

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • Sábado 27 - Domingo 28 - Agosto 2022 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 224

Apuntes y deberes

Los principales puertos uruguayos, Montevideo y Nueva Palmira, recibieron varios reclamos de parte de sus usuarios locales y regionales. Espacios, infraestructura y gestión son los desafíos que la autoridad tiene por delante para mantener el compromiso con las cargas • **Páginas 2 a 5**



TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2
Tel.: +598 29172620
Email: uy.sales.all@one-line.com
Montevideo, Uruguay
www.one-line.com

Exigencias en varios frentes para los puertos uruguayos

Los principales desafíos que enfrenta la Administración Nacional de Puertos tienen que ver con la falta de infraestructura y de espacio, tanto en el puerto de Montevideo como en el de Nueva Palmira

La visita oficial de autoridades de la Administración Nacional de Puertos (ANP) a Paraguay, en la que fueron acompañados por algunos actores del sector privado, puso sobre la mesa algunos desafíos que los puertos uruguayos deben enfrentar en el corto plazo.

En esa ocasión, los usuarios paraguayos de Montevideo y Nueva Palmira hicieron algunos reclamos que tienen que ver, básicamente, con la falta de infraestructura para recibir a sus embarcaciones, algo que muchas veces genera demoras e inconvenientes.

Sin embargo, en lo que respecta a Montevideo, no solo hay asuntos por resolver para la actividad de mercaderías en tránsito que llegan y se van desde y hacia la Hidrovía Paraguay-Paraná. En el ámbito doméstico también existen temas pendientes relacionados



El presidente de la ANP, Juan Curbelo, reunido el Cafym de Paraguay. ANP

con el déficit en materia de infraestructura.

Si bien no significa que sean los únicos desafíos por delan-

te, los casos de la pesca y de la actividad de pasajeros son dos puntos que ganan en actualidad pero que datan de mucho tiempo.

Los tránsitos

En la visita oficial antes mencionada, los representantes de la ANP, acompañados por el Centro de Navegación y algún otro representante del sector privado nacional, tuvieron una importante reunión con la directiva del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Cafym) de Paraguay, que nuclea a los actores de la flota guaraní.

Según reveló el sitio Comexlatam.com, la reunión transcurrió básicamente con los reclamos del sector privado paraguayo, que manejó la falta de espacio y las demoras como puntos principales.

“El Cafym reclamó sobre las demoras que están sufriendo y consultó acerca de una posible previsión de problemas que pudieran existir por medidas sindicales”, indicó Comexlatam.com, que asegura que para los paraguayos, el “área destinada al fondeo” de sus embarcaciones fue otro motivo de conversación.

En este sentido, los empresarios de aquel país consultados por Comercio Exterior & Transporte confirmaron su preocupación e insistieron en el hecho de que la espera de la flota paraguaya se hace en el dique de cintura, “un área con pocas boyas de amarre” y cuyo

fondo “no está en las mejores condiciones para la navegación”

Asimismo, el problema de estar en ese sector del puerto se agrava por tener que compartirlo con los buques pesqueros.

Los reclamos fueron tomados en cuenta por las autoridades uruguayas, que viajaron liderados por el presidente

Zonas de fondeo y amarre, un dolor de cabeza para los puertos uruguayos

de la ANP, Juan Curbelo, y prometieron respuestas para fin de mes.

Nueva Palmira

Con respecto a Nueva Palmira también hubo algunos apuntes que la ANP tuvo que sacar en Asunción.

El espacio de amarre ha sido una preocupación constante de los armadores paraguayos, pues eso genera sobrecostos porque muchas veces tienen que navegar aguas arriba para estar más protegidos y eso insume horas de navegación.

La red de boyas también estuvo sobre la mesa, así como la restricción del tamaño de los convoyes de barcas, pero eso no depende de Uruguay. Sin embargo, esta vez se sumó un nuevo punto a la lista habitual de reclamos y tiene que ver

con el pago de una tasa en el depósito franco paraguayo (ver páginas 4 y 5).

Con este combo, y sumado a los reclamos para Montevideo, la ANP tiene mucha tarea por hacer para responder a uno de los clientes más importantes en materia de tránsito, un rubro fundamental para la actividad portuaria nacional.

Pesca

Relacionado en parte con la problemática planteada por la flota paraguaya, el sector de la pesca manifestó una preocupación similar. El espacio de amarre, la falta de muelle y las dificultades en el dique de cintura.

Si bien puede pensarse (y a eso se apuesta) que la ya en obra terminal pesquera de Puerto Capurro llegará para ser solución en este asunto, muchas son las dudas que reinan en el sector.

Varios de los protagonistas, tanto de las flotas nacionales como extranjeras, son bastante escépticos con el desarrollo de Puerto Capurro y no vislumbran siquiera interesados para llevar adelante la explotación de la plataforma pensada por la ANP.

Ya desde administraciones anteriores que Puerto Capurro viene dilatando su cristalización. Es una obra en la que se ha invertido mucho, pero en la que todavía quedan etapas por cumplir.

Justamente, ese es el punto donde aparece el inconveniente, según expresaron varios operadores privados consultados por Comercio Exterior & Transporte. Todos aseguran que la licitación para la explotación de esa instalación portuaria, que una vez más fue prorrogada, tiene muchas exigencias para el concesionario que se vaya a hacer cargo en caso de ser adjudicatario.

Algunos posibles inversores dijeron que no parece un negocio interesante porque no es un puerto que esté terminado, sino que hay que invertir demasiado antes de empezar la explotación. Se exige mucha inversión adicional al concesionario y no justifica los números, expresaron.

En otro orden, los principales protagonistas del sector pesquero en Uruguay han ase-



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.

gurado que la infraestructura que tendrá Puerto Capurro no será suficiente para solucionar los problemas de espacio de la actividad doméstica e internacional.

