



**Facultad de Ciencias Económicas y de Administración  
Universidad de la República**



**Trabajo monográfico para la obtención del título de Contador Público**

## **LOS PUERTOS DE FRAY BENTOS Y EL IMPACTO DE LA PLANTA DE CELULOSA DE UPM (Ex Botnia)**



**ROBERTO CALVO - C.I.: 4.407.336-6**

**NATALIA DE LEÓN - C.I.:4.437.958-2**

**NATALIA SANZ - C.I.: 2.985.778-1**

**Tutor: Cr. ANTONIO FRAGA**



**Marzo 2010**

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

*Agradecemos los aportes recibidos por la Administración Nacional de Puertos a través de sus responsables en Fray Bentos Sr. Sergio Barbusano y el Sr. Julio Rodríguez.*

*También apreciamos la colaboración de los integrantes de la División Investigación y Desarrollo Comercial de la ANP: Lic. Elisa Kuster, Ec. Lourdes Manzur y Sr. Fernando Sosa.*

*Han sido muy valorados los aportes de la empresa Gertil SA, especialmente el de su Gerente de Operativa Portuaria en TLM, Sr. Ricardo Chiarelli y su Gerente de Administración y Finanzas Cr. Hugo Ardid.*

*Por último, un especial agradecimiento a nuestro tutor Cr. Antonio Fraga por su guía y por su ejemplo y a nuestras familias que tanto han apoyado nuestro esfuerzo a lo largo de la carrera.*

## **Resumen ejecutivo**

Nuestro trabajo se centra en el impacto de la planta de celulosa de la empresa UPM (ex Botnia) sobre los puertos comerciales de Fray Bentos.

Buscamos responder si el nuevo escenario provoca una sinergia que impulsa el desarrollo del puerto estatal de Fray Bentos (bajo la tutela de la Administración Nacional de Puertos) y de la Terminal Logística M’bopicuá (en primera instancia del grupo ENCE, recientemente transferida a los grupos Stora Enso y Arauco) o si, por el contrario, la instalación de la planta de celulosa provoca un retroceso para el complejo portuario.

La participación de un nuevo agente con las características de UPM puede derivar en una mejora en la gestión de ambos puertos producto de la competencia y proponer diferentes grados de coordinación y desarrollo; pero también puede acentuar las diferentes problemáticas que esconden los puertos comerciales fraybentinos.

Nuestra investigación implicó adentrarnos en las diferentes realidades de los puertos, analizar su Hinterland actual y potencial, comparar las características del complejo portuario fraybentino con el complejo portuario en Nueva Palmira, y considerar los efectos de las decisiones de política nacional sobre la actividad de los puertos.

Consideraremos qué aportes proveen a la comunidad logística nacional y regional, y qué problemáticas afrontan, desarrollando por último cuál es efectivamente el impacto de la planta y qué perspectivas de desarrollo se propone para el futuro del complejo portuario.

Corresponde señalar que los impactos de la instalación de la planta de celulosa de UPM pueden ser estudiados por diferentes ramas del conocimiento y no se limita al estudio económico y comercial, ya que también afecta condiciones ambientales, políticas y sociales que quedan excluidas del objetivo de este trabajo.

## **Introducción**

El desarrollo de nuestra investigación, a los efectos de responder nuestra interrogante inicial, comienza con un acercamiento a los puertos estudiados en función de la información públicamente disponible en las páginas web oficiales de las Instituciones involucradas: Administración Nacional de Puertos, Terminal Granelera del Uruguay, Terminal Logística M’bopicuá, Intendencia de Río Negro, Comisión Administradora del Río Uruguay, Botnia (UPM), Grupo ENCE (Stora Enso-Arauco).

Luego de introducirnos en los aspectos sustanciales revelados por las diferentes Organizaciones, accedimos a conferencias dictadas por referentes portuarios de nivel mundial en la plataforma “Expo Puertos” organizada por ANP y llevamos a cabo una lectura crítica de la información recabada en la prensa nacional y medios argentinos acerca de las diferentes problemáticas de la zona.

Recabamos información acerca de la operativa llevada adelante por los referentes de la industria forestal aludidos en este trabajo, sus proyectos en Uruguay, los posibles pasos a dar a corto y mediano plazo, las opciones que manejan acerca de la logística más conveniente para cada proyecto.

Indagamos sobre la orientación de las políticas portuarias desarrolladas por el Estado, sus plataformas de participación de los distintos entes públicos en conjunto con actores del sector privado.

Dimos cuenta a la lectura de la normativa vigente para la dinámica del Río Uruguay, los reglamentos para su navegación y los convenios binacionales que rigen actualmente, los acuerdos sobre dragado y cuál es el escenario portuario de la Provincia de Entre Ríos.

En forma creciente hemos llegado a información ilustrativa del escenario fraybentino, aciertos y errores del accionar público y privado, proyectos y hechos que impactan en su dinámica comercial portuaria.

Fue de particular aporte el acercamiento a la información contenida en los Planes Maestros para los Puertos de Fray Bentos y Nueva Palmira de la consultora Ecoconsult (2008) así como las entrevistas personalizadas efectuadas en Montevideo y en Fray Bentos a diferentes protagonistas:

- Integrantes de la División Investigación y Desarrollo Comercial de la ANP
- Responsables de la División Fray Bentos en oportunidad de la visita al puerto estatal.
- Gerente de Operativa de la empresa Gertil SA, operador portuario en la Terminal Logística M’bopicuá.

Estas indagaciones profundizaron el conocimiento de los puertos y aportaron ideas acerca del impacto de la instalación de la planta de celulosas de UPM en los puertos fraybentinos.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Posteriormente hemos realizado una comparación del complejo portuario ubicado en Fray Bentos con el complejo portuario en Nueva Palmira, que dista aproximadamente cien kilómetros al sur. Es importante para nosotros esa comparación dada la referencia que significa Nueva Palmira para la logística nacional y regional, además de ser el competidor natural del complejo estudiado.

Ha sido cuidadosa la estética del trabajo, la calidad de los gráficos utilizados y, por supuesto, el rigor en cuanto al contenido revelado. Hemos hecho hincapié en los chequeos de la información recabada, dado que es un tema de actualización constante.

A lo largo de su realización, diferentes hechos dieron giros a la información considerada, por ese motivo cabe destacar que lo que en este trabajo se plasma forma parte de un estado de situación a febrero del 2010.

