

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • Sábado 25 - Domingo 26 -junio - 2022 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 222

Integrados

Autoridades y sector privado del ámbito marítimo-portuario uruguayo se mostraron en la misma sintonía al participar de la conferencia hemisférica de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos. Exhibieron una visión integradora del bloque y se apoyaron en el concepto de complementariedad • Páginas 2 a 7

7, 8 y 9 de junio

**IV Conferencia Hemisférica
sobre Hidrovías, Puertos Int
y de Cruceros:**
Una Puerta a la Economía Glo



AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2

Tel.: +598 29172620

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

Montevideo, Uruguay

www.one-line.com

TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

La ANP defendió integración y complementariedad

La participación uruguaya en la Conferencia Hemisférica sobre hidrovías y puertos de la CIP-OEA marcó un claro rumbo sobre la estrategia que busca el país para el desarrollo propio y de la región

Con presencia de autoridades estatales y representantes del sector privado, Uruguay expuso una visión monolítica en defensa de la integración y de la complementariedad de puertos y vías navegables, marcando un claro perfil que apunta al desarrollo de planes de infraestructura que permitan trabajar en conjunto para el crecimiento de la región.

Esta postura fue expuesta en el marco de la IV Conferencia Hemisférica sobre hidrovías, puertos interiores y cruceros, organizada por la Administración General de Puertos (AGP) de Argentina y la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (CIP-OEA).

El presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP), Juan Curbelo, y la gerente de área Comercialización del ente, Ana Rey, fueron los



El presidente de la ANP, Juan Curbelo, destacó la profundidad del puerto de Montevideo, que llegó a 13 metros

encargados de transmitir la visión oficial. Curbelo se refirió a la importancia de las hidrovías para el comercio de la región, mientras que Rey expuso sobre la industria de cruceros.

En tanto, en representación del sector privado participó la presidente del Centro de Navegación (Cennave), Mónica Ageitos, quien recalcó la visión de futuro e integradora que tiene la centenaria institución que nuclea a agentes marítimos, operadores portuarios, terminales y depósitos intra y extraportuarios (ver páginas 4 y 5).

Soberanía e integración

Curbelo aseguró que “la soberanía nacional nunca debe ser obstáculo para la integración regional” y dijo que, si bien la primera “es importante mantenerla y preservarla”, por encima de los intereses nacionales “tiene que haber un interés regional” en materia de infraestructura portuaria.

En ese sentido, el jerarca dijo que “las hidrovías son parte fundamental del comercio exterior y generan, de alguna manera, un incentivo para la regionalización de la toma de decisiones”.

“Cuando se dice que se hace una obra en detrimento de otra o para sacarle la carga a otra, entiendo que es una decisión que nos aleja. (Sin embargo), nosotros estamos transitando otra visión con respecto a la actividad portuaria y las hidrovías, pues el principal concepto que debemos mantener es el de la complementariedad. Entendemos que el sistema regional de puertos es un sistema complementario, donde los puertos uruguayos deben tener una complementariedad y un trabajo en conjunto

con los puertos argentinos, con los puertos paraguayos y con los puertos de todos los países de toda la región”, manifestó el jerarca.

Asimismo, reafirmó que esa es la misma “lectura que debe hacerse del desarrollo de las hidrovías, del desarrollo de la hidrovía Paraná-Paraguay y del desarrollo de distintas cuencas que son fundamentales”.

En ese sentido, se refirió a varios puntos en los que está enfocada la estrategia de la ANP. Uno de ellos es la hidrovía río Uruguay, en la que existen varios puertos, de los que se pretende un “aumento de la capacidad de carga” y cuyo funcionamiento “requiere obras de infraestructura que no dependen solamente de Uruguay, sino de decisiones que se tomen por consenso” (en los organismos de la región).

Por otro lado destacó la idea de la hidrovía de la Laguna Merín-Laguna de los Patos, para la que -dijo- “se está trabajando fuertemente con el gobierno brasileño” en la idea de llevar un importante movimiento de cargas hacia la zona de Río Grande.

Cabe recordar que, en Uruguay, el proyecto privado de terminal Tacuarí supone uno de los extremos de esta hidrovía, que está a estudio por parte de autoridades y sectores privados de ambos países.

Para Curbelo, “El desarrollo de las hidrovías es una visión regional, una visión complementaria y no deben entenderse como representantes de los distintos países,

frase

“El sistema regional de puertos es un sistema complementario, donde los puertos uruguayos deben tener una complementariedad y un trabajo en conjunto con los puertos argentinos, (...) paraguayos y (...) de toda la región”.

Juan Curbelo

Presidente de la ANP

sino que es una construcción única”. Además, aseveró, “si las hidrovías funcionan bien, van a generar riqueza, crecimiento en las economías regionales y, en definitiva, se va a hacer un mejor uso de las posibilidades que la naturaleza le ha brindado a la región y que, por distintos motivos, lamentablemente, muchas veces no se ha podido desarrollar de la mejor manera”.

Para ilustrar sus consideraciones, Curbelo se refirió a algunos ejemplos de “proyectos colaborativos o proyectos que se analizan y se entienden en una clave regional de complementariedad”.

Enumeró entonces la idea de “carreteras verdes, que se está llevando a cabo entre Uruguay y Argentina, entre los puertos de Juan Lacaze y Buenos Aires, y se trata de una carretera fluvial, con un barco diseñado a medida que va a cumplir la tarea logística, todos los días”, de unir ambas terminales.

“Estas decisiones -agregó el jerarca- no las toma uno solo y es ahí donde aparece la complementariedad, porque trascienden a una empresa, a un país, y son decisiones que se piensan en el marco de la región”.

Al respecto, destacó los efectos beneficiosos del proyecto y señaló que significará una reducción de la siniestralidad (debido al menor tránsito por carretera), del daño al medioambiente y que eso “se ajusta más al rumbo que ha tomado el mundo”.

Otro de los ejemplos manejados por Curbelo tuvo que



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.

ver con la profundización del puerto de Montevideo.