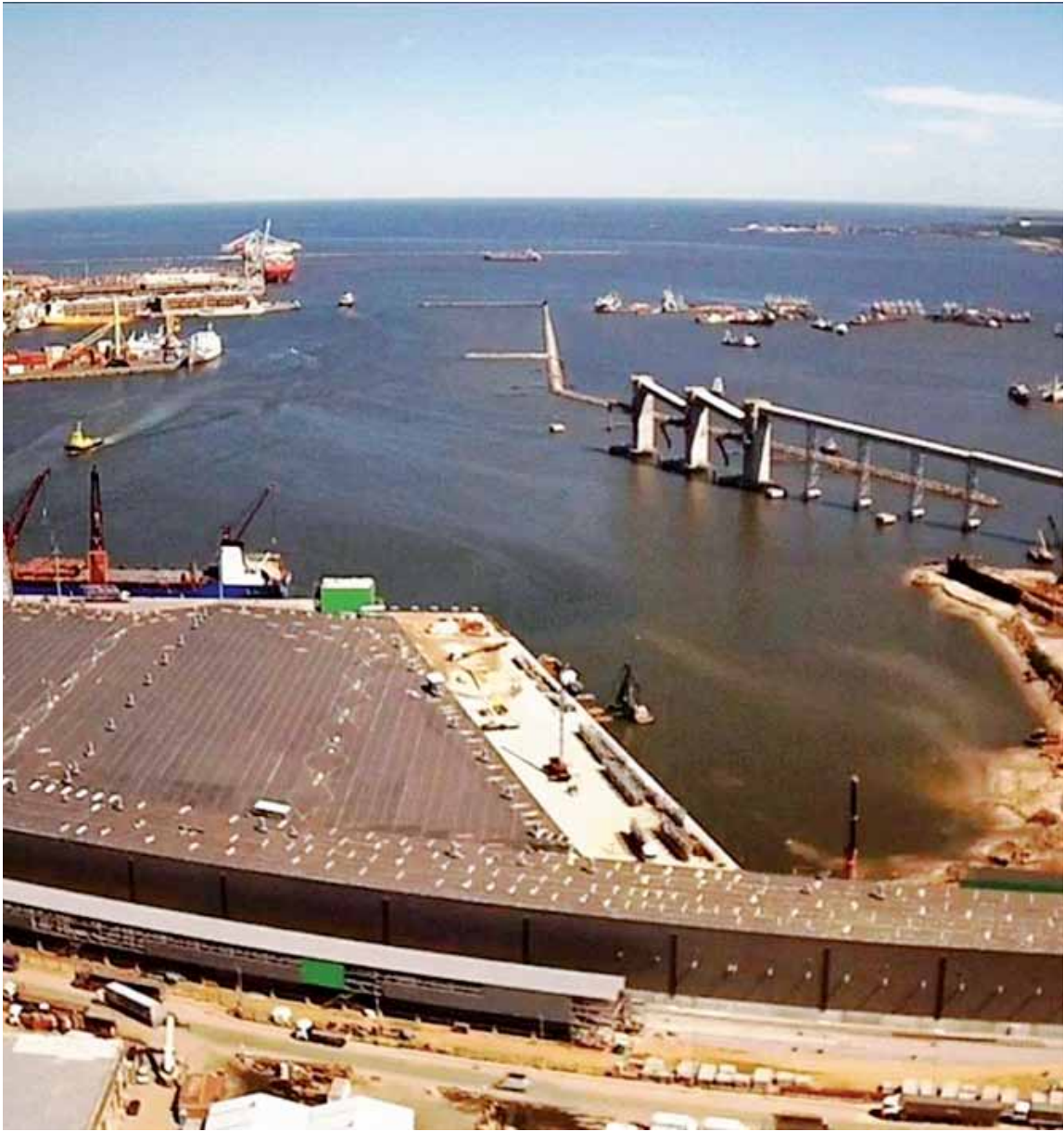
La licitación ya no admite más prórrogas, por lo que algunos empresarios entienden que la ANP debe pensar qué va a hacer con Capurro en caso de que no haya oferentes. En ese sentido, se preguntan si se va a seguir insistiendo con la mecánica actual, si se va a buscar

**Empresarios
dudan de la
viabilidad de
Puerto Capurro**

otra herramienta o si se va a destinar esa infraestructura a otra actividad.

Pasajeros y turistas

Otro aspecto que tiene que ver con los espacios del puerto de Montevideo y con el ordenamiento del mismo es el que tiene que ver con la actividad de pasajeros y turistas. En este sentido, la ocupación del muelle fluvial por parte de la empresa Buquebus y la prioridad de atraque que tienen los cruceros cuando llegan a



puerto, son motivo de atención de las autoridades.

Parte de los planes que tiene el gobierno es sacar ambas actividades del recinto portuario, pues así lo recordó la semana pasada el ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero, quien manifestó la clara intención de la cartera.

El secretario de Estado se refirió a que la iniciativa para transformar el dique Mauá en una terminal de pasajeros sigue en pie y que se está traba-

**La idea es sacar la
actividad de
pasajeros del
puerto comercial**

jando en la etapa del estudio de factibilidad.

En ese sentido, Falero fue claro al decir que una de las premisas de esta administración es sacar la actividad de pasajeros del puerto comercial.

Con este nuevo elemento en juego, el puerto capitalino tiene así tres frentes importantes con varias aristas que atender en cada uno de ellos: los tránsitos (fundamentalmente desde y hacia Paraguay), la pesca y la actividad turística y de pasajeros.

ESTAMOS EN OBRA

URUGUAY
TCP
PUNTO DE REFERENCIA
TCP

KATOEN NATIE
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

www.terminaltcp.com.uy

Reclamos por tasa que solo se cobra en Nueva Palmira

Las importaciones paraguayas que pasan por el depósito franco en el principal puerto de graneles de Uruguay, pagan por un servicio que no existe en el resto de los puertos de la Hidrovía

Los usuarios paraguayos del puerto de Nueva Palmira plantearon a las autoridades su inquietud por una tasa que solamente se paga en el puerto uruguayo (no en Montevideo) y que eso lo pone en desventaja con los demás puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Se trata de una erogación que deben hacer de manera presencial por las cargas que llegan en tránsito desde terceros países y con destino a Paraguay a través del depósito franco paraguayo que funciona en Nueva Palmira.