## **Índice**

Agradecimientos.....	2
Resumen ejecutivo.....	3
Introducción.....	4
Descripción del entorno portuario.....	8
Capítulo I - Puerto de Fray Bentos – ANP.....	9
1.1 - Descripción e infraestructura.....	9
1.2 - Ubicación estratégica y contexto departamental de transporte.....	11
1.2.1 - Acceso Carretero.....	11
1.2.2 - Acceso Ferroviario.....	13
1.3 - Operaciones, Logística y Estadísticas.....	14
1.3.1 - Operaciones.....	14
1.3.2 - Logística.....	14
1.3.3 - Estadísticas.....	15
1.4 - Terminal Granelera del Uruguay.....	21
1.5 - Hidrovía Uruguay.....	23
1.6 - Dragado del Río Uruguay.....	26
1.7 - Resumen.....	28
Capítulo II - Terminal Logística M’bopicuá (TLM).....	29
2.1 – Antecedentes.....	29
2.2 - Ubicación e infraestructura.....	30
2.3 - Posicionamiento en el complejo portuario fraybentino.....	31
Capítulo III – UPM (Ex Botnia).....	32

Capítulo IV - Interrogantes, perspectivas y conclusiones.....	36
4.1 - Análisis de cifras del Puerto de Fray Bentos ANP.....	37
4.2 - Más cifras del puerto de Fray Bentos ANP.....	38
4.3 - Proyectos de la Industria Forestal.....	39
4.4 - Participación en la comercialización de granos.....	42
4.5 - Perspectivas para el puerto de Fray Bentos ANP.....	43
4.6 - Comparación del complejo portuario en Fray Bentos y el complejo en Nueva Palmira.....	46
4.7 - Competencia interportuaria dentro de cada complejo portuario.....	49
4.8 - Profundidad del Río y necesidad de dragado.....	50
4.9 – Análisis con la matriz FODA de los puertos de Fray Bentos.....	52
4.9 - Conclusiones Finales.....	55
4.9.1 - Respecto al papel del Puerto de Fray Bentos ANP.....	55
4.9.2 - Respecto al papel de la Terminal Logística M’bopicúa.....	57
4.9.3 - El Impacto de la instalación de la planta de celulosa en los Puertos de Fray Bentos.....	58
Fuentes consultadas.....	60
ANEXO I – Entrevistas.....	63
1 - Entrevista a Lic. Elisa Kuster, División Investigación y desarrollo comercial ANP....	63
2 - Entrevista al Sr. Fernando Sosa, División Investigación y desarrollo comercial ANP	66
3 - Entrevista al Sr. Sergio Barbusano y Sr. Julio Rodríguez. Div. Fray Bentos ANP.....	69
4 - Entrevista al Gerente de operaciones portuarias Gertil SA, Sr. Ricardo Chiarelli.....	80
ANEXO II - Conferencia “Sistema Nacional de puertos e Hidrovías”, dictada por el Capitán Gastón Silbermann Vice Presidente (Presidente desde Agosto 2009) de la Administración Nacional de Puertos. Expo puertos abril 2009- Montevideo – Uruguay.....	87

## **Descripción del entorno portuario**

A orillas del Río Uruguay se han construido cuatro puertos que hoy son administrados por el Estado a través de la Administración Nacional de Puertos (ANP), hablamos de los de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira.

En la zona de Fray Bentos se ubica un complejo portuario de tres puertos en actividad. Además del puerto estatal, está conformado por dos puertos privados, se trata en primer lugar del puerto llamado Terminal Logística M’bopicuá, inicialmente del grupo ENCE y a partir del mes de mayo del año 2009 del grupo Stora Enso (Suecia-Finlandia) y Arauco (Chile) y la terminal de Botnia, compuesta por un muelle dentro de las instalaciones de la planta de celulosa.

En la figura expuesta se sitúan los puertos mencionados precedentemente, en rojo ubicamos los puertos administrados por ANP y en amarillo señalamos los puertos privados.



Figura: Conferencia Expo Puertos 2009, ANP, C/N (R) Gastón Silbermann. Adaptación.

A continuación se describen los puertos de Fray Bentos, comenzando por el puerto estatal, en segunda instancia la Terminal Logística M’bopicuá y por último el puerto situado en la planta de celulosa UPM (Ex Botnia).

## **Capítulo I - Puerto de Fray Bentos – ANP**

### **1.1 - Descripción e infraestructura:**

En el departamento de Río Negro, en el año 1930, se inauguran importantes obras que constituyen la base del puerto de Fray Bentos. Vale señalar que anterior a esa fecha, la ciudad ya contaba con una dinámica portuaria que data incluso de cuando Fray Bentos tenía otro nombre: Villa Independencia.

Las características del puerto se resumen a continuación y se ilustran en diferentes imágenes.

El puerto cuenta con dos muelles de hormigón en forma de “L”, uno de ellos conecta con el territorio, denominado “muelle de cabotaje” o “muelle de unión”; el largo del mismo es de 225 metros y el ancho es de 22 metros.

El “muelle transatlántico” también denominado “de ultramar” está alineado con el curso del río y tiene una longitud de 250 metros y 34 metros de ancho.



Foto: Página web del Centro de Navegación  
<http://www.cennave.com.uy/content/view/259/151/>

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

A lo largo del muelle de unión se extiende un sistema de cintas transportadoras que tiene una capacidad de carga de 300 toneladas por hora en base soja, según ANP.

El sistema de cintas conecta con los distintos depósitos de la Terminal Granelera del Uruguay (TGU), que cuenta con 12 silos verticales de hormigón, acondicionados para el almacenaje de granos con una capacidad de 20.500 toneladas en base soja.

La próxima foto satelital muestra los componentes que hacen a la infraestructura del puerto:

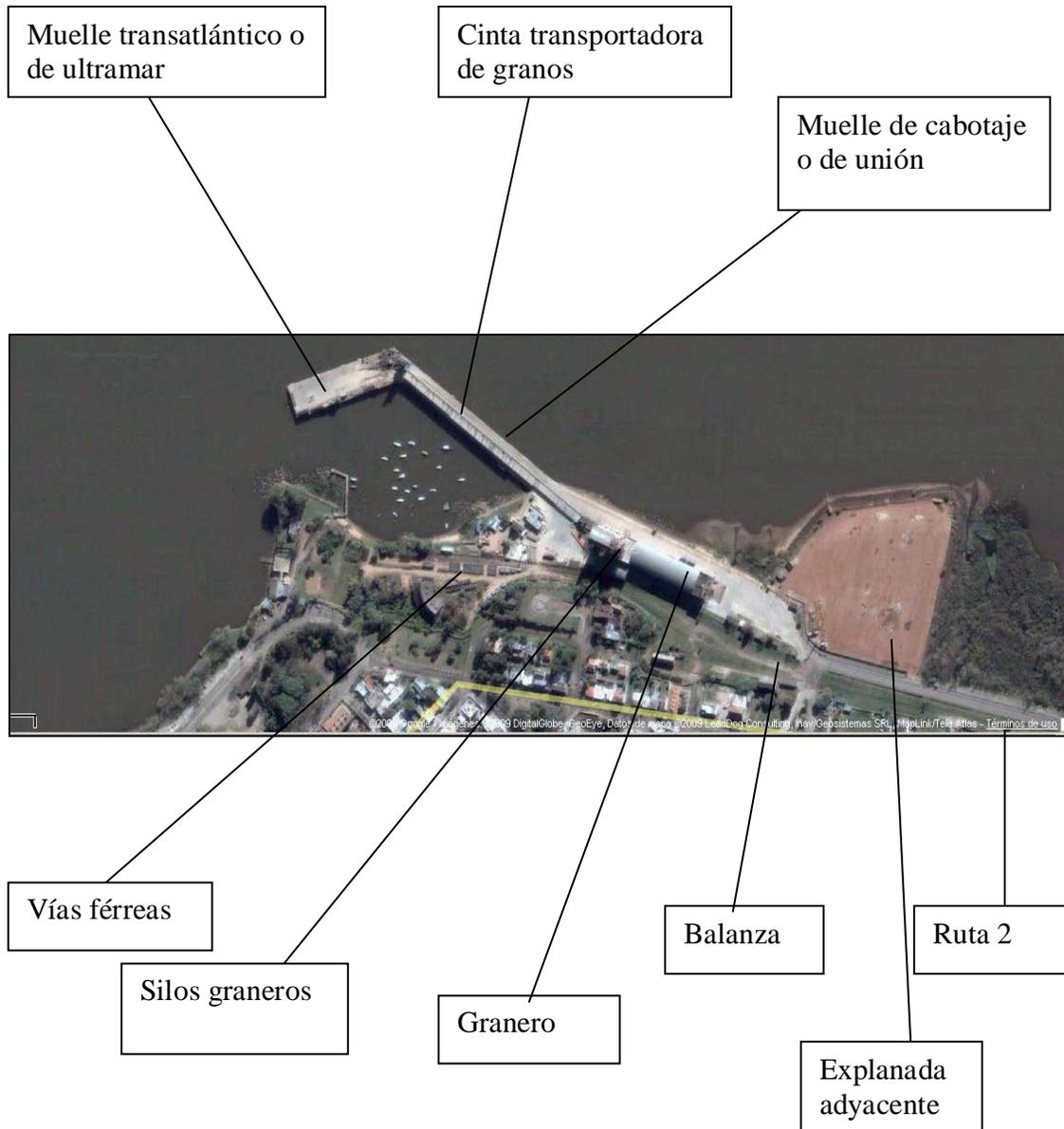


Foto: Google maps

## **1.2 - Ubicación estratégica y contexto departamental de transporte.**

El puerto de Fray Bentos, está ubicado al suroeste del departamento de Río Negro, en la ciudad del mismo nombre, para ser exactos: Latitud 33° 06' S, Longitud 58° 19' W.

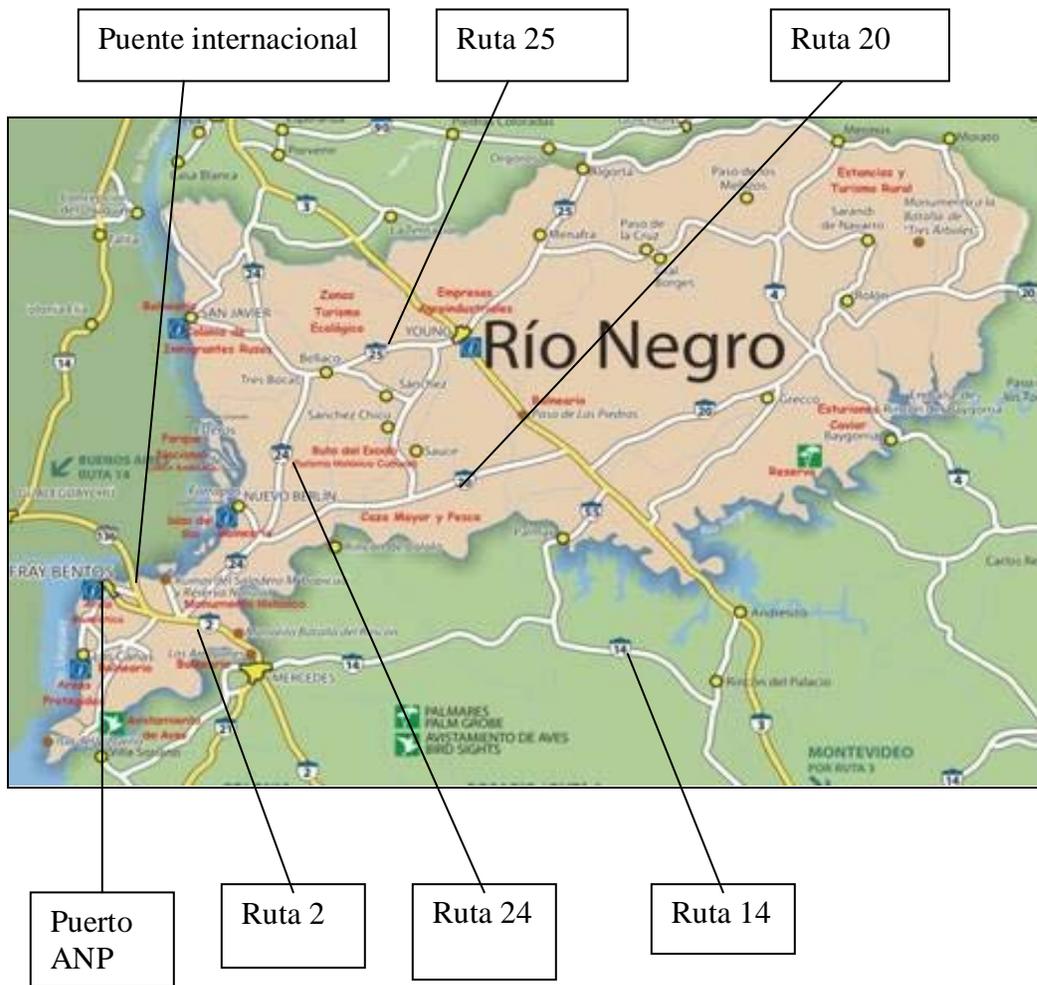
La ubicación del puerto permite la accesibilidad por diferentes vías, las que mencionaremos a continuación y que constituyen ventajas competitivas para el puerto.

