

# COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • SÁBADO 30 • DOMINGO 31 • MAYO 2020 • Suplemento de 8 páginas • Año XXI • Nº 201

## En vías de desarrollo

El ferrocarril central supondrá una revitalización para la red ferroviaria uruguaya, pero el resto del trazado necesita mejorar su calidad para que la actividad pueda crecer en su conjunto y brindar soluciones logísticas a las cargas nacionales. AFE tiene un gran desafío por delante en una materia que el Estado aún la tiene pendiente • Páginas 2 y 3



AS ONE, WE CAN.

# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2  
Tel.: +598 29172620  
Email: [uy.sales.all@one-line.com](mailto:uy.sales.all@one-line.com)  
Montevideo, Uruguay  
[www.one-line.com](http://www.one-line.com)

# Terminales de cargas serán la clave para el éxito del tren

El presidente de AFE, Miguel Vaczy, dijo que existe demanda para operar en la red ferroviaria; la entrada a UPM deberá corregirse y será necesario pasar por un predio de la central Batlle

**C**on el objetivo de desarrollar la actividad ferroviaria en el país y llevar adelante la concreción de la obra del ferrocarril central que transportará la carga de la nueva planta de celulosa de UPM, las nuevas autoridades de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) tienen un gran desafío por delante.

Comercio Exterior & Transporte dialogó con el presidente de AFE, Miguel Vaczy, quien no es ajeno a estos temas, ya que entre 2015 y 2019 fue director del ente en representación del Partido Nacional.

Vaczy explicó la importancia de la tecnología que tendrá el tramo entre Paso de los Toros y Montevideo (planta de UPM-puerto), pero también destacó los desarrollos previstos para otros tramos.

**¿Cuál va a ser el modelo de funcionamiento del ferrocarril uruguayo y cómo se desarrolla?**



Miguel Vaczy, presidente de AFE

Uruguay va a desarrollar el sistema ferroviario de open access (acceso abierto), en el que el usuario paga un canon por uso de vía al

gestor de infraestructura ferroviaria, que es el dueño de la vía. Los dos actores importantes en esta modalidad son los operadores y los dueños de la infraestructura, que en el caso de Uruguay es AFE. La verdadera función de AFE hoy en día es la de gestor de infraestructura ferroviaria. Hay una tercera pata que es la normativa, que depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y recae sobre la Dirección de Transporte Ferroviario. En ella se maneja toda la homologación de infraestructura, de material rodante y se dan los permisos de operador ferroviario, entre otras cosas. Además, en el futuro va a actuar como perito, llevando adelante las investigaciones de eventuales accidentes ferroviarios con el objetivo de establecer responsabilidades.

**¿Con qué objetivos se encontró al asumir la presidencia?**

Me encontré con un proyecto muy grande y muchos desafíos. El objetivo fundamental de mi gestión es lograr que el modelo open access funcione correctamente para los 1.600 kilómetros de vías férreas que Uruguay tiene activos. Se habla mucho del ferrocarril central, pero este abarca solamente 270 kilómetros, que unen Paso de los Toros con Montevideo, pero eso no es todo el ferrocarril uruguayo. Mi función es que todo el sistema quede operativo y aceptando en Uruguay en el año 2023.

**El ferrocarril central es visto como un impulso fundamental para desarrollar toda la actividad ferroviaria en Uruguay. ¿Cómo será la dinámica**

**de la operativa de todo el sistema?**

Ferrocarril central es un nombre comercial para una parte de la línea Montevideo-Rivera. La diferencia entre el ferrocarril central y el resto de las vías férreas del país están en lo tecnológico y la calidad de vía. El estándar del ferrocarril central es el del ferrocarril de carga europeo, mientras que en el resto del tendido está basado en un estándar del ferrocarril norteamericano. En ese sentido, el desafío es hacer compatibles el sistema de operación de una red de base norteamericana con una red europea de última tecnología, tanto desde el punto de vista técnico como normativo. En eso estamos trabajando para que en 2023 cualquier tren que esté dentro de la red pueda ingresar al tramo de ferrocarril central sin ningún problema.

**¿Qué son esos aspectos normativos a los que se refiere?**

Son los que rigen la circulación de los trenes, los que tienen que ver con la homologación de tipo de material rodante, las normas de seguridad, el tipo de transporte de materiales peligrosos, la señalización, el sistema de control. Lo que estamos haciendo es elaborar una interfase en paralelo para que conecte ambos estándares y puedan funcionar en conjunto.