Según pudo saber Comercio Exterior & Transporte a través de un empresario paraguayo, el planteo fue realizado durante la reunión que las autoridades de la Administración Nacional de Puertos (ANP) tuvieron en Asunción con autoridades y socios del Centro de Armadores Fluviales (Cafym) de Paraguay. En esa reunión, también estuvieron presentes representantes del sector privado uruguayo, que también mostraron su disconformidad con el cobro de esta tasa.

Se trata de un cobro que durante la pandemia fue eliminado por hacerse los trámites on line, pero que una vez restablecida la normalidad, volvió a exigirse, pese a que se pudo continuar la modalidad electrónica.

Justamente, se argumenta que el cobro, que corresponde a la Aduana paraguaya, se genera porque el puerto de Nueva Palmira no está conectado al sistema de Transmisión Electrónica de Manifiesto Fluvial (Temaflu), por el cual se realizan los trámites en cuestión. A este sistema están conectados los puertos de Montevideo y Buenos Aires, por ejemplo, pero según los actores del comercio exterior guaraní, ningún otro puerto de la Hidrovía Paraguay-Paraná tiene este sistema. Sin embargo, tampoco se paga esta tasa que sí se paga en Nueva Palmira.

El reclamo no dejó de llamar la atención en propios y extraños o, al menos, quienes lo plantearon no pudieron tener una respuesta concreta de por qué se paga y quién debe



El puerto de Nueva Palmira crece en movimiento de graneles y espera cumplir con las exigencias de las mercaderías en tránsito

frase

“El combate eficiente al contrabando pasa fundamentalmente por incorporar herramientas tecnológicas y la disminución de la intervención del factor humano”.

Julio Fernández
Exdirector de Aduana de Paraguay

responder ante esta inquietud.

De esta manera, la intervención del depósito franco paraguayo en Nueva Palmira suma un rubro que en otro puerto no existe.

En el caso de los puertos del litoral argentino, que son la mayoría a lo largo de toda la Hidrovía, el no estar conectado al sistema Temaflu no es motivo del cobro, pues los controles de carga y los trámites exigidos por la Aduana se resuelven directamente en Paraguay.

El Temaflu fue creado para combatir irregularidades en las cargas, demoras innecesarias y minimizar los riesgos de corrupción, pues así lo plantearon las autoridades de la propia aduana paraguaya una vez instaurado.

En mayo de 2019, el entonces director de la aduana paraguaya, Julio Fernández,

aclaró que “las importaciones por vía fluvial, procedentes de Uruguay y otros países, están siendo procesadas ya en forma electrónica de manera piloto a través del sistema denomina-

El Temaflu fue creado para combatir irregularidades

do Transmisión Electrónica de Manifiesto Fluvial”.

En aquel momento, Fernández dijo estar convencido de “que el combate eficiente al contrabando pasa fundamentalmente por incorporar herramientas tecnológicas y la disminución de la intervención del factor humano”.

En ese sentido, algunos actores del sector fluvio-

marítimo de Paraguay dijeron que, con este cobro, en Nueva Palmira se está yendo a contrapelo de la idea por la cual se instauró el sistema electrónico y de las aspiraciones de las aduanas de facilitar y poder optimizar los controles.

Cabe recordar que en momentos de la resolución que puso en marcha el Temaflu, el 20 de febrero de 2019, la Aduana paraguaya consideró el dinamismo y lo relevante del aspecto tributario que tienen las importaciones de bienes de ese país y que se operan por la vía fluvial.

Asimismo, tomó en cuenta que la red de interconexión existente permite la identificación de cargas y otros aspectos vinculados al transporte fluvial mediante el uso de la tecnología de comunicación e información y que este es un medio apto para el pleno apro-



frase

“La red de interconexión existente permite la identificación de cargas y otros aspectos vinculados al transporte fluvial mediante el uso de la tecnología de comunicación e información y que este es un medio apto para el pleno aprovechamiento a los efectos de los controles y registraciones de las mercaderías importadas por Paraguay”

Dirección Nacional de Aduana de Paraguay

vechamiento a los efectos de los controles y registraciones de las mercaderías importadas por Paraguay.

En otro orden, se consideró que las informaciones transmitidas en forma anticipada por la vía electrónica vinculadas a las cargas transportadas a Paraguay, adquieren la condición de manifiesto de carga.

Por último, también se consideró que el flujo de bienes hacia Paraguay transportados por vía acuática ha tenido un

Piden sitios más seguro para amarrar las barcas

incremento importante (en los últimos años) y que los operadores de comercio exterior han requerido trámites más ágiles y simples.

Otros reclamos

En otro orden, al igual que el de Montevideo (ver páginas 2 y 3), el puerto de Nueva Palmira enfrenta distintos desafíos que parten de los reclamos de los usuarios paraguayos. Si bien se trata de algunos problemas que se vienen arrastrando desde hace años, el sector exportador paraguayo puso énfasis en la necesidad de encontrar soluciones rápidas a puntos muy sensibles en lo que respecta a la pérdida de

competitividad por los sobrecostos que puede ocasionar la falta de infraestructura y las consiguientes demoras.

En una reunión con autoridades y pares uruguayos, los empresarios paraguayos indicaron que los problemas están básicamente en las dificultades que tienen en la zona de amarre y los problemas con la red de boyas.

Según informó al respecto el sitio Comexlatam.com, “algunos representantes del Cafym, entre ellos su presidente, Esteban Dos Santos, coincidieron en que el lugar destinado para fondear las barcas está en una zona complicada”.