### **1.2.1 - Acceso Carretero**

- Favorece la conexión terrestre al sur del país a través de la ruta 2, la que intersecta a su vez con la ruta 24, que conecta con el norte del departamento y sur de Paysandú.
- Con la ruta 24 intersectan las rutas 20 y 25, conectando el puerto con el este del departamento, donde se halla gran parte del movimiento maderero.
- La ruta 14 conecta a la ruta 2 con los departamentos de Flores y Durazno.
- La distancia a Montevideo es de 317 Km, tomando por vía terrestre la mencionada Ruta 2 y la Ruta 1.
- Regularmente transita transporte carretero de pasajeros hacia el puerto desde la ciudad.
- Al este de la entrada portuaria, a una distancia de 8 Km., se sitúa el puente internacional “Libertador Gral. San Martín”, que une las ciudades Fray Bentos y Puerto Unzué, importantísima conexión que tiene el país con Buenos Aires (las más corta entre las capitales) y la zona agrícola e industrial del litoral argentino.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

El mapa a continuación ilustra los accesos carreteros del puerto:



Mapa: Intendencia de Río Negro, [www.rionegro.gub.uy](http://www.rionegro.gub.uy)

### 1.2.2 - Acceso Ferroviario

Los dos muelles del puerto cuentan con conexión ferroviaria, esto le da al puerto un mejor potencial, teniendo la posibilidad de captar cargas que utilicen ese medio de transporte.



El sistema de vías férreas tiene la capacidad potencial de conectar con casi todo el país, según la siguiente ilustración:

Hoy en día se proyecta una rehabilitación los tramos centrales de la red ferroviaria según la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE).

En general encontramos una red utilizada en un nivel por debajo de su capacidad debido a su importante deterioro.

Dibujo: Uruguay Educa. Portal educativo del Uruguay. ANEP.

### 1.3 - Operaciones, Logística y Estadísticas

#### 1.3.1 – Operaciones

El puerto de Fray Bentos, al igual que el resto de los puertos estatales, funciona bajo el régimen de Puerto Libre, según ley nacional n° 16.246 de mayo de 1992.

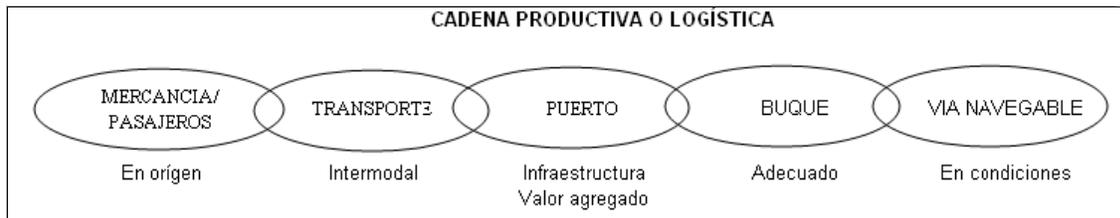
Según información de la ANP, en el puerto de Fray Bentos se desarrollan operaciones de Importación, Exportación y Tránsito.

No obstante, no existen registros estadísticos para el período 2004-2009 respecto a las Importaciones, habiendo sí, una notoria primacía de las exportaciones. En cuanto a las operaciones de Tránsito, existen registros para los años 2006 y 2009.

Hasta el año 2007 inclusive, las exportaciones fueron claramente dominadas por la madera en rolos. Posteriormente, la composición de las exportaciones sufrió un giro radical, tomando un peso contundente la cebada malteada, en tanto las cifras de exportación de madera disminuyeron estrepitosamente.

#### 1.3.2 - Logística

En la conferencia titulada “Sistema Nacional de puertos e Hidrovías”, dictada por el Capitán Gastón Silbermann, vicepresidente de la ANP (Presidente desde Agosto 2009), en Expo Puertos 2009 se trabajó sobre el concepto de Logística y se expuso el siguiente gráfico.



El cuadro ilustra los protagonistas de la cadena logística en aplicación al puerto y las características que deberían considerarse para los diferentes casos.

El punto de partida es el lugar de origen de la *mercancía* o los *pasajeros*. Para que estos lleguen a destino, deben trasladarse por diferentes medios, ya sea carretero, ferroviario, fluvial, aéreo o una combinación de estos, lo que se conoce como transporte intermodal, de este modo favorece a la consecución de una mayor eficiencia.

Como eslabón central se encuentra los *puertos*, lugar de interfaz del sistema de transporte. Es en los puertos del Estado (aprovechando que son puertos libres) donde la ANP tiene que proveer la infraestructura necesaria para que se pueda incrementar la operativa portuaria y además suministrar los elementos necesarios para que los operadores privados puedan desarrollar esta actividad logística, aportando así valor agregado a sus productos.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Otro punto a tener en cuenta es el otro lado del muelle, se necesitan los *buques* adecuados que puedan tener acceso en otros puertos y les sea posible la carga y descarga.

El Río Uruguay, como todo río tiene una naciente y a medida que avanza hacia su desembocadura va incrementando su caudal, su anchura y su profundidad. Esto significa que cada puerto sobre el Río Uruguay va a ser considerado de forma diferente, de acuerdo a sus características, al tipo de barco que puede arribar, y también de acuerdo a la producción de su Hinterland, de su entorno.

El último eslabón es la *Vía navegable*, la navegabilidad de los ríos se da cuando los mismos poseen una profundidad adecuada (natural o inducida), una correcta señalización y cartografía.

Estos eslabones deben de estar perfectamente ensamblados, pues si uno falla, se debilita o se rompe toda la cadena logística.

### 1.3.3 - Estadísticas:

Se detallan a continuación dos grandes tipos de estadísticas, sobre las exportaciones y sobre los arribos.

El siguiente cuadro describe para el período comprendido entre el año 2005 y 2009 cuáles fueron los montos en toneladas de las operaciones acaecidas en el puerto, y dentro de cada una de ellas, su composición.

<b><u>Toneladas de mercadería movilizadas por tipo de operación y tipo de mercadería</u></b>					
<b>Puerto de Fray Bentos Periodo 2005 - 2009</b>					
<b>AÑO</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>EXPORTACIONES</b>	<b>402.096</b>	<b>409.514</b>	<b>367.216</b>	<b>97.607</b>	<b>51.774</b>
Madera en rolos	380.391	403.514	324.243	12.302	-
Cebada	20.800	6.000	40.436	6.812	-
Cebada Malteada	-	-	-	78.493	47.265
Trigo	-	-	-	-	4.509
Soja	-	-	2.537	-	-
Citrus	905	-	-	-	-
<b>TRÁNSITO</b>	<b>-</b>	<b>17.259</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.195</b>
Carga - soja con destino Nueva Palmira	-	3.630	-	-	-
Descarga - madera en rolos	-	-	-	-	3.195
Descarga - cáscara y pellets	-	5.363	-	-	-
Descarga - equipos en contenedores	-	8.266	-	-	-
<b>TOTAL DE OPERACIONES</b>	<b>402.096</b>	<b>426.773</b>	<b>367.216</b>	<b>97.607</b>	<b>54.969</b>

Fuente: [www.anp.com.uy](http://www.anp.com.uy)

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Ante todo, recordemos que no hay registros respecto a importaciones, únicamente de exportaciones y eventualmente tránsito.