**Las condiciones de las vías no es homogénea en toda la red. ¿Cómo es el panorama?**

Así como en las carreteras uruguayas hay diferencia en la calidad de unas y otras, con las vías pasa lo mismo. No podemos comparar la ruta Interbalnearia, que es la estrella del sistema carretero uruguayo con otros caminos del interior, por ejemplo. El sistema ferroviario está en la misma situación. No obstante, más allá de que la vía del ferrocarril central va a ser construida con el más alto nivel mundial, y será el equivalente a la Interbalnearia, tenemos otras líneas que están en obras de reconstrucción. El tramo entre Paso de los Toros y Rivera forma parte del préstamo no reintegrable del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (Focem) y lo llamamos Focem 1. El 85% de la obra lo aporta el Mercosur y el 15% restante lo pone el gobierno uruguayo. Esa obra ya fue terminada, lo que significa que la vía entre Paso de los Toros y Rivera ya está reconstruida a nuevo. Claro que no tiene las mismas características técnicas que el tramo hacia Montevideo pero,

de cualquier manera, la vía hacia el norte es de calidad buena. A su vez, está en ejecución la obra del Focem II, que es en la zona del litoral y todavía va a llevar un tiempo más. Una vez finalizada tendrá las mismas características técnicas que la de Focem I. Este trazado conecta Chamberlain, Piedra Sola, Paysandú y Salto, donde conecta con Argentina a través del puente sobre la represa de Salto Grande.

**¿Hay alguna conexión prevista hacia el litoral sur, por ejemplo hacia el Puerto de Nueva Palmira?**

El ramal Algorta-Fray Bentos se estuvo por hacer a través de una obra de Participación Público-Privada (PPP) en 2015, pero fue suspendida porque los fondos del Estado no alcanzaban para ejecutar dos PPP al mismo tiempo, ya que cuando estaba por encararse lo de Algorta-Fray Bentos, surgió la oportunidad del ferrocarril central. En cuanto a llevar el ferrocarril hasta el puerto de Nueva Palmira, podemos decir que hay vía entre Fray Bentos y Mercedes, pero después habría que hacer un ramal nuevo de unos 70 kilómetros para poder llegar. Eso implicaría expropiaciones, entre otras cosas, que son de alto costo. En ese sentido, hoy no hay planes de reconstruir ese sector de la vía férrea.

**¿Qué otras líneas hay en el país?**

Dos más. Las líneas Río Branco y Minas. Están operativas y han tenido obras de mantenimiento básico, lo que les permite trabajar. La que está mejor es la de Minas, pero igual estamos en tratativas para conseguir los fondos para una reconstrucción de esa línea. En tanto, la línea Río Branco es muy importante en lo que respecta al transporte de combustible y arroz. Esta línea va a aprovechar muchos de los materiales que se han levantado en la traza del ferrocarril central y que estaban en buen estado. De esta manera, considero que en cuatro o cinco años habrá una red operativa en buenas condiciones para todos los ramales o, al menos, en el 80% de los mismos. Así, tendremos un ferrocarril integrado con dos sistemas de operación y el acceso a varios puntos del país desde el punto de vista de carga.

**¿Cómo se compara la calidad de la vía?**

Los dos parámetros más importantes para el transporte son la velocidad comercial de circulación y el tonelaje por eje que admite la



**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.

vía. Cuanto más tonelaje admite, más carga se puede cargar en cada vagón y más eficiente y competitivo se hace el flete. La vía del ferrocarril central tiene un estándar de 22,5 toneladas por eje (90 toneladas por vagón) y la velocidad está en un promedio de 80 kilómetros por hora. En tanto, el tramo Paso de los Toros-Rivera, por ejemplo, permite 18 toneladas por eje (72 toneladas por vagón) y la velocidad es de hasta 50 kilómetros por hora. Pero en el negocio ferroviario lo que más importa es evitar el descarrilamiento, ya que un problema en ese sentido significa mucha pérdida debido a los volúmenes que se manejan en el tren. Un descarrilamiento es bastante común en vías en mal estado y por ello la obra hacia Rivera apuntó a dejar un buen estándar para evitar cualquier eventualidad.

#### ¿Hay cargas para el desarrollo sostenible del ferrocarril?

Desde que soy presidente de AFE, todas las semanas recibo llamadas de empresas interesadas en conectarse a la vía del ferrocarril central, y a otros tramos, con la intención de hacer negocios a través del ferrocarril. Es una modalidad competitiva en relación de costos y volúmenes de carga. No me cabe la menor duda de que el volumen de carga va a ser muy importante cuando tengamos el ferrocarril central operativo. No



El ferrocarril en etapa de obras y con expectativa de desarrollo

solamente por la carga que ya está segura que es la de UPM, sino porque se va a poder generar mucho más. La infraestructura ferroviaria, como toda infraestructura, es básica en lo que tiene que ver con el negocio logístico; pero lo que genera el negocio son las terminales de carga, los puertos secos. Ahí es donde se genera el flujo y el movimiento de carga. Dentro del proyecto ferroviario está la idea de potenciar y desarrollar el puerto seco en Rivera, que dará una posibilidad de generar un tráfico importante con el puerto de Mon-

tevideo en transporte de contenedores. Los contenedores en el puerto seco de Rivera transformarán al norte del país en un centro de distribución de cargas para toda la región sur de Brasil. UPM ha sido, de alguna forma, la empresa que dio el puntapié inicial para la modernización del sistema ferroviario gracias a la necesidad enorme que tenía de mover carga. Pero eso trajo, como beneficio adicional, que esa misma infraestructura se puede utilizar para mucho tráfico nuevo que se va a generar. La nueva infraestructura

siempre genera nueva demanda. Cuando uno empieza a tener una red confiable, la demanda empieza a surgir naturalmente. En ese sentido, comercialmente estoy muy esperanzado en que esto lo vayamos concretando en los próximos tiempos con varias empresas que van a mover carga por el ferrocarril.