Asimismo, los empresarios aseguraron que “en condiciones de oleaje, hay que ir aguas arriba buscando resguardo” y que, “en esos casos, se deben contratar servicios de practica uruguayo, lo que adiciona costos muy significativos a toda la operativa”.

El problema de las amarras es creciente y de acuerdo con la proyección de los armadores las dificultades se van a acrecentar, pues se prevé una creciente demanda a partir del próximo año, cuando se sumen toneladas a la producción y estas sean transportadas por el río.

En ese sentido, las autoridades uruguayas están atentas, pues será necesario cumplir con la atención adecuada para que no se registre una fuga de cargas por otros puertos.

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

Estudios demuestran ciclo virtuoso calado-producción

El consultor internacional y experto en vías navegables Antonio Sánchez dijo que cada dos pies de profundización en la Hidrovía Paraguay-Paraná, la producción aumenta en el entorno del 5%

Estudios técnicos llevados a cabo por la consultora panameña Talasonómica, liderada por el experto argentino Antonio Sánchez, han demostrado un claro relacionamiento positivo entre el calado de los distintos tramos de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el volumen de producción de los países que sacan sus mercaderías por esta vía.

Y no se trata solamente de permitir mayor volumen de carga por embarcación, sino de ganar competitividad y viabilizar áreas para la producción de commodities que, de no existir la profundidad necesaria, no justificarían ser explotadas.

El último estudio tuvo que ver con el tramo del río Paraguay que va entre los ríos Apa y Pilcomayo, que Talasonómica realizó en conjunto con la empresa local Investigación para el Desarrollo, en el que quedó demostrado la relación directa entre las variables calado y cargas fluviales (ver en página 9).

Según informó el sitio Comexlatam.com y confirmó Comercio Exterior & Transporte, este estudio pone sobre la mesa una nueva herramienta para poder hacer estimaciones de cargas futuras para las distintas vías navegables.

Consultado acerca de ese estudio en el norte de la vía navegable, Sánchez dijo que para la ocasión su empresa se asoció con la paraguaya ID (Investigación para el Desarrollo) y que, si bien se hizo en un tramo específico, los resultados pueden aplicarse en todos los sectores de tráfico de barcasas.

Usted ha liderado varios estudios en la Hidrovía Paraguay-



Las condiciones del río son fundamentales para el desarrollo de la economía de la región

Paraná. ¿Qué puede destacar de su experiencia en esos estudios?

Nosotros hemos hecho varios estudios en el Paraná inferior, en la parte oceánica, y una de las cosas que fuimos encontrando es que se utilizaban metodologías un poco tradicionales y que no se aplicaban exactamente a lo que es el comercio de granos y el tráfico fluvial. Con metodología de vectores autorregresivos con rezago hicimos un primer

estudio hace ya cinco años, en el cual relacionamos cómo impacta la profundidad de la vía navegable en la evolución de la producción en el área de influencia del sector oceánico del lado argentino. Y se obtuvieron resultados muy llamativos e interesantes.

¿Cuáles fueron esos resultados?

La base de los estudios nuestros son las series de tiempo económicas, de 40 años. Con base en ellas, en el caso de Ar-

gentina tomamos las precipitaciones como variable del clima, que es uno de los factores determinantes de la producción, y tomamos también el valor internacional de los tres productos principales (soja, trigo y maíz), la evolución de la producción y el área sembrada. Por otro lado, tomamos la profundidad del río a lo largo de la misma serie. Entre muchos resultados interesantes, el más llamativo, y que más impacto genera, es que una profundiza-

PERFIL



Antonio Sánchez
Presidente de Talasonómica

Economista egresado de la Universidad del Salvador, con estudios de postgrado en Management en el Instituto para el Desarrollo Empresarial Argentino (IDEA) y Antropología Empresarial en la Universidad de Belgrano, República Argentina.

Desde 2004 se incorporó a las tareas de consultoría estratégica y de negocios en los rubros del transporte, la logística, los puertos y el shipping, destacándose su participación en grandes proyectos en la República Argentina, Chile, Ecuador, El Salvador y Colombia. A su vez ha sido Director del Banco de Río Negro, Director de la Agencia de Desarrollo Económico CREAR, Secretario de Desarrollo Económico de la ciudad de Bariloche.

ción de dos pies en la vía navegable impulsa un crecimiento en la producción de, aproximadamente, un 5% anual. Y esto se verifica desde 1995 hasta 2017; es decir, a medida que fue creciendo la profundidad la vía navegable troncal de Argentina, cada dos pies aumentó 5% la producción. Esto es que, desde 1990 a la fecha la producción pasó de 27 millones de toneladas a 140 millones de toneladas. Lo que hacemos con esto es desmitificar muchas



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

cosas que se dicen sobre el dragado y que, muchas veces, no tienen argumentos. En este caso, tratamos de demostrar, con herramientas económicas, el comportamiento del comercio agroexportador de nuestros países. Nuestro interés es proveer herramientas económicas de análisis para la toma de decisiones.

¿Este resultado obedece a que la mayor profundidad genera una posibilidad logística que viabiliza mayor área de plantación o es una cuestión de volumen en el transporte?

Es concurrente a lo primero y una condición necesaria. Los economistas afirmamos que el desarrollo o la expansión de la producción alcanza hasta lo que la logística permite. Toda obra de infraestructura que mejora las condiciones de competitividad de un producto, o de un mercado, genera un efecto de crecimiento. No es el único efecto ni la única condición porque, para que esto crezca, también es necesaria la inversión privada, la siembra directa, la aplicación de tecnología. Se genera así un fenómeno virtuoso en el que no se trata solamente de la sistematización de los ríos, pero que sin la sistematización de los ríos que permita salir la mercadería y ganar economía de escala a los buques de ultramar, nada de lo otro serviría. En 1995, que fue el gran cambio de la política portuaria en

Continúa en la página siguiente



frases

“Si mediante obras de ingeniería de ensanchado del canal, de generación de áreas de circulación, de áreas de cruce y demás, se puede reducir el tiempo en cinco o seis horas, habría una ganancia formidable en eficiencia económica. Cualquier análisis de este tipo termina siendo de costo-beneficio, en donde no solo hay que mirar el beneficio que pueda tener la carga o el naviero, sino que hay que considerar el costo-beneficio que tiene la sociedad en su conjunto”.