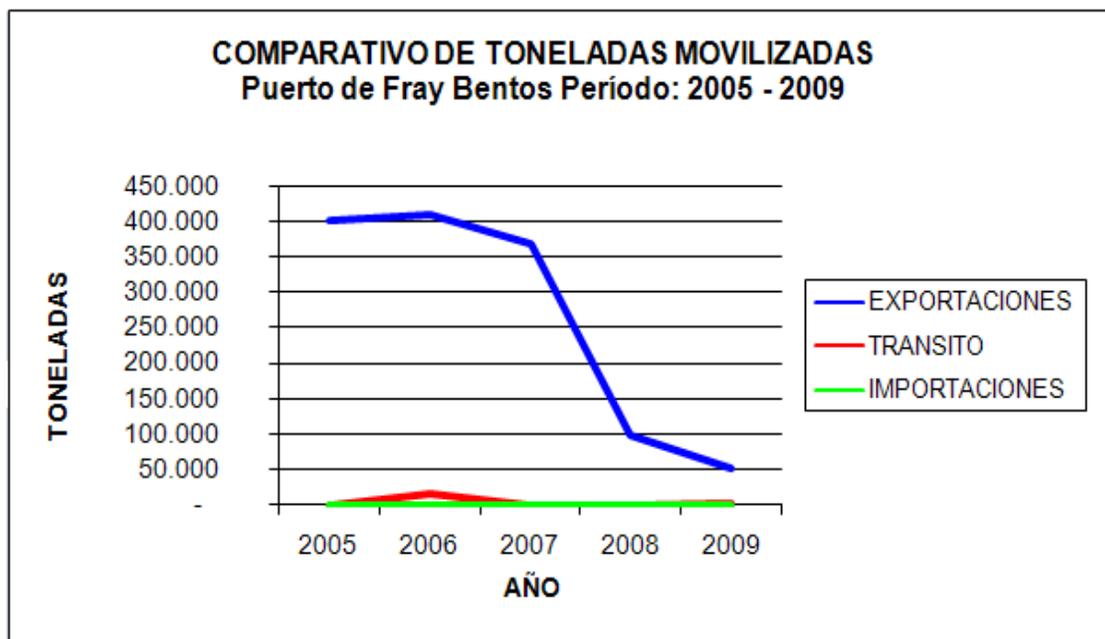
En primer lugar, encontramos el detalle de las exportaciones de madera en rolos, registrándose una fuerte caída en 2008, habiendo constituido los tres años anteriores el principal producto exportado, con relativa estabilidad.

Los siguientes productos más importantes son granos: cebada y cebada malteada. Esta última se incorporó en el año 2008, transformándose en el principal producto exportado.

En cuanto a la soja, citrus y trigo, se trata de casos aislados.

El próximo cuadro es la representación gráfica de la tabla anteriormente explicada, puede verse el drástico descenso en las exportaciones a partir del año 2008, el bajo nivel de las operaciones de tránsito y la inexistencia de importaciones.

En el desarrollo del trabajo buscaremos explicaciones acerca de los factores que incidieron en este comportamiento.

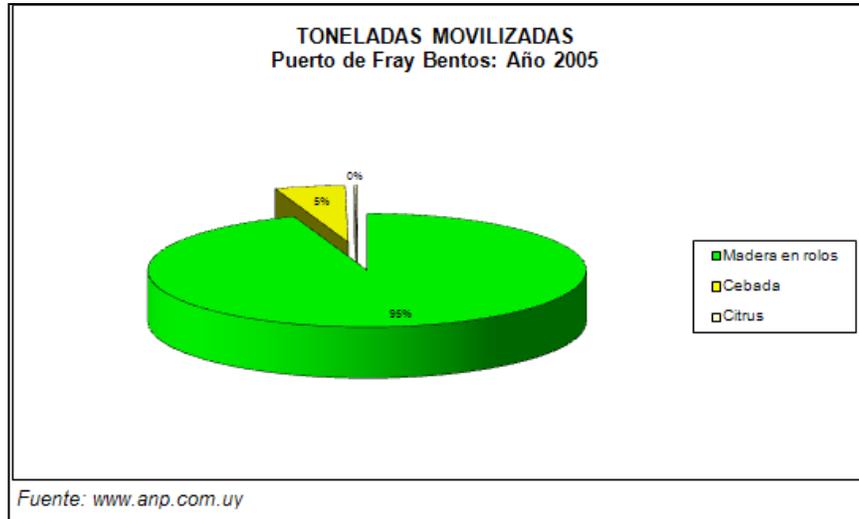


Fuente: [www.anp.com.uy](http://www.anp.com.uy)

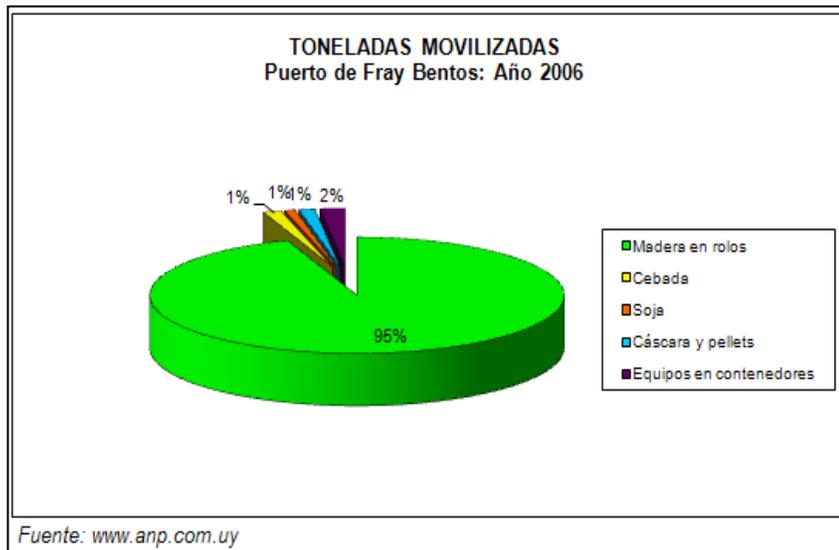
Los gráficos siguientes muestran la estructura de las exportaciones en cada uno de los años del período bajo análisis.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

En el año 2005 se destaca la casi exclusividad de la exportación de madera en rolos dentro de las actividades del puerto.