#### ¿Qué disponibilidad va a tener el tramo del ferrocarril central para otras cargas que no sean las de UPM?

El ferrocarril está diseñado para mover un volumen de carga de 4,5 millones de toneladas al año y UPM tiene asignado 2 millones de toneladas al año. Esto quiere decir que el resto está liberado para el transporte de cualquier otro tipo de empresa. Hay mucho margen para trabajar con otros clientes.

#### Algunos técnicos de UPM hicieron una observación sobre la entrada al puerto de Montevideo por entender que la curva del trazado era muy pronunciada. ¿Qué pasó con eso?

Todos esos temas se están resolviendo y están dentro del proyecto ejecutivo de la obra, donde hay ajustes de criterio del trazado. En principio entiendo que no hay ningún problema importante respecto al acceso y a la unión entre la línea del ferrocarril central y la que va a estar dentro del puerto. No hay problemas en ese aspecto.

#### ¿Pero se ha realizado algún cambio en el trazado original de entrada?

Los cambios que se han hecho, básicamente responden a evitar la mayor cantidad de expropiaciones posibles en el área metropolitana. En líneas generales, los cambios están dentro de la geometría de vía para que permitan el normal funcionamiento del tren. Ahora van a haber dos accesos al puerto. Uno es el tradicional, que atraviesa la hasta ahora rambla portuaria, y otro será por la zona del Rowing Club, donde estará el acceso a muelles de la empresa UPM. Todo eso va a estar debajo del nuevo viaducto, por lo que no va a haber interrupción con el tráfico vehicular de la ciudad.

#### ¿Y como es el pasaje por la Central Termoeléctrica (Central Batlle)?

En la Central Batlle va a haber una expropiación de un sector del borde lateral del predio, pero no se ve perjudicada en absoluto. El trazado normal de la vía marca una curva y esta toca un sector del borde perimetral de la Central Batlle que va a ser corregido.

#### ¿Se va a expropiar un área a la Central Batlle?

Sí, pero nada que implique un problema en su funcionamiento. Lo que se va a hacer es correr el muro perimetral de la central.



**SU MERCADERÍA  
EN EL LUGAR  
APROPIADO,  
EN EL MOMENTO  
INDICADO.**

Terminal Cuenca del Plata, la terminal especializada de contenedores del puerto de Montevideo, ofrece la mayor conectividad y eficiencia para el comercio exterior de Uruguay y la región; por eso es preferida por los importadores y exportadores que valoran el tiempo.



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

# Preocupación por caída de la colocación de carne en China

Las exportaciones de la materia prima insignia de Uruguay han sufrido una merma en general, pero la baja en la entrada al gigante asiático se registra mientras la competencia aumenta sus volúmenes

**U**ruguay está perdiendo pie en los mercados del mundo”, aseguró el presidente de la Cámara de la Industria Frigorífica (CIF), Daniel Belerati, al señalar que en lo que va de 2020 las exportaciones de carne uruguaya a China han caído, al tiempo que las de sus competidores han aumentado.

El industrial indicó que el impacto de esta pérdida perjudica a toda la cadena y que se trata de un problema de precio y falta de competitividad.

Belerati fue entrevistado por radio Carve en el programa Valor Agregado, donde sostuvo que los competidores de Uruguay han logrado aumentar sus colocaciones en los primeros cuatro meses del año, logrando resultando opuestos a lo que ha obtenido Uruguay en 2020.

Según el experto, lo que sucede es que esos países tienen una materia prima más barata en segunda balanza y que eso genera una situación “difícil de remontar” en mercados como China, la Unión Europea e Israel.

En particular, Belerati se refirió a la situación con China, destacando la variación de las colocaciones de carne en el gigante asiático por parte de los países que compiten con Uruguay por la calidad de sus productos.

“En los primeros cuatro meses del año, Brasil creció 146% (con respecto al mismo período de 2019); pasó de 73 mil toneladas a 181 mil toneladas. Argentina creció 69%, de 60 mil toneladas a 117 mil toneladas. Australia creció 64%, de 52.000 toneladas a 85.000 toneladas. En cambio, Uruguay cayó 7%; pasando de 62 mil toneladas a 58 mil toneladas”, dijo.



El comercio exterior sufre con la situación del sector cárnico

## -7 por ciento

Fue el resultado de las ventas de carne (en toneladas) de Uruguay a China entre enero y abril de 2020, con respecto a igual período de 2019.