Antonio Sánchez

Economista.
Presidente de Talasonómica

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



Viene de la página anterior

Argentina, en el área del Gran Rosario se han desarrollado 17 puertos privados, de lo más moderno que hay en el mundo, y se ha radicado la agroindustria más poderosa. Es decir, hoy día Argentina, en términos de valor, exporta más productos procesados, como harinas proteicas y aceites vegetales que, en términos de valor, es más que los granos. De hecho, es el principal exportador de harinas proteicas y de pellets del mundo. La primera llave para abrir este proceso virtuoso, es la sistematización de los ríos. Si no, los buques no podrían salir con la escala suficiente de carga.

¿Qué tramo del río abarca el estudio que menciona?

El estudio es Presente y futuro de la Hidrovía Paraguay-Paraná y lo hicimos junto con el Instituto de Desarrollo Regional. Se tomó desde Timbúes hacia el océano, ya que desde Timbúes en adelante el río tiene 34 pies de profundidad. Aguas arriba, hacia Santa Fe, tiene 27 pies y eso ya no permite el ingreso de algunos buques. Pero siempre sostengo que la principal virtud de la Hidrovía Paraguay-Paraná son los canales navegables del Río de la Plata hasta Brasil. Porque la Hidrovía no es el único medio que permite esto pues, si no tuviera los canales navegables del Río de la Plata, se llegaría a escobar y la carga no saldría. Creo que además de las virtudes económicas nos ha dado un valor muy importante, que a veces lo subestimamos, y es el proceso de integración económico producido en la región y con el que todos salimos ganando. Porque Nueva Palmira, por ejemplo, se ha convertido en un polo exportador extraordinario para cargas bolivianas, brasileñas y paraguayas. Y eso es un proceso de integración. Sin la infraestructura no hubiera sido posible y, entonces, el valor de la infraestructura no es solamente económico, sino también en términos sociales y políticos. La verdad es que, en ese aspecto, la Hidrovía Paraguay-Paraná es algo extraordinario.

Hay estudios con resultados contundentes y muchos de ellos apuntan a las mismas soluciones. Sin embargo, el ritmo de los tomadores de decisiones de la región no es el mismo que el de los técnicos. ¿Cómo se explica esto?

No estoy tan seguro de que sea solamente en nuestra región donde lo político a veces tiene sus cruces sobre las decisiones estratégicas de un país. La política suele meter la cola en muchos lugares. A veces las decisiones políticas cambian el rumbo de decisiones que, a lo mejor, para un técnico pueden parecer fundamentales y estra-



frases

“Toda obra de infraestructura que mejora las condiciones de competitividad de un producto, o de un mercado, genera un efecto de crecimiento. (...) También es necesaria la inversión privada, la siembra directa, la aplicación de tecnología (pero) sin la sistematización de los ríos que permita salir la mercadería y ganar economía de escala a los buques de ultramar, nada de lo otro serviría”.

Antonio Sánchez
Economista.
Presidente de Talasonómica

tégicas, pero para un político no. Nuestra función como economistas es decirle a los políticos qué es lo más conveniente, pero después, las decisiones las toman ellos porque nosotros no salimos del conocimiento técnico o académico.

Luego de ese estudio realizado en el tramo sur de la Hidrovía Paraguay-Paraná se llevó a cabo en el norte, que comprende el tramo entre los ríos Apa y Pilcomayo. ¿Qué particularidades encontró?

Lo importante de este estudio es que se puede aplicar a todo lo que es el tráfico con barcas y no solamente al tramo geográfico entre los ríos Apa y Pilcomayo. De esta manera, podemos decir que este estudio, desde el punto de vista económico, es aplicable para entender el comportamiento de las cargas desde Santa Fe hasta Puerto Cáceres. Se trata de un trabajo que nos pidieron para Paraguay, ya que están estudiando sistematizar el río en el tramo más complicado de navegación, que es también el más salvaje. Por más que allí se hacen dragados de pasos críticos, hay zonas con mucha piedra que hay que horadar y eso requiere un trabajo más importante, además de una señalización que hoy no

tiene. Actualmente se navega con cartas náuticas electrónicas, pero en ese tramo de la Hidrovía se hace a la antigua. Es decir, mandan una lancha con una ecosonda delante de las barcas para verificar que las profundidades sean las que están apareciendo en la carta náutica. Eso genera demoras y en los pasos angostos hay que dividir los convoyes. Todo esto redundaría en sobre costos y pérdida de competitividad.

¿Cómo podría cuantificar esta realidad?

En un buen año, por ejemplo, Brasil llegó a transportar por la Hidrovía Paraguay-Paraná unos 7 millones de toneladas, entre mineral de hierro y magnesio, y en los últimos años no llega a los 3 millones. Una razón está relacionada con las condiciones críticas del río, que hace cuatro años que está muy bajo; otra porque hubo movimiento de mercado. Si miramos hacia adelante, hay un plan importante que es el de la mina del Mutún, al cual Bolivia le está dando mucho impulso porque es un lugar con mucho potencial. En ese sentido, Bolivia ha habilitado varios puertos internacionales en el canal Tamengo y está adaptando Puerto Bush, justamente para la exporta-