“Acabamos de terminar la obra y hoy queremos decirle a toda la comunidad portuaria de la región que el puerto de Montevideo está con 13 metros de profundidad, con el impacto positivo que eso va a generar en la cuenca del Río de la Plata. Y también esto lo tenemos que ver como un crecimiento de la hidrovía, porque el puerto de Montevideo se siente parte de. El puerto de Montevideo entiende que cumple un rol, que tiene una faceta a cumplir en cuanto al movimiento de contenedores, de carga de granos, pero somos muy conscientes de que es complementario de otros puertos, en particular del de Buenos Aires y de los puertos de la hidrovía Paraná-Paraguay”, dijo Curbelo.

Un claro mercado regional

La actividad de cruceros no estuvo ajena a la lógica de integración plasmada por Uruguay y la presentación de Ana Rey fue clara en ese sentido.

“Que América trabaje junta en promover los destinos de los puertos propios y ajenos” fue el deseo final de la jerarca de ANP, quien resaltó que, “en definitiva, el mercado es regional”.

La gerente de área de comercialización del ente se refirió



Ana Rey se refirió al negocio de los cruceros y aseguró que es un trabajo que se tiene que pensar desde la región

a la estrategia del negocio en torno al crucerismo y habló de distintos niveles graficados como círculos.

En el primer círculo posicionó a los actores más directos: “la llegada del crucero es el centro y gana dinero el práctico,

el tour operador y, por ejemplo, el remolcador”, manifestó.

Luego pasó al siguiente nivel; dijo entonces que en el segundo anillo aparecen los pasajeros que salen por los trayectos turísticos y que para captar esa actividad “es necesario enten-

der qué quiere el pasajero y no solamente el barco”.

Sin embargo, Rey puso énfasis en el tercer anillo y explicó que este tiene que ver con las líneas aéreas, las terminales, los recambios de tripulación, el transporte, la hotelería y toda

frase

“Que América trabaje junta en promover los destinos de los puertos propios y ajenos”

“Hay que trabajar en equipo, capacitando y creando una mirada de futuro”.

Ana Rey
Gerente de área
Comercialización
de la ANP

una gama de actores que terminan construyendo el segmento que más divisas deja a las arcas del país.

En ese sentido, aseveró, “Hay que trabajar en equipo, capacitando y creando una mirada de futuro”.

ESTAMOS EN OBRA

URUGUAY
TCP
PUNTO DE REFERENCIA

KATOEN NATIE
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

www.terminaltcp.com.uy

La libre navegación, valor y desafío para la hidrovía

La presidente del Centro de Navegación, Mónica Ageitos, posicionó a Uruguay y su rol en la vía navegable que conforman los ríos Paraguay y Paraná, destacando la importancia del Río de la Plata

La entrada de los buques mercantes en las aguas de un Estado al cual no pertenecen es condición necesaria para el comercio internacional y de las comunicaciones”, sentenció la presidente del Centro de Navegación, Mónica Ageitos, para marcar claramente el posicionamiento de Uruguay en la IV Conferencia Hemisférica sobre hidrovías, puertos interiores y cruceros, de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (CIP-OEA).

Ante autoridades y actores privados de todo el continente, pero en especial de Argentina, cuya capital fue sede de la conferencia, Ageitos fue contundente al trasladar las convicciones del sector privado al que representa y que es uno de los motores de la economía.

El concepto de integración regional y el rol que debe jugar Uruguay en la misma se pusieron de manifiesto a lo largo de toda su presentación, en la que destacó las figuras de los puertos de Nueva Palmira y Montevideo en el marco de las vías navegables que los involucran.

“La integración regional y el rol del transporte marítimo y fluvial es el de brindar a través de la hidrovía una vía de entrada y salida de las cargas entre los países de la región y el mundo, utilizando distintas plataformas logísticas, tanto para los graneles como para la carga



Mónica Ageitos representó al sector privado uruguayo en la conferencia de la CIP-OEA. CIP-OEA

contenerizada. Y allí Uruguay ofrece dos grandes puertos para conectar las cargas con el transporte marítimo. Las ins-

talaciones portuarias de Nueva Palmira, netamente para la carga a granel, y el puerto de Montevideo, mayoritariamente

para carga contenerizada, pero que también tiene su condición de puerto multipropósito”, dijo Ageitos en su alocución

frase

“La Hidrovía Paraguay-Paraná es una ruta para la integración, un instrumento para la circulación de mercaderías, de creación de riquezas y el medio para hacer de Bolivia y Paraguay países atlánticos. Además, le permite a los otros países exportar sus cargas a través de otros puertos que no sean los de su país”.

Mónica Ageitos
Presidente del Centro de Navegación

enfocada hacia la navegación, integración y cargas transportadas a través de la hidrovía Paraná-Paraguay.

El papel fundamental de los puertos uruguayos

La presidente del Centro de Navegación, Mónica Ageitos, destacó las bondades de los principales puertos uruguayos, Montevideo y Nueva Palmira.

Con respecto a la terminal capitalina, subrayó que se trata de “una plataforma logística” y que “consolida un centro de distribución regional, debido a su estratégica posición geográfica”.

En cuanto a las cargas, explicó que “si bien todas las mercaderías que salen en bodega desde el puerto de Montevideo corresponden al comercio exterior uruguayo, en la carga contenerizada es

importante visualizar la actividad de tránsito”. En ese sentido, sostuvo que en 2021 los tránsitos alcanzaron el 61% de los movimientos de contenedores y que el comercio exterior paraguayo fue de vital importancia.

“El transbordo de cargas por puertos como el de Montevideo permite la llegada de grandes buques con frecuencias semanales, lo que posibilita una verdadera conectividad al país y mejores fletes para los exportadores”, destacó Ageitos.

En tanto, el puerto palmirense, ubicado en la confluencia de

los ríos Paraná y Uruguay, brinda excelente conexión fluvio-marítima, según Ageitos, con su salida hacia el Río de La Plata a través del canal Martín García.

“Es un puerto de ultramar y principal conexión de la hidrovía para los buques madres y los convoyes de barcasas. Es el principal puerto para la carga de granos y celulosa de Uruguay, contando con instalaciones portuarias que operan bajo regímenes de puerto libre y zona franca”, agregó Ageitos.

Asimismo, se refirió a los servicios fluviales de barcasas que

se conectan con Nueva Palmira, como “los más habituales, que acumulan entre 15 y 40 convoyes de barcasas mensuales” o “los esporádicos, que acumulan unos 12 convoyes”.