Para el presidente de la CIF, esto pone en una situación comprometida a la industria, que acarrea problemas financieros y de colocación, y sumerge la realidad de los frigoríficos, que es indicador de la “tremenda crisis” que se está transitando por no poder

## 146 por ciento

Fue lo que creció Brasil en las ventas de carne a China (en toneladas) comparando el primer cuatrimestre del presente año con el del año anterior.

alcanzar un precio internacional competitivo.

“No se puede perder de vista que la faena de los frigoríficos uruguayos es de 27% menor que la del año pasado. Y, a su vez, la del año pasado fue 9% menor que la de 2018”, añadió.

Asimismo, aseguró que “hay

## 69% por ciento

Fue el aumento del volumen (en toneladas) de la colocación de carne Argentina a China en enero-abril 2020 con respecto a enero-abril 2019.

tres plantas frigoríficas para-das totalmente desde hace meses y cinco plantas que están faenando a menos del 50%”.

Con esos números, Belerati reiteró su preocupación, en especial porque “una cadena de producción es tan fuerte como su eslabón más débil”.

### frases

“No se puede perder de vista que la faena de los frigoríficos uruguayos es de 27% menor que la del año pasado. Y, a su vez, la del año pasado fue 9% menor que la de 2018”.

### Daniel Belerati

Presidente de la Cámara de la Industria Frigorífica.  
Declaraciones a radio Carve

### Otros números

En tanto, las estadísticas de la Unión de Exportadores del Uruguay marcan que las exportaciones de carne en general han sufrido una caída en el primer cuatrimestre de 2020, comparada con el mismo período del año anterior. Esta retracción se registró tanto en dólares como en volumen físico.

Entre enero y abril de 2020, Uruguay exportó 121.833 toneladas de carne que totalizaron US\$ 551.626.333. En tanto, entre los mismos meses de 2019, se comercializaron 154.398 toneladas por valor de US\$ 661.590.861.

De esta manera, la baja fue de 21,09% en toneladas y de 16,62 en dólares.

## 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

# Histórica bajante en Hidrovía ocasiona pérdidas millonarias

La falta de agua en los ríos Paraguay y Paraná trancaron más de 150 barcazas y 500 barcos; la Bolsa de Rosario realizó un estudio en el que cuantifica el impacto negativo para la actividad

**L**a histórica bajante en la Hidrovía Paraguay-Paraná ha tenido un respiro con la apertura de las compuertas de la represa de Yaciretá e Itaipú, pero la situación está lejos de estar superada debido a que no se esperan lluvias en la región y, por tanto, no hay muchas esperanzas de que el caudal del río aumente.

El déficit hídrico, tanto en el río Paraná como en el río Paraguay han provocado pérdidas importantes, en sobrecostos y demoras por la imposibilidad de los buques de salir con bodega completa y, en algunos casos, de seguir la navegación.

En un momento Paraguay tuvo más de 150 barcazas cargadas detenidas en pleno río por falta de calado y el tramo argentino, en especial cercano a Rosario, un importante número de buques debieron quedar a la espera de un aumento del caudal de agua.

Todos esos obstáculos han generado un efecto dominó en la cadena logística y una suma de pérdidas para todo el sector.

Ante la situación, la Bolsa de Rosario realizó un estudio para evaluar dichas pérdidas y el mismo arrojó que las consecuencias hasta el momento han significado US\$ 244 millones entre marzo, abril y la mitad de mayo.

De acuerdo con el relevamiento realizado por las autoridades rosarinas, 510 fueron los buques que sufrieron alteraciones en su actividad, cargando unas 10 mil toneladas menos debido a la falta de profundidad.

“Por cada pie de calado, se pierden dos mil toneladas de grano”, explicó el director del Centro de Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio, Julio Calzada, citado por varios medios argentinos.

Asimismo, agregó que para el informe se tomó la información “que las casas exportadoras han hecho llegar” y que se hizo “un relevamiento y análisis con especialistas”.

“Vimos que de estos 510 buques, los más grandes, los Supramax y los Panamax están perdiendo entre 8.500 y casi 10 mil toneladas por salir con 4 ó 5 pies menos desde el Gran Rosario, debido a que los



buques están con la posibilidad de circular con apenas 30 pies de profundidad, siendo que en condiciones normales pueden salir con 34 pies”, añadió Calzada.

## Paraguay

En tanto, Paraguay pudo retomar la navegación de 152 barcazas que estaban varadas y cargadas desde hacía 50 días.

Uno de los voceros del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de ese país (Cafym), Juan Carlos Muñoz indicó que el alivio llegó tras la apertura de las compuertas de la represa binacional de Itaipú, que permitió aumentar el caudal del río y elevar el nivel.

De todas maneras, la preocupación se mantiene pensando en el futuro cercano, pues Muñoz aseguró que a Paraguay todavía le quedan por sacar cerca de un millón de toneladas de soja.