ción de mineral de hierro del Mutún. Por otro lado, Brasil está armando un nodo logístico muy importante en puerto Murtinho pensando en el proyecto de unir los puertos de los océanos Pacífico y Atlántico, es decir los de Chile y el sur de Perú con los de Brasil. Está armando un nodo logístico muy importante en Murtinho y se calcula que va a ser un polo exportador de cereales para la Hidrovía, por la que ahora baja muy poca cantidad desde allí. Hoy transitan por el río unas 400 mil toneladas por año desde puerto Murtinho y se calcula que se va a llegar a entre 5 millones y 7 millones de toneladas. En otro orden, la empresa de planeamiento logístico de Brasil está estudiando llevar, desde Campo Grande, insumos para la industria automotriz argentina. Hay que recordar que desde Brasil se importa el 45% de los insumos para los componentes de los autos que se ensamblan en el país. Por eso están estudiando trasladarlos por la Hidrovía, lo que aumentaría mucho el flujo en la vía navegable. Por el lado de Paraguay, existen dos proyectos en etapas muy avanzadas. Uno es Paracel, una fábrica de pasta de celulosa que entrará en producción en no más de 18 meses; y otra es de una cementera que tiene habilitado hasta su propio puerto. Estos dos proyectos le van a sumar al río unos 5 millones de toneladas por año, entre insumos y productos terminados.

Pero con las condiciones actuales del río en ese tramo es imposible que eso suceda.

Se perdería competitividad, por eso es indispensable sistematizar el río.

¿Qué cree que va a pasar con el sistema cuando se agregue la carga de litio?

No detectamos todavía las posibilidades de que el litio transite por la Hidrovía Paraguay-Paraná, pero que no la hayamos detectado no significa que no sea posible. Si bien yo soy muy conservador en las proyecciones de cargas, con lo que hemos detectado pasamos de 14 millones de toneladas a 25 millones de toneladas en 10 años, lo que constituye un cambio fundamental. Hoy Argentina, en el tramo Santa Fe-Pilcomayo, prácticamente hace solo cabotaje interno con algo de contenedores para consumo y combustibles líquidos. Sistematizando el río desde Santa Fe hacia el norte, con 10 pies de profundidad, más dos de revancha bajo quilla, las cargas argentinas podrían tener un movimiento de cabotaje mucho más importante. Formosa, por ejemplo, hoy no carga ni una tonelada por la Hidrovía y se trata de una provincia productora como todas. Sistematizando el río, Formosa podría encaminar toda su producción

de carne, por ejemplo, por vía fluvial. La zona arrocerá de Corrientes también podría salir por el río con una diferencia de costos importante, ya que hoy saca toda su producción en camiones.

Usted mencionó que sin los canales que salen al Río de la Plata sería inútil todo lo demás. ¿Cuál es su visión de la situación de los canales?

Hay dos maneras de ver esto. Uno es el modo aspirativo y otro el modo posible. La aspiración sería tener siempre canales de doble vía, pero lo que hay que estudiar en ese caso es la eficiencia económica de tener una doble vía, estudio que no hay. Se dice mucho que hay que tener una doble vía por las cargas que vienen del sur, que son combustibles y algunos contenedores, que no configuran un volumen de carga que justifique un canal de navegación. Por otro lado, la visión práctica de lo posible significa que hay que aumentar lo que se pueda la profundidad de los canales, ensanchar lo que sea posible, generar áreas de cruce y de maniobras de manera de que, si entra un buque que interrumpe la circulación por el canal, haya suficiente espacio para que los que esperan para salir lo hagan lo más rápidamente posible. En una situación normal, un buque puede llegar a demorar 12 horas de recalada a Buenos Aires. Si mediante obras de ingeniería de ensanchado del canal, de generación de áreas de circulación, de áreas de cruce y demás, se puede reducir el



tiempo en cinco o seis horas, habría una ganancia formidable en eficiencia económica. Cualquier análisis de este tipo termina siendo de costo-beneficio, en donde no solo hay que mirar el beneficio que pueda tener la carga o el naviero, sino que hay que considerar el costo-beneficio que tiene la sociedad en su conjunto. Porque las cosas siempre alguien las

paga. Se puede hacer un canal que cueste una cantidad de dinero, pero que si después la carga no lo paga, lo termina pagando la sociedad con pérdidas económicas, de exportaciones, de eficiencia o de competitividad. Esa es la realidad. **¿Qué opinión tiene acerca del proyectado canal Magdalena argentino?** Al canal Magdalena le faltan

estudios técnicos del tipo de los mencionados antes. Es un proyecto que nació con una buena intención, se tiñó de componentes políticos, que a veces son perniciosos, pero le faltan muchos estudios. Hay que ver cómo transita la carga y hay que determinar valores, entre otros puntos importantes. **¿Tiene programado algún estudio en Uruguay?**

Voy a colaborar con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) en el estudio que está haciendo en la Laguna Merín. Realizaré una auditoría de la proyección de carga, que es lo que a mí más me gusta y a lo que me dedico. En este momento se están captando los datos y calculo que estarán para setiembre u octubre como para poder estudiarlos.

Un modelo para la estimación de cargas

La estrecha relación entre el calado del río y la carga que por él se transporta ha quedado demostrada en el estudio Modelo de Estimaciones de Cargas Fluviales, llevado a cabo por las consultoras Talasonómica e Investigación para el Desarrollo (ID). Según informó el sitio Comexlatam.com, el mismo se desarrolló en el tramo de la Hidrovía Paraguay-Paraná que va desde el río Apa hasta el Río

Pilcomayo, de administración paraguaya. “El modelo desarrollado en el estudio da una señal más que clara de la importancia de mantener navegable el mencionado tramo del río, a través de un sistema constante de mantenimiento de los calados y no solo hacerlo en momentos puntuales”, indica Comexlatam.com, que informa sobre las siguientes conclusiones del estudio: ● Del estudio se resalta la im-

portancia de la consideración del nivel del río para la estimación de los volúmenes de cargas transportadas, tanto de exportación como de importación, señalando la cointegración entre tales variables. ● A medida que aumenta el nivel del río y el precio del commodity soja, aumenta la cantidad transportada en toneladas en concepto de exportaciones. La exportación depende también de manera positiva del primer

rezago de sí misma, mientras que la relación es negativa con los rezagos de periodos anteriores debido a la estacionalidad. ● A medida que aumenta el nivel del río, el tipo de cambio real y el índice de actividad económica, aumenta la cantidad transportada en toneladas en concepto de importaciones. Mientras que la importación depende de manera negativa de su primer rezago. ● Con los supuestos establecidos

se espera el incremento de las exportaciones a una tasa anual compuesta de 1,47% interanual, y las importaciones a una tasa de 1,10%. ● Finalmente, al año 2041 se estima 14.433.906 toneladas en cargas transportadas, más 7.286.400 toneladas en cargas de las nuevas firmas inversoras, alcanzando un total de 21.720.306 toneladas transportadas por la hidrovía Paraguay-Paraná.