En cuanto a las cifras, sostuvo que en 2021 el puerto de Nueva Palmira movió casi 7 millones de toneladas entre celulosa, soja, malta y fertilizantes, lo que significó el 58% de los movimientos efectuados entre todas las instalaciones del puerto.

Además, agregó que los principales productos en tránsito fueron mineral de hierro, soja,

fertilizantes, harina y pellets de soja, que alcanzaron el 42% de los movimientos.

“Cerca de la mitad de los productos de soja que se operan en las instalaciones corresponden a producción uruguayo y la otra parte corresponde a países de la hidrovía, principalmente a Paraguay”, dijo Ageitos, quien recalcó “la enorme evolución que han tenido las instalaciones de Nueva Palmira en los últimos 32 años, efecto del intercambio fluido, pero también de los regímenes de puerto libre y zona franca”.

En ese sentido, agregó que es claro que “el desarrollo y progreso de la humanidad está indisolublemente ligado al desarrollo del comercio y de las comunicaciones en los diversos grupos que la integran”, por lo que subrayó que “el régimen de los ríos internacionales es obra de grandes convenciones del siglo XIX y también de diversos tratados”.

Al respecto citó una frase de 1854 del político y cate-drático uruguayo Alejandro Magariños: “La providencia no une a los pueblos con lazos del mismo origen, de una misma religión, de las mismas cos-tumbres, de un mismo idioma, para que se consideren extra-ños y se alejen mutuamente, así en la próspera como en la adversa fortuna”.

Tras la cita, Ageitos aseveró que la frase está a la medida de la conferencia en la que esta-ba participando, “sobre todo cuando se está hablando de hi-drovías y de unir a los pueblos a través de las mismas”.

Salida de la producción

Justamente, acerca de la hidrovía Paraná-Paraguay, la presidente del Cennave re-cordó que es el sistema fluvial

El Río de la Plata también es parte de la hidrovía Paraguay-Paraná

platense integrado por el canal Tamengo y los ríos Paraná y Paraguay, pero también inclu-yó al río Uruguay y Río de La Plata.

“Se trata de un sistema que ha significado un desarrollo económico para una región tremendamente productora y exportadora de alimentos, y de otros productos primarios, que tiene además una gran poten-cialidad para transformar los destinos de los países del área, especialmente para las nacio-nes mediterráneas, si (el sis-tema referido) es explotado en forma inteligente y adecuada”, dijo Ageitos, quien apuntó a los problemas que ha sufrido la vía navegable tras algunos cam-bios de gobiernos en la región.

Al respecto, detalló que, cuando dice “inteligente”, se refiere “a que no dependa del humor político, de los gober-nantes, de los distintos gobier-nos o de la toma de medidas que atenten contra el legítimo derecho de los países miem-bros”.

Haciendo un poco de histo-ria destacó también el espíritu original de la creación de la hidrovía y recordó que “en la década de 1990, cuando se de-sarrolló esta idea, se estaba en un momento de efervescencia de las políticas de integración, las cuales venían acompañadas de desregulación portuaria

y mayor participación de los privados en los puertos regio-nales”.

Asimismo, agregó que todo ese cambio “impulsó extraordi-narias inversiones, tanto loca-les como extranjeras, directas de las principales trading, entre otras las de granos”.

También se refirió a otras variables que se desarrolla-ron junto con el incremento en la infraestructura, como ser el aumento de volumen a transportar y la gran demanda de commodities, de precios variables, que merecieron una logística previsible.

“Este territorio ofrece grandes potencialidades para el desarrollo de la región, en donde se produce principal-mente soja y sus derivados, algodón, girasol, trigo, lino mineral de hierro, manganeso y otros productos industriales y agroindustriales. Allí tenemos algunos beneficios como favo-recer el comercio, proporcionar la salida al mar a algunos paí-ses, estimular la exportación e importación de mercadería, aumentar el consumo en la región portuaria, reducir cos-tos logísticos y de transporte, mejorar la competitividad en el área de influencia y mejorar la comunicación fluvial entre los distintos países que la inte-gran”, manifestó Ageitos.

Convoyes

La representante de los acto-res privados también tomó su tiempo para hablar sobre la conformación de los convoyes de barcazas, manifestando que “es necesario encontrar la for-ma en que se puedan optimizar los costos de escala acumulado de un buque, posibilitando también que se disminuya el falso flete”.

Reconoció que es sabido que está trabajando el Comité In-tergubernamental de la Hidro-vía y aseguró que esta semana habrá reuniones en las que se esperan “buenas noticias” al respeco.

Desafíos

Por otra parte, Ageitos mencio-nó los desafíos que hay por de-lante y dijo que “hay necesidad de mejoras para el transporte fluvial de la hidrovía que se podrán ir atendiendo a través de los distintos organismos” y destacó como puntos principa-les “las condiciones de navega-bilidad en toda la extensión de la hidrovía, el dragado del río Paraguay, la libre navegación de tripulantes y equipos, la facilitación y simplificación de trámites, las acciones medio-ambientales y la aplicación de la tecnología”.

Para ella, atender todas esas necesidades traerá consigo “crecimiento de la actividad, fortalecimiento de los puertos de la región, seguridad, eficien-cia, competitividad y un siste-ma integrado de navegación”.



El puerto de Nueva Palmira es un eslabón fundamental para la salida al mar de la Hidrovía Paraguay-Paraná

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

Argentina reivindica el rol del Estado en el canal troncal

En la conferencia de la CIP-OEA que se realizó en Buenos Aires, el interventor de la AGP argentina, José Beni, enalteció la gestión realizada y dijo que el superávit se reinvertirá en la vía navegable

El interventor de la Administración General de Puertos (AGP) de Argentina, José Beni, destacó la recuperación del rol estatal en el sistema de navegación troncal situado en el Río de la Plata y aseguró que sigue siendo importante para el organismo el debate sobre la vía navegable que es el inicio de la hidrovía Paraguay-Paraná.

La AGP tiene a su cargo la administración del puerto de Buenos Aires, único puerto nacional de ese país, así como el sistema de navegación troncal mencionado y las tareas de mantenimiento, dragado y balizamiento de los canales de acceso al puerto.