La Hidrovía Paraguay-Paraná es el motor del comercio guaraní y su única salida al mar para su gran flota de barcazas, tercera en el mundo y la más amplia en América del Sur.

Los ríos internos son los que le proporcionan la salida al mar, que logra a través de las escalas en puertos argentinos y uruguayos.

Esta problemática de falta de calado no es nueva para Paraguay, pero la situación actual es histórica, con mínimos que no se registraban hace más de 50 años.

**US\$ 244 millones**

Fueron las pérdidas sufridas entre los meses de marzo, abril y mayo por el déficit hídrico en los ríos Paraguay y Paraná.

**510 barcos**

Son los que no pudieron operar con normalidad en la bajante.

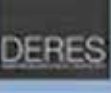
**Multimar**  
OPERADOR DE COMERCIO EXTERIOR

UNA EMPRESA DE:  


  
www.nykline.com

**SU MAPA DE SOLUCIONES**

**Intensidad**  
**Integridad**  
**Innovación**



- Pure Car Carriers
- Container Ships
- Bulk Carriers
- Reefer Carriers
- Wood Chip Carriers
- Cruise Ships
- Semi Container Ships
- Tankers
- LNG/Gas Carriers

**www.multimar.com**  
www.grupomultimarnyk.com

Plaza Independencia 831 - Piso 7 of. 707  
Plaza Mayor Bld. (11100) Montevideo, Uruguay  
Tel. (5982) 903-3008 - Fax (5982) 902-8044  
nyk@multimar.com.uy

# “Buenos Aires va a tener que sincerarse y definir su rol”

El vicepresidente del Centro de Navegación argentino, Patrick Campbell, aseguró que la carga de contenedores de Buenos Aires se ha descentralizado hacia los puertos de la provincia

**B**uenos Aires y Montevideo han escrito capítulos de su historia común basada en la rivalidad de sus puertos. En distintos momentos han competido sin tregua, pero en la era moderna no deja de colarse la polémica y la necesidad de complementarse. No siempre se logra andar por ese camino. Algunas veces, el choque es manifiesto por parte de sus autoridades; otras, existen esbozos de buenas intenciones y de anteponer la región de cara al mundo.

Y este último pensamiento es el que desvela al vicepresidente del Centro de Navegación argentino, Patrick Campbell, un referente histórico del sector en el Río de la Plata.

En diálogo con *Comercio Exterior & Transporte*, Campbell explicó la situación por la que está pasando Buenos Aires y sus puertos, tanto en ciudad como en provincia.

En la capital, una licitación primero postergada y después anulada, terminó con prórrogas de concesiones de las terminales por 24 meses.

Pandemia de la Covid-19 de por medio, Campbell aseguró que es momento de cambiar la forma de ver las cosas, de sincerar el rol del puerto capitalino y de tener políticas que apunten al desarrollo de la actividad en el Río de la Plata.

## ¿Cómo evalúa la situación actual del puerto de Buenos Aires?

Para definir un escenario actual, primero tenemos que hacer una evaluación de lo que está afectando a la industria y al sector el problema de la Covid-19 a nivel mundial; de cómo está afectando a las economías y de cómo ha caído la actividad a nivel global, con mermas de hasta el 30%. Si vemos situaciones de extrema gravedad y crisis en las economías centrales,



Patrick Campbell, referente del sector portuario del Río de la Plata, analizó la situación argentina

trasladarlo a la región es un asunto más serio, dada la latitud en la que estamos, a las economías no muy grandes de nuestros países, en los cuales la logística es cada vez más difícil, entre otras cosas por la distancia. En los últimos años, Argentina no ha tenido un gran crecimiento en la economía, y eso también afecta a los volúmenes de las cargas contenerizadas. La expansión sí se ha dado en lo que tiene que ver con exportación de granos y de productos del agro, pero no en la carga contenerizada. Cuando se privatizaron los sistemas portuarios en Argentina, se pensó en abrir una gran competencia y se generó una gran expectativa de crecimiento de mercado. De esta manera, se hicieron las licitaciones del puerto de Buenos Aires a varias terminales, pero en poco tiempo se tuvieron que fusionar porque la competencia era tan feroz que no funcionaba bien. Casi con la primera privatización apareció Exolgán en la provincia de Buenos Aires, con una empresa de crecimiento interesante, y el mercado se empezó a dividir y competir. Con el tiempo aparecieron otras terminales como

Tecplata (en el puerto de La Plata) con una oferta muy buena, pese a haber tenido problemas de accesos y calados en el inicio. Todavía no tiene las líneas, pero le faltan pequeños ajustes de dragados para convertirse en una terminal muy importante. De esa manera, está Tecplata y Exolgán en la provincia de Buenos Aires como dos terminales que funcionan bien. Río arriba hay otras opciones que han ido creciendo, como Campana y Zárate, que si bien está muy especializada operando con automóviles, también lo está haciendo con contenedores. Así se ha ido diversificando y ampliando la oferta de terminales que, en la región, debemos sumar a Montevideo, con TCP y Montecon, que operan bien y con un gran flujo. También hay que tomar en cuenta a las expansiones de Brasil. En síntesis, la región ha tenido un crecimiento de la oferta portuaria, pero los volúmenes no solo no crecieron de manera acorde, sino que sufrieron una contracción.