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

El costo de la oportunidad, puerto de Buenos Aires y AGP

Cuando un puerto no responde adecuadamente a estas exigencias, los buques más nuevos, que ofrecen fletes más bajos, dejan de recalar en él

JORGE METZ
Especial para
Comercio Exterior & Transporte

Argentina y su puerto de Buenos Aires se caracterizaron por emplear palabras o definiciones demasiado rebuscadas dando un énfasis excesivo a aspectos del discurso que no lo merecen. Así siguieron con el puerto federal o el puerto hub de Argentina, ninguna definición o condición grandilocuente o relato de contenido real de escaso valor como el que representa su estado actual por su infraestructura y por la falta de idoneidad de su condición y gobernanza.

Los puertos se ordenan y agrupan dentro de diferentes redes internacionales. Cada una de estas redes ostenta una jerarquía operativa y una extensión distinta. La pertenencia a una red le otorga al puerto una categoría mayor o menor que incide directamente sobre la formación de los costos de transporte. Esa categoría o identificación jerárquica pasa primordialmente por el tamaño del buque que puede recibir y por su profundidad, luego por el tipo de las cargas y las facilidades operativas que cada puerto ofrece.

La interacción buque-puerto no es solamente complementaria; también encubre un enfrentamiento de intereses entre ambos componentes, gobernado preponderantemente por los buques. Estos renuevan en forma permanente sus requerimientos a la infraestructura portuaria, ya que pueden adecuarse más rápido a nuevas exigencias del transporte. En relación con las inversiones portuarias, el valor de un buque es sensiblemente menor. Como además su vida útil es más corta, se facilita la periódica renovación de las flotas.

En consecuencia, los buques presionan sobre las administraciones portuarias, obligándolas a encarar nuevas inversiones o a mejorar sus estructuras operativas, admitir mayores calados o especializaciones de carga, etcétera.

Cuando un puerto no responde adecuadamente a estas exigencias, los buques más



PERFIL



Jorge Metz
Consultor argentino
en puertos y vías navegables

- Piloto de ultramar de la marina mercante argentina.
- Es subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante en Argentina.
- Secretario General del Comité Intergubernamental de Coordinación de los Países de la Cuenca del Plata.
- Expresidente del Consejo Federal Portuario Argentino.
- Expresidente del Comité Técnico Consultivo sobre Turismo, Puertos Interiores, Hidrovías, Servicios a Buques y Control de la Navegación de la Secretaría de la CIP-OEA.

nuevos, que ofrecen fletes más bajos, dejan de recalar en él. Entonces, ese puerto comienza a descender en la jerarquía de las redes portuarias y eso se refleja en los costos de transporte.

El descenso jerárquico se manifiesta de diferentes maneras. En la primera de ellas, el puerto, si bien no es expulsado de su red, será cargado con sobreletes por parte de las empresas navieras cuando los buques hagan escala en él.

En la segunda, el puerto pasará de una jerarquía mayor a una jerarquía menor. En este caso puede ocurrir, como variante, que el puerto salga de la red principal e integre la secundaria, que abastece al puerto principal. De ese modo atenderá tráfico de distribución del tipo feeder, originándose un flete adicional para llevar la carga del puerto secundario al puerto primario y un nuevo costo del movimiento del puerto principal.

La tercera manera de caída jerárquica es la más dramática. Ocurre cuando un puerto ni siquiera logra ubicarse en una nueva red de jerarquía inferior, en cuyo caso su tráfico se reduce fuertemente o desaparece por completo.

Ante las duras exigencias

que plantean los permanentes cambios en el transporte, los puertos no solamente tuvieron que invertir en obras nuevas y equipamientos, sino que también debieron buscar nuevos esquemas de explotación.

Tradicionalmente, las estaciones portuarias se manejan mirando hacia adentro, cotejando sus costos con otros puertos competidores. Este enfoque fue superado por otro más amplio, cuando algunos puertos decidieron celebrar acuerdos con navieras aceptando exigencias y otorgando ventajas para asegurarse las cargas.

El paso siguiente fue una integración hacia ambos lados, con la aplicación de criterios multimodales al movimiento de las cargas. Un ejemplo interesante al respecto es el tráfico de contenedores oriente-costa este de EEUU, que combina buques, puertos y ferrocarriles en un sistema de transporte continuo.

Actualmente hay puertos que mejoran aún más los modelos anteriores, ofreciendo espacio de almacenamiento y centros de recepción/distribución ubicados en el territorio interior, vinculados con transportes ferroviarios rápidos. Su

intención es reducir los costos de stock y transporte a puerto del productor, y mejorar las condiciones para entregas just in time.

La evolución descrita estuvo acompañada en la mayoría de los puertos del mundo por

El puerto de Buenos Aires, además, se encuentra cercado por la ciudad

múltiples acomodamientos internos y transformaciones, con fuertes conflictos de intereses. No siempre pudieron superarse todas las dificultades y resolverse todos los problemas. En muchos países los reajustes rebasaron la actividad portuaria y se expandieron a sectores más amplios de la sociedad. En algunos casos estos cambios profundos significaron reformulaciones de estructuras jurídicas y la creación de nuevas leyes para la actividad portuaria.