Beni, que también es presidente del Comité Técnico Consultivo de Hidrovías de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (CIP OEA), fue el principal orador de su país y anfitrión de la IV Conferencia Hemisférica del organismo sobre hidrovías, puertos interiores y cruceros.

El jerarca aseguró que “fue especialmente importante, y todavía lo es, el debate sobre la vía navegable, (ya que se trata de) un verdadero motor de integración regional, de progreso económico y de mejoras logísticas que facilitan el crecimiento con una auténtica mirada federal de compromiso hacia los ciudadanos”.

En ese sentido, agregó que, en Argentina, esta vía troncal “es la ruta por donde sale el 80% de la carga exportable” y que “permite la competitividad” de la producción su país “al facilitar la llegada de buques ultramarinos a donde se concentra la producción”.



José Beni, titular de la Administración General de Puertos de Argentina. CIP-OEA

En una visión más regional, Beni aseguró que mirando la cuenca del Plata, la vía troncal “es, a su vez, la vía natural y un gran mojón para la conexión con los países hermanos, como Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay”.

“Es una ruta de 3.400 kilómetros que nos hermana y nos comunica de manera constante”, dijo.

Justamente, en clave de integración, Beni subrayó el hecho de haber recibido la confianza de encarar la presidencia del Comité Técnico Consultivo de la CIP-OEA referido a hidrovías y aseguró que, a través de ese rol, pudo conocer las experiencias de otros Estados miembros en la optimización de su desarrollo fluvial y que eso ha permitido avanzar en los distintos proyectos con el objetivo de fortalecer

el diálogo y las capacidades institucionales de cada autoridad portuaria.

“El intercambio que hemos tenido en este tiempo ha sido especialmente favorable en dos sectores que han sido centrales en el desarrollo de nuestro país”, sostuvo refiriéndose a la vía navegable troncal y la industria de cruceros.

En materia política, Beni destacó la decisión del presidente argentino, Alberto Fernández, y del ministro de Transporte de aquel país, Alexis Guerrera, ya que fueron los principales responsables en confiar a la AGP “la gestión y el desafío de recuperar el rol estatal en la vía troncal, así como en otros desarrollos a nivel nacional”.

Al respecto manifestó también que la AGP ejecuta,

“hoy por hoy, un contrato de mantenimiento de la vía troncal, mientras se define y se adjudica la licitación creada por el decreto 949 del año pasado, tarea que lleva adelante el ente nacional de control y gestión de la vía navegable troncal, creado recientemente”.

Sostuvo en ese sentido que “luego de 26 años de gestión privada, y a lo largo de estos nueve meses a cargo de la gestión de AGP, los servicios se mantuvieron de manera ininterrumpida, eficiente y con el mismo nivel que en la etapa previa, incluso en un contexto de una sequía extrema, por momentos, y prolongada ya desde hace un año”.

En materia de números agregó que “la gestión de AGP tuvo un superávit de US\$ 25 millones en el primer semestre, que se está reinvertiendo en

frase

“La gestión de AGP (del canal troncal) tuvo un superávit de US\$ 25 millones en el primer semestre, que se está reinvertiendo en fuertes mejoras (...) que quedarán al servicio de los distintos organismos públicos, del sector privado, así como de cualquier otro concesionario que en el futuro tome la posta”.

José Beni

Interventor de la Administración General de Puertos de Argentina

fuertes mejoras, en integración de tecnología que quedarán al servicio de los distintos organismos públicos, del sector privado, así como de cualquier otro concesionario que en el futuro tome la posta”.

De acuerdo con su intervención y con los números expuestos, Beni también afirmó que esta gestión redundará en “facilidades para la navegación, la seguridad y (también) abre la puerta a nuevas obras en la vía troncal”.

Cambio de estrategia

El jerarca argentino se refirió además a un cambio de criterios en el manejo de la información y aseguró que eso permitirá un mejor aprovechamiento de los datos para la toma de decisiones.

Destacó el nuevo sistema de difusión y de comunicación



EVERGREEN LINE

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

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

Unimarine
Uruguay

pública, a través del cual se publica, de manera periódica, “un informe con detalles de facturación, balances, compras y contrataciones, así como todos los datos de interés y obras sobre los distintos tramos de la vía, para brindar información fidedigna y en tiempo oportuno”.

Según Beni, “esto permite recibir aportes y miradas de todos los integrantes del sistema, lo que constituye un aporte invaluable para la toma de decisiones”.

En ese sentido, volvió a subrayar que “la presencia del Estado en la administración de la vía como objeto de aportar una mirada integral y estratégica, donde el desarrollo comercial que necesita el país y los exportadores se complementan con la no menos necesaria inversión para lograr que ese crecimiento se extienda en toda la traza, con infraestructura y tecnología aplicada a los tramos ya concedidos, como al estudio de nuevas trazas y nuevos servicios”.

Cruceros

Otro capítulo fue destinado para la actividad de cruceros, que tras la pandemia vuelve a tomar importancia en lo que respecta a la organización, capacitación y entrada de divisas a los puertos y los países.

“Los cruceros representan una auténtica oportunidad para el desarrollo turístico del



El puerto de Buenos Aires, así como la hidrovía Paraguay-Paraná, dependen de las condiciones del canal troncal

país, dan ingresos de divisas y permiten el desarrollo de todo un sector de las provincias, sobre todo atlánticas. Esperamos

que en la próxima temporada lleguen a Argentina más de 700 mil visitantes, dejando atrás todo el efecto de la pandemia”

de Covid 19, dijo Beni.

Esta cifra ya se había presentado como expectativa para el próximo verano en el

Seatrade Cruise Global, donde Beni promocionó la oferta de su país.

Según explicó el jerarca, “la AGP, como organismo federal que es, trabajó con los puertos de Ushuaia, Madryn, los de las provincias de Tierra del Fuego y de Chubut para realizar una serie de mejoras que permitirán la llegada de los cruceros (a Argentina), logrando cambiar la inercia de la pandemia y tener las primeras recaladas”.