**Así se llega al escenario actual, ¿cómo vislumbra el futuro cercano?**

Así se llegó al vencimiento de las concesiones originales del puerto de Buenos Aires; es decir, las terminales que están situadas en el ámbito de la ciudad. En este momento son tres: TRP, APM (terminal 4) y Bactssa (terminal 5). Cada una de ellas está manejando porcentajes del mercado no mayores al 15%, ya que los puertos de la provincia han captado casi el 50% de los contenedores.

## Con esos números, ¿cuál es el futuro de las concesiones?

Hoy tiene una prórroga por dos años. El gobierno de Mauricio Macri (expresidente de Argentina) había trabajado para llamar a una licitación internacional y la idea era unificar tres operadores en uno y llevar adelante un nuevo diseño del puerto. Para ello se contrataron consultoras, se hicieron trabajos de relevamiento, pero cuando cambió el gobierno, las nuevas autoridades deciden no llevar adelante la licitación. El gobierno actual (del presidente Alberto Fernández) necesitaba tiempo para planificar qué hacer. Se encontró en medio de una situación compleja porque debía encontrar un equilibrio.

## ¿Un equilibrio en dónde?

Debido a la baja de volúmenes las navieras han decidido concentrar sus recursos. Maersk, por ejemplo, decidió concentrar todos sus servicios en la terminal 4, que se maneja de forma independiente, pero es del mismo grupo. Es una decisión de logística, recursos y de política de contenedores vacíos para unificar sus servicios en la terminal de APM. Eso dejaba a TRP en una situación muy compleja, ya que el servicio Samba, de Maersk, estaba operando en TRP y se trataba de un servicio importante de conexión con Europa. El anuncio de Maersk de ese cambio coincidió con el problema de las concesiones y entonces se produjeron varios problemas si se quería encontrar equilibrio. Argentina tiene que dar pleno apoyo a la libre competencia, si es que tiene pretensiones de que los volúmenes crezcan y tiene que defender el derecho de una línea de operar donde se siente cómodo y donde tenga una tarifa adecuada. Así es que se le solicitó a Maersk que revisara la decisión de dejar el servicio en TRP para dar un poco de tiempo y evitar mayores conflictos laborales. En este momento se está buscando una salida de equilibrio para tener una solución.

## ¿Cuál es su opinión ante esta situación?

Yo siempre he defendido la libre competencia y la transparencia, porque es la única manera de que tengamos precios justos y equitativos y que haya buena oferta, buenas tarifas. Pero lo más importantes es que haya buenos servicios. De cualquier manera, el primer problema que enfrenta Argentina es que hace años que viene dando vueltas con el puerto de Buenos Aires. No se puede salir al mundo diciendo que se va a privatizar para buscar inversores y, a los dos meses, un cambio de gobierno cambie radicalmente

**LOT** Parques Logísticos  
PERIMETRAL  
Antigua Continuación Colman 5620  
(+598) 2904-0172 lotparqueslogisticos.uy info@lot.uy



Terminal de Contenedores Logística Integral  
Alquiler de Depósitos Transporte

la situación. La política tiene que tomar el puerto como prioridad de Estado y generar estrategias a largo plazo, independientemente de los cambios de gobierno. Estamos hablando de comercio exterior, de prioridades del Estado, y no puede ser que cada vez que se cambie un gobierno se cambien las reglas de juego. No se trata de estar a favor de uno ni de otro, pero Argentina no puede estar en medio de situaciones que confunden al mundo; porque deja de ser un país previsible y así se pierden inversiones.

#### ¿Esto genera tensión con otras líneas?

Todo esto abre muchas interrogantes y genera mucha sensibilidad. El puerto de Buenos Aires va a tener que sincerarse de una vez por todas y definir su rol, su función y el mercado al que apunta, pues si uno proyecta hacia los próximos 15 años, hay que ser realista en cuanto a lo que será el crecimiento, a la curva de la economía y a cómo impacta eso en el volumen de contenedores que llegan al puerto. Si la economía no crece, si el volumen no crece, la oferta actual puede ser un problema, pero además se genera un problema mayor hacia adelante. Argentina, al igual que Uruguay, tiene que hacer un esfuerzo grande para tratar de mantener cantidad de servicios. Las autoridades van a tener que replantearse el futuro seriamente y ver si el puerto de Buenos Aires va a tener sentido de acá a los próximos años. No se puede trabajar hacia el futuro sin hacer la evaluación correcta de qué crecimiento va a haber para tres terminales y la cantidad de trabajadores que eso implica. Con la crisis que se viene hay que esperar que las líneas navieras tengan que reformular sus servicios, para Argentina y el mundo.