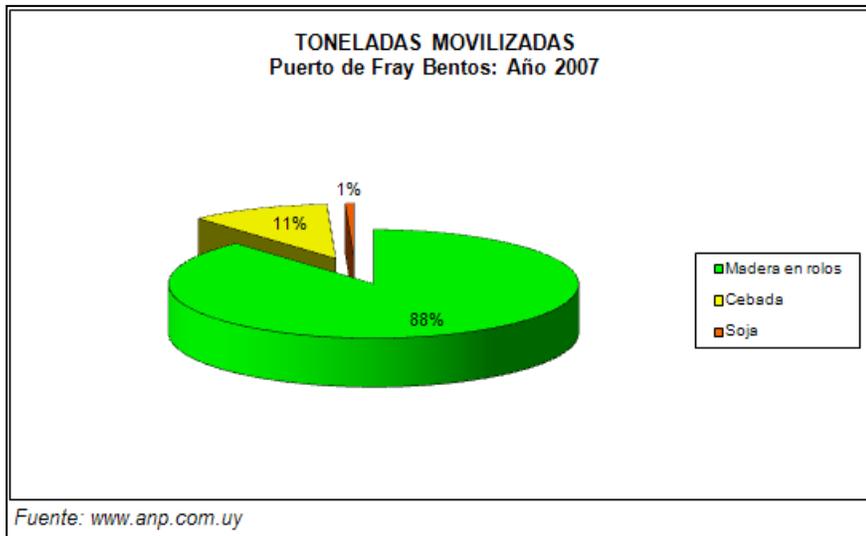


En el año 2006 casi no hay variaciones en la actividad respecto al año anterior.

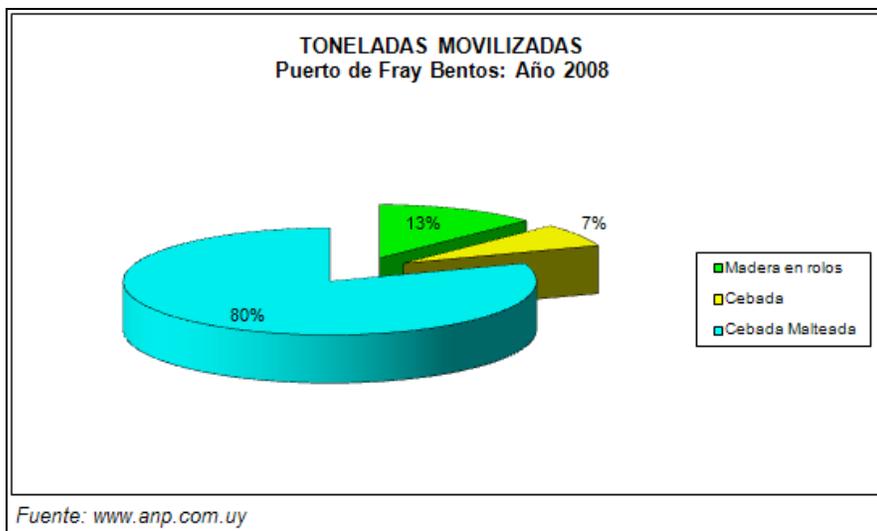


## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

En el año 2007 ya empieza a registrarse una mayor diversificación de los productos manipulados.

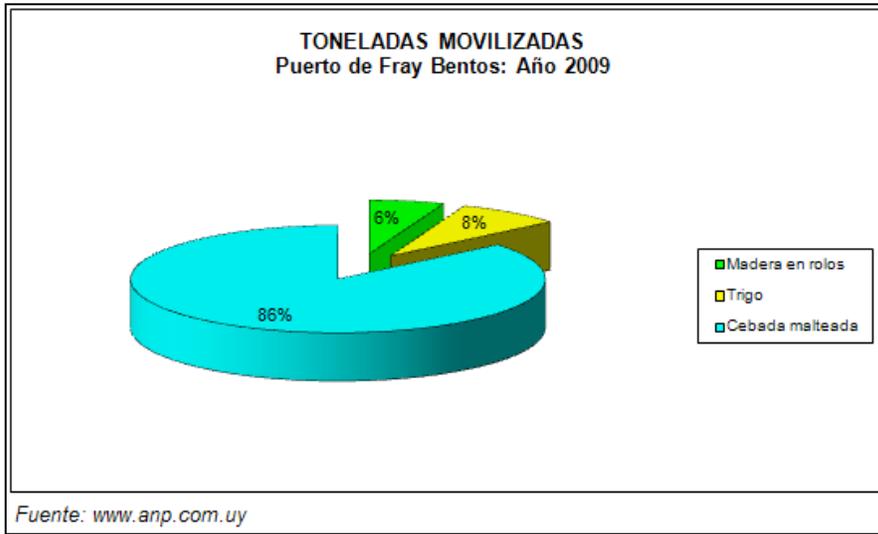


En el 2008 se configura el importante vuelco en la operativa del puerto.



## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

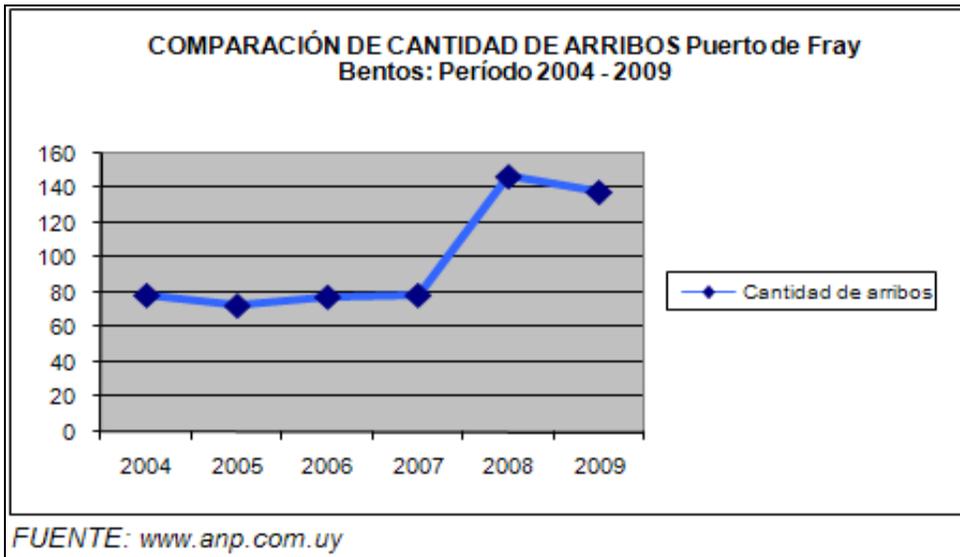
En 2009 se consolida el nuevo escenario.



Estos gráficos muestran un impactante cambio en la composición de las exportaciones a partir del año 2008. Hasta el ejercicio 2007 hubo un predominio de las exportaciones de madera, la cual en el 2008 pasó de tener un porcentaje que se ubicaba en el entorno del 90% a un 13%, convirtiéndose la cebada malteada en el principal producto exportado.

Otro tema a considerar son los arribos al puerto y la clase de buques que llegan.

En el próximo cuadro vemos que entre los años 2004 y 2007 hubo cierta estabilidad en la cantidad de arribos, ocurriendo en el año 2008 un incremento aproximado del 90% en la cantidad de buques, sin marcadas variaciones en 2009.



## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

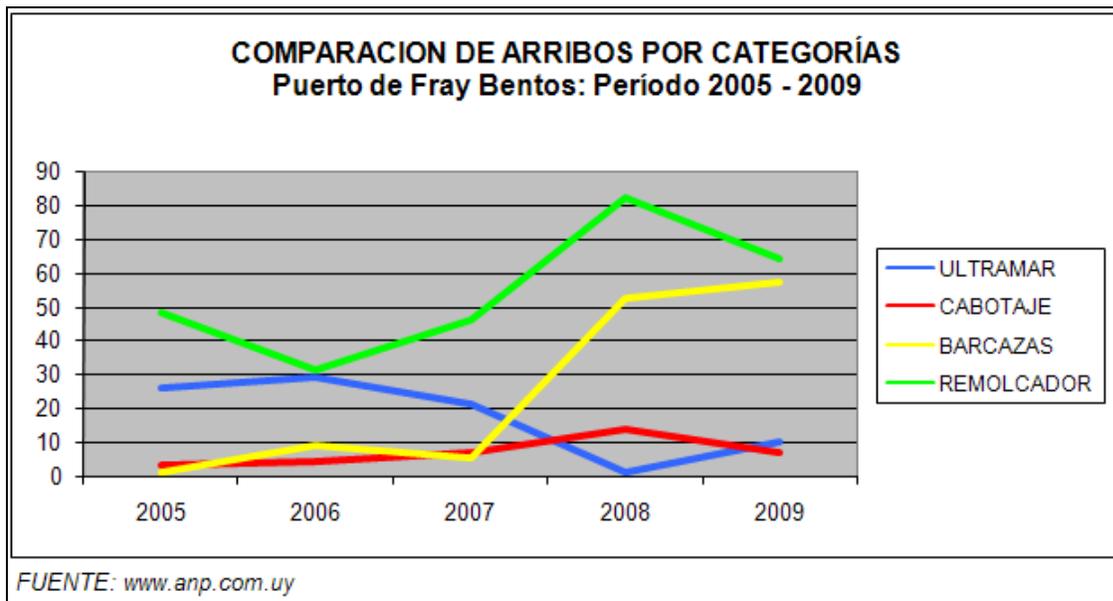
El punto de inflexión en 2008 se debe al aumento considerable de barcos de menor porte y disminución de barcos de mayor carga.

A continuación se ilustra la cantidad de arribos por año y por categoría, a simple vista observamos que los buques de ultramar descendieron abruptamente en el año 2008, relacionándose lógicamente con el descenso en las exportaciones de madera.

TIPO DE BUQUE	ARRIBOS				
	2005	2006	2007	2008	2009
ULTRAMAR MADERA	25	29	21	1	10
ULTRAMAR CITRUS	1				
CABOTAJE	3	4	7	14	7
BARCAZAS	1	9	5	52	57
REMOLCADOR	48	31	46	82	64
	78	73	79	149	138

FUENTE: [www.anp.com.uy](http://www.anp.com.uy)

Por último, se representa gráficamente los datos obtenidos:



Habiendo mostrado que los cambios más significativos ocurrieron en el ejercicio 2008, nos resta indagar sobre las posibles causas y factores que los produjeron y concluir si hay o no relación con la instalación de la planta de celulosa, en qué medida, qué nuevo escenario se configura y cuáles son las acciones de los actores principales.

#### **1.4 - TERMINAL GRANELERA DEL URUGUAY**



Foto: [www.tgu.com.uy](http://www.tgu.com.uy)

Es un núcleo de varias empresas privadas ubicada en los puertos nacionales de Nueva Palmira y Fray Bentos, que presta servicios logísticos a aquellas empresas productoras de granos y subproductos, que desean exportar o importar a través de dichos puertos.

Su conocimiento del negocio, su experiencia en el ramo, su infraestructura y el personal adecuado hacen que la parte logística en la que la empresa participa sea efectuada con una mayor eficiencia de la que tendría un productor individual.

Los servicios brindados se inclinan hacia el manipuleo y el acondicionamiento de granos y subproductos, se destacan:

- Descarga de buques, barcazas, camiones y vagones
- Carga de buques, barcazas, camiones y vagones
- Control automático de temperatura de cada producto
- Preservación de la identidad de la mercadería para cada cliente
- Sistema de aireación / ventilación independiente para cada silo
- Pre limpieza y limpieza de granos
- Planta de secado en la terminal
- Laboratorio de análisis
- Fumigación preventiva o curativa

Fuente: [www.tgu.com.uy](http://www.tgu.com.uy)

En cuanto a la infraestructura, podemos señalar que la terminal ubicada en Fray Bentos cuenta con 12 silos verticales de hormigón para el almacenaje de granos, con capacidad instalada de 20.500 toneladas base soja.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Los silos permiten conservar la identidad de los productos almacenados, así como su calidad debido al control de temperatura y sistema de aireación que permite enfriar el producto.



La concesión caducará en el año 2014, veremos más adelante qué aporta y qué no aporta esta concesión, la necesidad de renegociarla y de encontrar otros competidores.

## 1.5 – Hidrovia Uruguay

Una hidrovia, según la enciclopedia Kalipedia “es una vía fluvial navegable por barcos de tamaño adecuado, teniendo en cuenta la profundidad, el ancho, el lecho de la corriente y la morfología del terreno”.

El cauce del Río Uruguay tiene una extensión de 1.800 kilómetros que van desde su desembocadura en el Río de la Plata hasta Sierra do Mar (Brasil). Conforman una cuenca de 370.000 km cuadrados

Su curso de agua es internacional, transcurriendo un 32% sobre territorio brasilero, un 38% por Argentina y Brasil y un 30% entre Uruguay y Argentina, siendo el organismo administrador de este último tramo, la Comisión administradora del Río Uruguay (C.A.R.U.).



Dibujo: [www.borello.com.ar](http://www.borello.com.ar)

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Debido a las diferentes características de navegabilidad del Río, la CARU lo divide en tres sectores: Bajo Uruguay, Uruguay medio y Uruguay Alto. El primer tramo se extiende desde Nueva Palmira (Km. 0 del Río Uruguay y de la Hidrovía Paraguay – Paraná) hasta Concepción del Uruguay (Km. 183). El segundo va desde Concepción hasta la represa de Salto Grande, y el último desde la represa hasta sus nacientes.

El tramo que presenta condiciones más favorables para la navegación es el Bajo Uruguay, sin dejar a un lado sus necesidades de profundización y ensanche en algunos pasajes.

Los siguientes tramos si bien permiten la navegación fluvial en algunas partes, tienen grandes restricciones de navegación por su escasa anchura y leve profundidad.

Los puertos administrados por la ANP que se ubican sobre la hidrovía Uruguay son: Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú y Salto.

Nueva Palmira se halla en el Km 0 del Río Uruguay, sus operaciones se componen en un 50% de movimientos de comercio exterior (importaciones y exportaciones) y la mitad restante son tránsitos provenientes en su mayoría de la hidrovía Paraguay – Paraná.