Con la ambición de lograr las cifras anunciadas, que serían históricas para ese país,

Argentina espera 700 mil turistas en la temporada de cruceros

la AGP mantendrá las bonificaciones dispuestas, tanto para el puerto de Buenos Aires como para la vía troncal. Esta medida, dijo Beni, “aporta certeza a las navieras y potencian la actividad del sector, porque cuando se habla de la mirada estratégica del Estado en la vía navegable, también tiene que ver con estas medidas, que potencian de forma integral al sector y al conjunto de la economía, sin pensar exclusivamente en la ganancia de la empresa o en su recaudación directa”.

Infraestructura, innovación y conocimiento

Para atender los eslabones de la cadena logística
130 años conectando Uruguay al mundo y el mundo a Uruguay

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

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

Somos experiencia en acción

www.chr.com.uy

CHR
GROUP
Experiencia en acción

Uruguay volvió a frenar el planteo de reserva de carga

En el marco del Mercosur, Argentina, Brasil y Paraguay insistieron con la iniciativa, pero según sostuvo el director de Transporte, Pablo Labandera, la medida perjudicaría al puerto de Montevideo

La delegación uruguaya que participa en el Subgrupo de Trabajo número 5 (SGT5) del Mercosur, frenó una vez más la intención de los demás países del bloque de establecer una reserva de cargas para buques de bandera nacionales.

El director nacional de Transporte, Pablo Labandera, fue el principal representante de Uruguay en la reunión que días atrás mantuvo el subgrupo encargado de los asuntos relacionados al transporte.

Según explicó Labandera a *Comercio Exterior & Transporte*, la iniciativa fue presentada esta vez por Argentina, Brasil, Paraguay en conjunto, pero la misma no prosperó, ya que para que se convierta en norma tiene que ser votada por unanimidad.

Usted estuvo como representante de Uruguay en la reunión del SGT5 desarrollada en Asunción, ¿qué sucedió en ese encuentro?

Este subgrupo está dividido en varias comisiones, las que se encargan de tratar distintos asuntos relacionados con el transporte del Mercosur y en cada uno de ellos hay varios temas a tratar.

Una de las comisiones es la de transporte marítimo, ¿qué planteos hubo en esa comisión?

En esa en particular primero hubo un planteo grupal de Argentina, Brasil y Paraguay relacionado con las cargas. Ese planteo vino tanto del sector público como privado de los tres países, mientras que Uruguay estuvo solo representado por el sector público.

¿Por qué no hubo presencia del sector privado uruguayo?

En mi corta experiencia en el Mercosur no vi que participaran mucho en este ámbito. Habitualmente, en este subgrupo la única gremial que participa es la Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (Catidu), que son los transportistas terrestres internacionales, que están dentro del Consejo Empresarial de Transporte Internacional de Cargas por Carreteras del Mercosur (Condesur). De todos modos, siempre hay una



El director nacional de Transporte, Pablo Labandera, participó en la reunión del SGT5 del Mercosur

inquietud, interés y preguntas, incluso notas, que nos mandan desde el sector privado. Presumo que ahora que la presidencia pro t  mpore pasa en el segundo semestre a Uruguay van a participar presencialmente.

¿Qué fue lo que se planteó en esa comisión?

El tema más interesante tuvo que ver con la reserva de carga, algo que plantearon las tres delegaciones. Pero nuestra posición con respecto a la reserva de carga, y a la estipulación que se incluía en relación al planteo de los tres países, es la que ha tenido Uruguay tradicionalmente, y que no va a variar al menos durante esta administración. Lo hablé con el ministro (de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero), para ponerlo un poco al tanto, explicarle el planteo que habíamos hecho y cuál era la posición que se debía seguir de ahora en adelante, y reitero, que no es más que la que ha tenido Uruguay tradicionalmente.

¿Cuál fue exactamente el

planteo y cuál es su opinión al respecto?

El planteo fue concretamente estructurar una reserva de carga. En nuestra opinión, la reserva de carga es una amenaza cierta y directa para el puerto de Montevideo como puerto hub, a Montevideo como centro de distribución de cargas a nivel regional. Potencialmente porque una cosa

La idea de la reserva de cargas llegó de públicos y privados

viene de la mano de la otra. En la medida que haya reserva de carga, obviamente los armadores se van a volcar por el mayor mercado. Y teniendo en cuenta que Uruguay no tiene flota mercante, ni existen estímulos en este momento para tenerla, ello llevaría de manera casi lógica a un incremento de los fletes, además de esa pérdida de posicionamiento.

¿Cuáles fueron los motivos que

argumentaron las delegaciones para llevar este planteo?

Como Uruguay no aceptó este tema no hubo exposición de motivos. Uruguay ya había adelantado que su posición iba a ser negativa en ese sentido, más allá de hacer, como correspondía, el planteo a las autoridades del Grupo Mercado Común y hacer las consultas respectivas. Pero lo importante para nosotros era dejar bien en evidencia que la postura de Uruguay no había cambiado, que se trata de una política de Estado y que, en definitiva, lo que está atrás de esto es la protección del puerto de Montevideo como puerto de distribución, un concepto que es absolutamente contrario a la reserva de carga tal cual estaba planteada.

¿Cómo llega a ser un planteo de los tres países en conjunto?

Esto llegó en forma monolítica, fogoneado bastante por los privados.

¿Qué cámaras privadas estaban presentes?

No recuerdo en detalle las cámaras que estaban; además

frase

“Para la próxima presidencia pro t  mpore de Uruguay tenemos previstas dos reuniones a nivel de todos los países. Una en la segunda quincena de setiembre y otra en los primeros días de noviembre. En ellas veremos un poco cómo van evolucionando los temas, e introduciremos como delegación algún asunto más a los que están en agenda”.

Pablo Labandera

Director Nacional de Transporte

en estos casos, como decía, existe la posibilidad de que el sector privado presente cartas y documentos. Esto fue lo que pasó en este caso.

¿Qué otros puntos relevantes se trataron en esa comisión del SGT5?

Lo importante en realidad fue eso, pero Uruguay lo desactivó rápidamente.

¿Y en materia de transporte carretero?

