oficinas

10

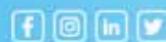
Países

7

Unidades de Negocios

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

gruporas.com



Montecon inició proceso de solución de controversias

Las empresas de capitales chilenos y canadienses accionistas de la operadora portuaria Montecon (Neltume Ports S.A y ATCO Ltd, respectivamente) informaron que dieron inicio a los mecanismos de solución de controversia previstos en los tratados de Promoción y Protección de Inversiones que Chile y Canadá mantienen con Uruguay.

Según comunicó la empresa, “la controversia tiene su origen en las medidas adoptadas por el Estado de Uruguay con ocasión del acuerdo suscrito entre el Estado de Uruguay y las compañías del Grupo Katoen Natie, controladora de Terminal Cuenca del Plata SA, concesionaria de la terminal especializada del puerto de Montevideo”.

Asimismo, indican que las medidas cuestionadas por



los inversores de Montecon obedecen a lo que entienden que “atenta contra la libre competencia de los operadores portuarios del puerto de Montevideo, restringen el alcance de las habilitaciones portuarias de su filial Montecon, establece un monopolio de hecho en favor de Terminal Cuenca del Plata SA y una serie de privilegios en favor de esta compañía en la que el Estado de Uruguay tiene una participación del 20%”.

En otro orden, la comunicación que la empresa hizo pública expresa que, “en vista de las medidas dispuestas por el Estado de Uruguay y la ausencia de un diálogo tendiente a resolver las situaciones que afectan a Montecon, los inversores han dado inicio al mecanismo (previsto en los tratados mencionados), que consideran un arbitraje internacional para resolver la controversia”.

REPREMAR
Group Companies

Con una *cultura corporativa* basada en el **profesionalismo**, la **confiabilidad** y el **respaldo**, REPREMAR GROUP ofrece a sus clientes locales e internacionales un *know-how* recogido durante casi 70 años de *experiencia* operando con éxito y representando a las empresas más importantes de la **región** y el **mundo**.

Generar
las mejores condiciones,
de eso se trata.

REPREMAR | REPREMAR SHIPPING | REPREMAR AIR CARGO

MISIONES ST. 1372 - "DE LOS PATRICIOS" BLDG. | 11000 MONTEVIDEO, URUGUAY T.: +598 2 916 13 36 - EXT. 111
WWW.REPREMAR.COM | GROUP@REPREMAR.COM