#### ¿Bajo qué régimen están trabajando las terminales de Buenos Aires actualmente?

Entre la baja de la licitación y la firma de la nueva prórroga lo estarían haciendo con permiso de uso, y así será hasta que se firmen las condiciones finales. Básicamente están trabajando con los mismos muelles, las mismas tarifas y el mismo régimen.

#### ¿Qué hubiera pasado si no hubiesen extendido las concesiones?

Los muelles hubiesen pasado al control público y Administración General de Puertos (AGP) podía digitar a qué muelle debía ir cada barco. Por eso se buscó una solución que diera pacificación laboral y un equilibrio para salir de una situación grave. Porque si las líneas que están operando en el puerto de Buenos Aires hubieran dicho que no aceptaban quedarse en esas condiciones, se podrían haber ido a La Plata o a Montevideo y la situación hubiera sido peor. Lo que se buscó fue un justo equilibrio. Pero ¿es una solución buena? No. En algún momento Buenos Aires va a tener que definir su futuro porque van a aparecer otras ofertas a nivel regional y van a tener que



El puerto de Buenos Aires, en medio de un proceso con incertidumbre

analizar si el puerto de Buenos Aires puede seguir existiendo con tres terminales y con la gente que debe manejar.

#### ¿Cómo ve esa nueva realidad?

Nuestra mayor obligación es mantener vivo el servicio en el Río de la Plata, porque si no se mejora el calado, los costos y la oferta de servicios, a futuro, el volumen que se podrá manejar entre Uruguay y Argentina será muy bajo. Entonces, si la línea tuviera que pagar US\$ 250 mil en Argentina y US\$ 100 mil en Uruguay por poco volumen debido a la restricción de calado, quizás definirían mandar barcos más chicos, de 2.500 teus, desde Brasil para hacer feeder desde el Río de la Plata. ¿Para qué vendrían con barcos cada vez más grandes? ¿Para tener cada vez más dolores de cabeza? Por eso digo que cuando se toman decisiones hay que tener todo en cuenta y mirar el mundo, no mirar solo hacia uno mismo. Se ha salido del paso una y otra vez en varios aspectos, pero la falta de política de largo plazo es un gran problema. Debería ser prioritario porque los que invierten necesitan previsibilidad.

#### La pandemia de la Covid-19 no ha permitido ni empezar a trabajar en los temas regionales, ¿cómo cree que va a ser el relacionamiento de los gobiernos de Uruguay y Argentina en materia de política portuaria y esa competencia entre Buenos Aires y Montevideo?

Tiene que ser clave. La gente cuando habla de Uruguay o Argentina, habla del Río de la Plata; todo el mundo lo tiene incorporado. Si los puertos de uno de los países son altamente eficientes y los del otro país son el extremo opuesto, se empareja para abajo y las navieras no vendrían al Río de la Plata. El diálogo de las autoridades de ambos países es fundamental. Son áreas esenciales de los dos países. Deberían apuntar hacia el futuro con una visión de región porque si Argentina y Uruguay construyen 20 puertos cada uno, está claro que en algún momento habrá 38 que fracasen. No hay actividad para todos. Deberían dialogar y, cuando hay nuevos emprendimientos,

analizar la oferta que existe y cómo viene la economía. Lo mismo pasa con los prácticos, las lanchas. A veces hay sensibilidades y un montón de cosas, pero si no entendemos que en el exterior nos miran como Río de la Plata, estamos muertos sino hay un equilibrio en las tomas de decisiones

#### ¿Es posible un relacionamiento con políticas de complementariedad entre Argentina y Uruguay?

Tiene que ser así. La economía mundial y la pandemia de la Covid-19 van a forzar a que así sea. No concebimos que no haya políticas de Estado de largo plazo y que estas trasciendan los cambios de gobierno. Esto aplica claramente para todo el Mercosur.

#### En Argentina también hay incertidumbre en cuanto a las autoridades del sector, pues el actual gobierno todavía no ha nombrado al interventor de la AGP. ¿Qué opina al respecto?

Son decisiones políticas. También allí tiene que haber reformulación en las distintas áreas, porque cada cambio de gobierno es un cambio total de funcionarios. Entiendo que en la política se necesita tener a gente de confianza en los cargos, pero no se pueden cambiar todos los funcionarios, continuamente, en áreas tan sensibles para la economía del país.

#### La Hidrovía Paraguay-Paraná también es un área sensible en el sector y de gran importancia para la economía argentina. Hoy está pasando por dificultades por una bajante histórica y falta de calado. ¿Cree que se pueden evitar situaciones como esta?