Allí hubo otro subgrupo que tiene que ver con facilitación de transporte de mercaderías peligrosas. En este hay una resolución a nivel de Grupo Mercado Común, en la que el único país que la internalizó fue Uruguay. Lo hizo a través del decreto 82 de este año y ahora estamos a la espera de que los otros tres países lo internalicen. Tanto Argentina como Brasil, según nos comunicaron las delegaciones, están en pleno proceso de internalización. Paraguay, por su parte, todavía estaba en una revisión desde el punto de vista jurídico. Esperamos que se convierta en una norma comunitaria de carácter regional,

internalizado por los cuatro países durante la próxima presidencia pro t  mpore, que es la nuestra.

  Cu  l es el contenido de esa norma?

Básicamente dice, desde el punto de vista técnico, acerca de toda la regulación con la que debe contar el traslado de mercaderías peligrosas. Es un reglamento puramente técnico y lo que hace es recoger los estándares internacionales habituales a nivel de Mercosur, homologarlo y armonizarlo para los cuatro países.

  Eso es todo en transporte carretero?

No. Otro tema que se discutió tuvo que ver con un planteo un poco sorpresivo de la delegación argentina. Indicaron que se estaba analizando la posibilidad de establecer la introducción de algún tipo de dispositi-

Argentina analiza incluir dispositivo electrónico en el transporte

vo electrónico para la carga del transporte extranjero cuando ingresara y circulara por Argentina. Las otras delegaciones interrogamos sobre cómo iba a financiarse ese mecanismo y sobre quien iba a recaer el peso del costo en el caso que se concretara. Ellos lo manejaron como una iniciativa que estaba en ciernes todavía y no supieron decir más. De cualquier manera, es obvio que al final del camino termina pagándolo el consumidor. Es una especie de precinto electrónico para todos los tránsitos

  Eso sería para la flota extranjera en territorio argentino?

No lo definieron claro aunque preguntamos insistentemente. Creo que hoy en día es una idea en bruto que tienen, pero el hecho que lo hayan puesto arriba de la mesa en la negociación de Mercosur quiere decir que a nivel interno lo vienen discutiendo hace tiempo. Creo que lo que hicieron fue una especie de testeo. En este testeo la pregunta casi única de todas las delegaciones tuvo que ver con



El puerto de Montevideo sigue siendo el símbolo de Uruguay para convertirse en hub regional

qu  n lo iba a financiar. Tampoco sabemos si va a ser para todo el transporte que ingrese con mercadería a Argentina, o para camiones de bandera de ese país.

  Esto no estaría contradiciendo ninguna norma del Mercosur?

Todavía no hicimos el análisis profundo del tema, ni tenemos datos mínimos. Acá hay dos cosas. Primero, que para convertirse en norma comunitaria debería ser aprobada por los cuatro países, por lo cual cualquier violación de la norma

quedaría indirectamente sa-neada. Segundo, que si Argentina lo aplica en forma unilateral, habría que ver si viola el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (Atit). El Atit es el acuerdo que regula casi todo lo que tiene que ver con el tránsito terrestre de carga a nivel de Mercosur, Chile y Bolivia. Es un acuerdo de alcance parcial, de complementación económica aprobado en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi), igual que el Mercosur. Creo que habría que ver si eso se concre-

ta y, si es el caso, quiénes son los obligados a transitar con ese eventual GPS, precinto o dispositivo electrónico.

Uruguay asume la presidencia pro t  mpore el próximo semestre.   Hay alguna idea de lo que se va a impulsar?

Para la próxima presidencia pro t  mpore de Uruguay tenemos previstas dos reuniones a nivel de todos los países. Una en la segunda quincena de setiembre y otra en los primeros días de noviembre. En ellas veremos un poco cómo van evolucionando los temas, e introduciremos como delegación algún asunto más a los que est  n en agenda.

frase

  La reserva de carga es una amenaza cierta y directa para el puerto de Montevideo como puerto hub, a Montevideo como centro de distribución de cargas a nivel regional. Potencialmente porque una cosa viene de la mano de la otra. En la medida que haya reserva de carga, obviamente los armadores se van a volcar por el mayor mercado. Y teniendo en cuenta que Uruguay no tiene flota mercante, ni existen estímulos en este momento para tenerla, ello llevaría de manera casi lógica a un incremento de los fletes, además de esa pérdida de posicionamiento  .

Pablo Labandera

Director Nacional de Transporte

nando los temas, e introduciremos como delegación algún asunto más a los que est  n en agenda.

  Cu  les son los temas que est  n en agenda?

Los que mencionamos y también hay por all   una lista de web service a nivel de transporte de pasajeros.

  Y qué piensa agregar a la agenda?

Eso todavía lo estamos evaluando junto con el ministro Falero.

SOLUCIONES INTEGRALES

Desde su llegada a Uruguay, MEDLOG apost   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

Terport, 20 años y un parque industrial en el horizonte

El gerente general de la empresa paraguaya, Ricardo dos Santos, contó sobre el desarrollo de las dos terminales portuarias y sobre los proyectos que tiene una compañía referente en la región

Con la mirada puesta en el futuro y con proyectos que siguen marcando el camino del sector portuario paraguayo, Terport celebró sus 20 años de actividad. El gerente general de la compañía, Ricardo dos Santos, dialogó con *Comercio Exterior & Transporte* y reveló algunos avatares por los que debió pasar el proyecto inicial para convertirse en una empresa que hoy cuenta con dos terminales y piensa en la construcción de un parque industrial de 150 hectáreas.

Terport es una empresa operadora de terminales portuarias de contenedores, carga roro y carga general que se desempeña en la hidrovía Paraguay-Paraná.

Su terminal de Villeta es la más moderna de su país en materia de contenedores, mientras que en San Antonio se dedica a cargas generales y rodante, así como al almacenamiento e importación terrestre.

Asimismo, Terport es una empresa que se autodefinida como prestadora de servicios portuarios y logísticos, almacenamiento, carga y descarga de embarcaciones, transporte terrestre y multimodal, manipuleo de mercadería general y contenerizada, así como de operación de cargas especiales.

¿Cómo surgió la idea de desarrollar una terminal que fue el principio de un referente del sector en Paraguay?