Lo cierto es que este proceso renovador se está extendiendo por todo el mundo y, en particular, en nuestra región menos en el puerto de Buenos



frases

“Tradicionalmente, las estaciones portuarias se manejan mirando hacia adentro, cotejando sus costos con otros puertos competidores. Este enfoque fue superado por otro más amplio, cuando algunos puertos decidieron celebrar acuerdos con navieras aceptando exigencias y otorgando ventajas para asegurarse las cargas, El paso siguiente fue una integración hacia ambos lados, con la aplicación de criterios multimodales al movimiento de las cargas.”.

Aires. Una de las principales características es la aplicación de criterios comerciales en la explotación de los puertos y la otra es la tendencia a una auténtica integración de las comunidades portuarias en el manejo administrativo de sus propias instalaciones.

El puerto de Buenos Aires, además, se encuentra cercado por la ciudad quedando únicamente la oportunidad de crecer hacia adentro del río, pero su conexión con el territorio siempre estará condicionada a su enclave urbano.

Siendo un puerto fluvial tiene una sedimentación que proviene de aguas arriba desde las subcuencas de los ríos Bermejo y Pilcomayo, que deberá ser atendida con suficiente antelación y estar en conocimiento de los posibles futuros operadores para poder amortizar sus inversiones de manera de lograr la competitividad perseguida por Argentina.

Los costos logísticos no solamente impactan en los costos portuarios y de las terminales, sino que deben ofrecer la intermodalidad o multimodalidad de todos los modos del transporte. No se dispone de un acceso ferroviario y de parrillas ferroviarias para la distribución de las cargas acorde.

Tiene competidores con

diferentes autoridades de aplicación, y con derecho a tierras para su expansión, que el puerto de Buenos Aires no dispone: Exolgan, T2, Euroamérica y Tecplata.

Se encuentra expuesto a tráfico de cruceros, buques gaseros, grandes portacontenedores y petroleros para el abastecimiento de las petroleras y las termoeléctricas que provocan ineficiencias en el sistema de navegación, que imponen los canales de navegación y sus regulaciones. Prohibiciones de cruce en canales y margen de seguridad en las mareas.

La determinante actual de 10 metros podrá ser elevada a 10,5 u 11 metros, compitiendo con puertos de 15 metros en América del Sur, con los 13/14 metros de Montevideo o los 16 metros de los brasileños. El ancho de solera de 100 metros de los canales navegables, o el canal de acceso, necesita de áreas de cruces o de alternativa.

Es mejor que la Administración General de Puertos (Argentina) se ocupe de su misión y función, que es la de administrar y explotar el puerto de Buenos Aires, en lugar de mal ocuparse de la vía troncal navegable o de intentar volver al nombre que les quedó después de los 90, muy a pesar de toda la comunidad portuaria.

#SOMOS GRUPORAS
Ecosistema Logístico

Un verdadero Ecosistema Logístico

+45	10	7
Oficinas	Países	Áreas 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

f i l t

Nueva polémica en torno al departamento de dragado

Un comunicado emitido por el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (Supra) volvió a generar polémica con foco en el departamento de dragado de la Administración Nacional de Puertos (ANP).

Según denuncia el sindicato, la ANP intenta derivar el trabajo del dragado nacional a manos de dragadoras privadas y recuerda que hasta días atrás las dragas propias, con personal del ente, llevaron el canal de acceso al puerto de Montevideo a 13 metros de profundidad.

Asimismo, el Supra asegura que el dragado nacional "tiene un costo 90% menor" al del dragado privado y manifiesta que, "para poner números sobre la mesa" y saber de lo que se está hablando "el dragado público, con las embarcaciones de succión y por arrastre cuesta entre US\$ 2 y US\$ 5 el metro cúbico



de barro extraído, y el privado entre US\$ 15 y US\$ 20".

Sin embargo, experiencias recientes mostraron que el dragado cotizado por la ANP para hacer algunos trabajos en el puerto ascendió a los US\$ 11,5 el metro cúbico, mientras que una dragadora privada, que finalmente hizo la obra, cobró US\$ 6.

Debido a las contradicciones en las cifras manejadas, *Comercio Exterior & Transporte* consultó al secretario general del Suanp-Supra, Johnatan Leite, quien insistió en que el precio del dragado nacional está entre US\$ 2 y US\$ 5.

Ante la pregunta de cuál es el origen entonces de los US\$ 11,5 cotizados por la ANP, su respuesta fue que se consultara con el departamento financiero del ente que, justamente, es el que realizó la cotización de la que se habla.

De esta manera, no queda claro cómo se llegan a cada una de las cifras, pero Leites agregó que la ANP hace los números mal.

"Eso pasó en la gestión anterior (del período de gobierno pasado). Nosotros denunciábamos que la gestión anterior, la de los gerentes de dragado que estaban antes, era pésima y siempre quiso demostrar que el dragado nuestro no funcionaba", dijo Leite.

Asimismo, reconoció que el departamento de dragado ha sido un desorden y recordó que "las denuncias de la mala gestión no son de ahora, cambiaron algunos, pero otros subieron".

Otras fuentes de la ANP consultadas dijeron que al departamento de dragado nunca le ha faltado trabajo y que nunca ha parado de trabajar.

Sin embargo, cuando se le menciona esto a Leite, asegura que lo que no quieren es perder trabajo y por eso están pidiendo más operarios, con el objetivo de tener todas las dragas con las tripulaciones completas con personal calificado y especializado.

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 & SEAS

MISIONES ST. 1372 - "DE LOS PATRICIOS" BLDG. | 11000 MONTEVIDEO, URUGUAY T.: +598 2 916 13 30 - EXT. 111
WWW.REPREMAR.COM | GROUP@REPREMAR.COM