La situación de bajante del río Paraná es terrible y no se trata solo de dragar. Es un asunto natural y como se dio este año, puede trancar toda la exportación argentina de Rosario al sur. Para saber si es posible evitar esta situación se precisa hacer un trabajo técnico importante, pero de conjunto. Dragar y ensanchar los accesos, porque los barcos cada vez son más grandes, en especial los de granos, car carriers y cruceros.

#### El dragado siempre es fundamental. La concesión para esta tarea termina en 2021. ¿Quién está manejando estos asuntos en Argentina y qué pasa con la

#### participación que solicitan los gobiernos de las provincias que tienen costa con la Hidrovía?

La decisión final la va a tener el gobierno argentino. Es una hidrovía muy importante para el país. Desde el Centro de Navegación argentino hemos hecho un trabajo técnico; las terminales del río han hecho otros y todos han sido entregados al Ministerio de Transporte, que es el que va a evaluarlos. Acá hay dos cosas importantes. Una tiene que ver con las obras que hay que hacer, que son fundamentales, necesarias y urgentes. La otra es el financiamiento de la obra y el costo del peaje. La obra Técnica inicial ha sido fantástica, pero con el paso del tiempo hay muchas cosas para corregir en cuanto a los cuadros tarifarios y a cómo afectan a los barcos. Entendemos que cada barco debe pagar por el calado que utiliza, no por su tamaño. Todos estamos aportando nuestros trabajos técnicos al gobierno, que hará los estudios preliminares para fijar las bases de la próxima licitación, que es tan importante para el sistema.

#### ¿La tarifa de quien debería depender?

Eso debe estar dentro de la concesión. El Estado debe fijar la tarifa dentro de las obras a realizarse. Lo que se precisa es un buen órgano de control, un cambio de fórmula y que lo que se pague sea en base a la obra que se hace y el calado utilizado. Como he dicho, a la fecha Jan de Nul realizó una gran obra y seguro estará presente en la próxima licitación.

**NUEVO SERVICIO XPRESSLAX**

**CONSOLIDADO MULTIMODAL CHINA X URUGUAY**

SHANGHAI X LOS ANGELES 11 DÍAS

LOS ANGELES X MIAMI 3 DÍAS

MIAMI X MONTEVIDEO 1 DÍA

**TT TOTAL EFECTIVO 18 DÍAS**

Consulte por nuestras tarifas: [comercial@gruporas.com](mailto:comercial@gruporas.com)  
Tel +598 2924 4525 | [www.gruporas.com](http://www.gruporas.com)

**PLUSCARGOURUGUAY**  
A DIVISION DE GRUPO RAS

# Embarques de madera de TGL dan impulso a Fray Bentos

**L**a carga de madera aparece como un factor importante para la reactivación del puerto de Fray Bentos y la empresa TGL viene siendo un actor fundamental, con buques confirmados y con un trabajo constante que pretende contar con dos embarques por mes en la terminal fraybentina.

Con esta mercadería, entre otros productos del agro, la empresa está trabajando desde 2016 de forma ininterrumpida y ha conseguido posicionarse como uno de los exportadores más grandes de Uruguay.

Según han informado sus directivos, el objetivo de TGL es posicionar responsablemente la madera uruguaya como madera de calidad para que el productor forestal, así como la cadena de suministro, obtenga la mejor rentabilidad posible.

Las exportaciones de tron-



cos de madera blanda desde Uruguay están aumentando y China se ha convertido, una vez más, en el mercado para esos troncos. En el análisis de TGL, esta remodelación de la cadena de suministro está impulsada por la reciente vola-

tilidad en el mercado de carga.

Dentro de la logística establecida para estos negocios con China, Fray Bentos hace la carga parcial del buque, el que luego completa su bodega en el puerto de Montevideo. El pasado 13 de mayo, por

ejemplo, la terminal litoraleña operó un buque de 37.300 toneladas, cargando 19.000 en sus muelles.

Desde la empresa, han señalado que para mejorar la oportunidad del sector y de la, puntualmente, faltaría alguna

acción gubernamental que apoye la exportación de este producto, cuyo costo logístico significa el 90% del precio final.

En este sentido, cabe destacar que la Administración nacional de Puertos (ANP) ha ayudado con algunos descuentos en los aranceles; sin embargo, los empresarios entienden que se debe trabajar más en conjunto con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca para mejorar, por ejemplo, los costos fitosanitarios. También se proponen trabajar con el gobierno para generar reintegros de exportación o líneas blandas de créditos en los bancos.

De acuerdo con las estimaciones de la empresa, su actividad emplea entre 50 mil y 60 mil horas-hombre por cada buque, lo que significa una gran fuente de empleo en el sector y para la economía del país.



All-time excellence  
Ecological protection  
Refined technology

**YANG MING**  
陽明海運股份有限公司  
www.yangming.com

Agente General en Uruguay

**REPREMAR**  
SHIPPING

Misiones 1372 1er Piso  
2916 1336  
yangming@repremar.com  
www.repremar.com

陽明海運承載您每一天的美好  
Yang Ming delivers GOOD for life