El proyecto comenzó como una asociación de una empresa de estiba en el viejo puerto de Asunción que se llamaba Consorcio Navemar CMP. Fue por allá por 1994 y dos años después se compraron grúas y camiones para poder hacer las actividades de estiba de contenedores. Por otro lado, también se trabajó mucho por una concesión de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) en Villeta, que entonces era un puerto construido por el gobierno, nuevo, moderno y ubicado en una zona privilegiada. Se trabajó mucho de verdad, pero finalmente el gobierno no aceptó. Entre tanto se compró el terreno de San Antonio con la visión de establecer una terminal de líquidos y un muelle para carga



frases

“Fue un año absolutamente tumultuoso en Paraguay; el dólar pasó de 4.500 guaraníes a 8.000 en tres o cuatro meses y eso significó enormes pérdidas. Sin embargo, logramos inaugurar Terport en San Antonio y, con toda esa adversidad auestas, conseguimos tener pequeños contratos y comenzar a emprender en este negocio. Fuimos creciendo e incorporamos cada vez más equipos”.

Ricardo dos Santos
Gerente general de Terport

general. Ese proyecto fue transformándose cada vez más en un puerto de contenedores. Lo que sucedió es que en 2001 tuvo lugar un hito para la industria portuaria paraguaya, que fue el traspaso de la función reguladora de los puertos privados de la ANNP a la Dirección de Marina Mercante.

¿Por qué dice que fue un hito y cómo influyó eso en la conformación de Terport?

Era seguro que la ANNP no iba a atender ningún pedido de habilitación para puertos de cargas generales ni de contenedores, por lo que todo el sector privado sintió como un logro que el ente regulador pasara a ser la Dirección de Marina Mercante. Inmediatamente se presentó la documentación para poder habilitar Terport como terminal de contenedores, lo que se consiguió el 22 de mayo de 2002, en un momento muy complicado en Paraguay, con un gobierno en default y una crisis financiera paraguaya en la que muchos bancos quebraron.

¿Cómo recuerda ese momento?

Fue un año absolutamente tumultuoso en Paraguay; el dólar pasó de 4.500 guaraníes

a 8.000 en tres o cuatro meses y eso significó enormes pérdidas. Sin embargo, logramos inaugurar Terport en San Antonio y, con toda esa adversidad auestas, conseguimos tener pequeños contratos y comenzar a emprender en este negocio. Fuimos creciendo e incorporamos cada vez más equipos. Arrancamos con dos grúas de muelle móviles y luego fuimos sumando otros equipos. Hasta 2018 estábamos solo en San Antonio.

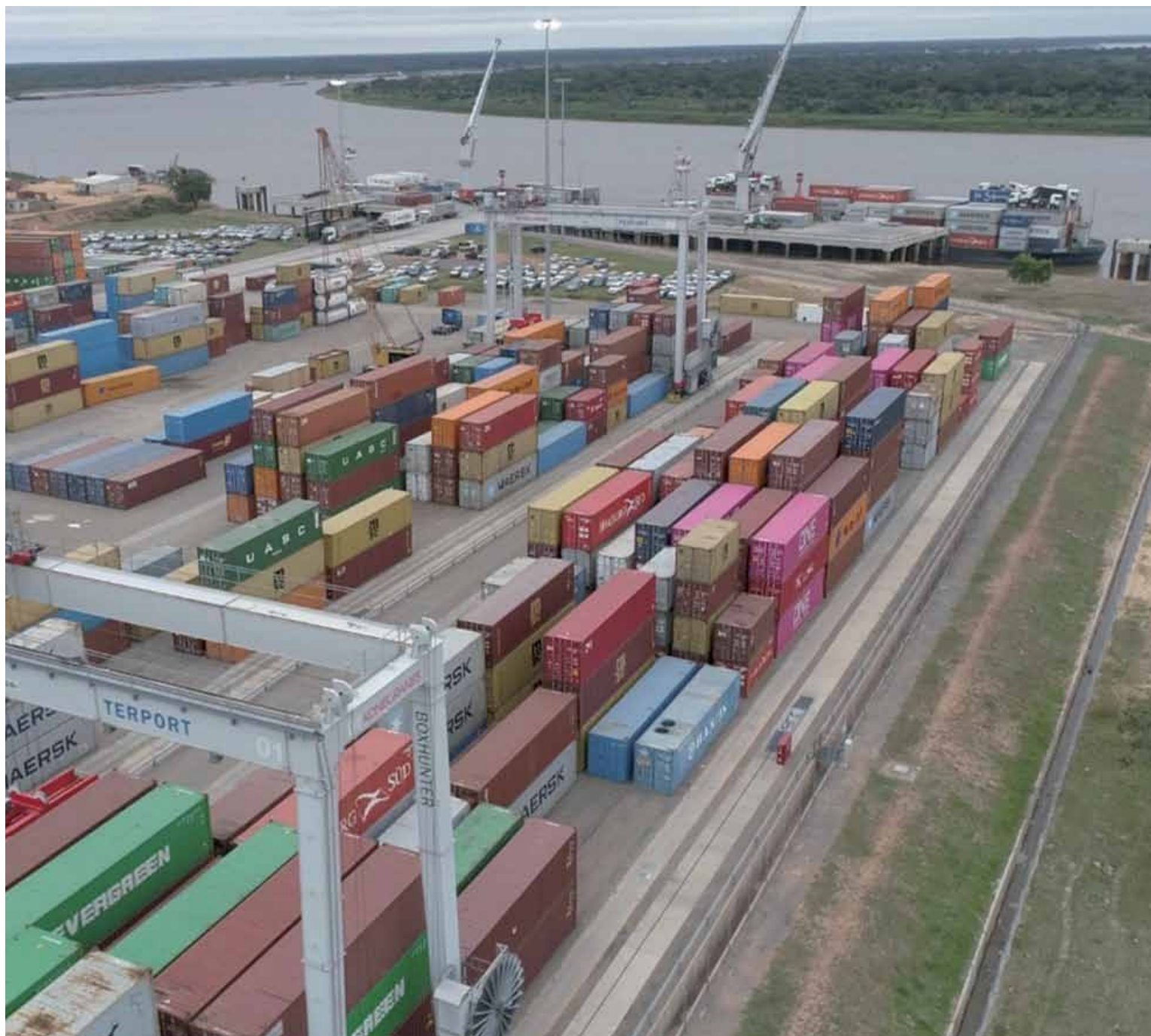
Luego llega el crecimiento y la idea de establecerse también en Villeta. ¿Cuándo se empieza a pensar en una nueva locación?

En 2010 habíamos logrado instalar la primera grúa fija instalada en Paraguay, lo que significó una revolución tecnológica para todo el sector. Teníamos un crecimiento de mercado sostenible. San Antonio estaba creciendo como ciudad y nuestras operaciones allí estaban cada vez con más limitaciones de poder tener una continuidad y un crecimiento.

¿Por qué motivo?

Fue por varios factores. Uno fue el espacio físico. Ya habíamos comprado los terrenos que se podían comprar, pero

había limitaciones de cómo seguir creciendo. El frente de agua también era limitado y no íbamos a poder tener más de una operación por vez. Esa era una traba muy clara y, a la vez, teníamos una exigencia de parte de los armadores fluviales, que querían tener mayor capacidad de atraque. Por otro lado, veíamos que el análisis de riesgo que hacen las líneas marítimas, y los exportadores e importadores paraguayos, requerían cada vez más previsibilidad. Ante ello, el mayor riesgo era el de las bajantes del río, como la de 2013, que fue tan tremenda que en San Antonio estuvimos sin operar durante 45 días. Entonces, si bien San Antonio tenía una ubicación mejor que sus competidores del momento, no era una terminal adecuada para poder operar 365 al año. Por otro lado, empezamos a notar que el tamaño de las embarcaciones iba a demandar más exigencia. Veíamos que la unidad económica del transporte se iba a acercar cada vez más a los 700 teus e iba a ir creciendo con los años. Por eso, hoy no es descabellado pensar que dentro de 10 años la unidad económica del transporte sea de 1.000 o 1.300 teus.



frases

“Estábamos seguros de que había demanda para una terminal moderna y con capacidad de atender barcos cada vez más grandes, tanto por el calado como por el alcance de las grúas. Entonces, en 2013 decidimos iniciar el proyecto de Villeta, que nos costó mucho tiempo (...) En el año 2016 iniciamos la construcción que terminamos y pudimos inaugurar en 2018 y, desde ese momento, estamos operando en Villeta con contenedores y en San Antonio con carga general y cada vez más con depósitos y actividades industriales.”

Ricardo dos Santos
Gerente general de Terport

¿Qué hicieron ante ese desafiante escenario?

Estábamos seguros de que había demanda para una terminal moderna y con capacidad de atender barcos cada vez más grandes, tanto por el calado como por el alcance de las grúas. Entonces, en 2013 decidimos iniciar el proyecto de Villeta, que nos costó mucho tiempo. Al diseño le destinamos mucho tiempo y mucha dedicación, por lo que trabajamos con una empresa alemana para hacer todo el diseño logístico, de ingeniería y juntar los fondos, porque se trató de una inversión que no era usual para el mercado financiero paraguayo. En el año 2016 iniciamos la construcción que terminamos y pudimos inaugurar en 2018 y, desde ese momento, estamos operando en Villeta con contenedores y en San Antonio con carga general y cada vez más con depósitos y actividades industriales.

El camino ha sido largo y exitoso, ¿qué hay pensado para el futuro?

Lo que pensamos para Terport es seguir consolidándonos en Villeta con contenedores, atendiendo la mayor cantidad de líneas marítimas y exportadores e importadores que podamos satisfacer con nuestros servicios. En tanto, en San Antonio

la idea es consolidar el negocio de la carga general, vehículos e importación terrestre en un futuro inmediato. A largo plazo tenemos el proyecto de parque industrial frente a la terminal de Villeta, donde tenemos 150 hectáreas para desarrollar y para lo que estamos esperando que nuestra capacidad y la demanda puedan llegar al momento de hacerlo.

¿Cómo va a ser ese parque industrial?

El proyecto de parque industrial es sobre 150 hectáreas, en las que se desarrollarán 28 naves de unos 10 mil metros cuadrados, que podrán ser fraccionadas, más allá de que esa es la unidad de venta. Estamos todavía trabajando en el modelo comercial y pensamos que parte será venta a clientes que quieran invertir y otra parte será a clientes que quieran usar. Otra parte también será inversión nuestra para alquilar. Se trata de un proyecto que todavía está buscando su forma, tanto comercial como de ingeniería.

¿Será propiedad de Terport o tendrá nuevos capitales?

Es un proyecto de Terport, que podrá tener una independencia en el futuro, pero ahora no hay ningún inversionista externo.

#SOMOS GRUPORAS
Ecosistema Logístico

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    

El Centro de Navegación renovó mandato de Ageitos

Mónica Ageitos continuará en la presidencia del Centro de Navegación (Cennave) tras haber sido electa por un nuevo período de dos años. La lista única que se presentó en las elecciones que determinaron el mandato 2022-2024 recogió el apoyo de los socios, que decidieron por la continuidad de la línea hasta ahora llevada adelante por las autoridades.

De cualquier manera, se produjeron algunos cambios en la comisión directiva, que tras Ageitos quedó conformada por Rodolfo Laporta como vicepresidente, Martín González como secretario, Diego Paolillo como tesorero y Daniel Caldarello como vocal. En tanto, los suplentes elegidos fueron Roberto González, Gabriela Elefteriu y Oscar Gómez.

El Cennave es la única cámara empresarial de la actividad marítimo-portuaria y repre-



senta a los agentes marítimos, operadores portuarios, terminales y depósitos intra y extraportuarios.

Se trata de un referente para el sector y un actor de relevancia en la toma de decisiones relacionadas con una de las principales actividades económicas del país, como es la logística, y que tiene a los puertos como eslabón central.

El Cennave fue fundado el 28 de julio de 1916 y, como dice en su propia presentación, "cuenta con una vital y dinámica vida gremial", con objetivo fundamental de "defender los más altos intereses del país, su actividad y, por supuesto, el de sus asociados".

Su ascendencia en el sector le ha permitido ser activo impulsor de la ley de puertos de 1992, así como protagonista en los recientes cambios normativos en materia aduanera y promotor constante de la actualización de la legislación marítima.

REPREMAR
Group of 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 30 • EXT. 111
WWW.REPREMAR.COM | GROUP@REPREMAR.COM