En ella se ubican también una zona franca del Estado y dos terminales portuarias en régimen de concesión privada con las características de zona franca, se trata de Corporación Navíos, especializada en graneles y la terminal Ontur, que trabaja con la celulosa proveniente de Botnia y con productos cítricos.

Aguas arriba se halla Fray Bentos. Su principal función es granelera, pero la ANP le está dando las herramientas necesarias para atender el mercado de contenedores y en un futuro llegar a ser una base pesquera que opere con las flotas extranjeras del atlántico sur, según la CARU.

Como actividades complementarias abarca también la carga de madera en rolo y terminal de reparación. La gran limitación de Fray Bentos es su profundidad, que hace que si bien tenga la infraestructura necesaria para operar con grandes volúmenes de graneles, no todos los barcos puedan llegar a él, y por lo tanto la ANP opta por buscar otras alternativas que lo saquen de su actual inactividad.

A continuación se encuentra Paysandú, a esta altura el Río es más angosto y menos profundo, pero ha habido señales de interés en el puerto como puesto de cargue de contenedores en buques de bajo calado.

Se pretende finalizar las obras de refuerzo del muelle de cabotaje para octubre del 2009, así como también el dragado del Río desde este punto hasta Concepción del Uruguay. A partir de ello quedaría habilitado para comenzar a trabajar con contenedores.

El Puerto de Salto se ubica en una zona de menor profundidad, sin señalización ni cartografía. Está en proceso la preparación de un llamado a licitación para la reparación de su muelle.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Queda claro que las soluciones a los diferentes casos deben formar parte de un proyecto conjunto de reacondicionamiento de los diferentes puertos y sus contextos, teniendo como estrategia la especialización de cada uno de ellos y su complementariedad, siendo el principal objetivo la mayor competitividad del comercio exterior.

La problemática de cada puerto requiere distintos enfoques y soluciones, es en el marco de un Sistema Nacional de Puertos, plataforma impulsada por ANP donde se puede concebir mejor la problemática para impulsar el desarrollo portuario de la Hidrovía.

## **1.6 – Dragado del Río Uruguay**

Tomando en cuenta la cadena logística considerada por Silbermann en el capítulo “Operaciones, Logística y Estadísticas” esta se “quiebra” al tener una precaria navegabilidad, aún teniendo una estructura actual desarrollada y especializada para el movimiento de granos y potencial desarrollo de otras actividades.

Este escenario da lugar al planteo de la falta de aprovechamiento de esa infraestructura, debido a la baja capacidad de carga actual y la inaccesibilidad de diferentes tipos de barcos que padece el puerto de Fray Bentos.

Cabe mencionar que buques graneleros de 20.000 a 40.000 toneladas de capacidad pueden cargar no más de 8.000, lo que constituye una operación no redituable en comparación con otras alternativas logísticas, lo que deriva en su descarte del puerto como alternativa.

La profundidad actual de Fray Bentos, según ANP es de nueve metros en el muelle de Ultramar, y siete metros en el muelle de Cabotaje, por lo que hoy opera con buques de bajo calado, a su vez, la profundidad varía en los distintos pasos del río, un buque puede cargarse y moverse en las proximidades del puerto pero no transitar aguas abajo en el cruce de diferentes pasos con menor profundidad.

Siendo un puerto de interfaz entre la vía fluvial y la marítima, puede llegar a destinarse a operativas menores en cuanto a transporte, sin perjuicio de actividades de reparación de barcasas.

La falta de dragado constituye un problema principal y compartido con los puertos nacionales aguas arriba y con el puerto argentino al otro lado de la costa. Este problema tiene connotaciones que mencionaremos más adelante.

Las interrogantes que surgen ante la principal problemática de los puertos de Fray Bentos son las siguientes:

- ¿a quién corresponde hacer el dragado?
- ¿qué costos implica?
- ¿Con qué periodicidad debe llevarse a cabo el dragado?
- ¿por qué no se ha realizado hasta ahora?
- ¿quién se beneficia por la falta de dragado?

Las respuestas a estas preguntas no surgen automáticamente, las responsabilidades respecto al dragado del río son conjuntas y el relacionamiento entre las partes pasa por un momento particular.

Arrojar luz sobre estas interrogantes es uno de los propósitos de este trabajo, a lo largo del texto se detallará más información referida a la problemática del dragado del Río Uruguay.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

En el año 1975 se acuerda el estatuto del Río Uruguay, donde se establecen mecanismos comunes para el mejor aprovechamiento del río, estableciendo los derechos y obligaciones de las partes.

El capítulo II del estatuto trata de “Navegación y Obras”, donde consta que la Comisión Administradora del Río Uruguay (creada por este estatuto y conformada por igual número de delegados de cada país, con sede en Paysandú) “...adjudicará a las partes, previo planeamiento en común la realización del dragado...” por lo que el dragado formaría parte de un proyecto a planificar en conjunto con Argentina.

Son de pública notoriedad las controversias actuales entre los países por la instalación de Botnia a orillas del Río Uruguay, en Fray Bentos. Difícilmente el clima de negociaciones a fin de llevar adelante el proyecto sea el adecuado.

No obstante, en abril del 2009, en la conferencia Expo Puertos, el vicepresidente de la ANP declaró públicamente que se estima terminar en octubre del 2009 con el dragado del tramo Concepción del Uruguay-Paysandú. Consultada la CARU en enero del 2010, nos informó:

“En 2007 se adjudicó a la República Oriental del Uruguay el dragado de los pasos Almirón entre los km. 190 a 201 de acuerdo con el proyecto elaborado por la Dirección Nacional de Hidrografía. Esta obra ha sido comenzada y aún resta su culminación debido a la ocurrencia de crecidas que no permiten trabajar a la draga adecuadamente”

Quedan dudas, entonces, de la posibilidad de las negociaciones entre los países, lo que sí está claro es que las connotaciones políticas están en primer plano y deben ser el paso número uno para que sea posible el dragado en la zona de fraybentina. También queda patente que sin el dragado, el puerto de Fray Bentos compromete su desarrollo.

## **1.7 - Resumen:**

Se ubica a 92 Km del Puerto de Nueva Palmira, Km 0 de la Hidrovía Paraguay-Paraná, la cual rige en el marco de un acuerdo entre Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay.

La infraestructura del Puerto de Fray Bentos administrado por ANP está formada por dos muelles en buenas condiciones (uno de ellos ampliado recientemente), con red lumínica nueva y renovadas condiciones de defensa y protección de muelle (estas inversiones costaron aproximadamente seis millones de dólares).

El concesionario TGU cuenta con cintas transportadoras de granos y con silos de hormigón para su almacenamiento, los granos constituyen la principal actividad en las operaciones del puerto.

El acceso puede ser por diferentes vías y desde los distintos puntos cardinales, desde el norte por la ruta 24 y vía ferrocarril, desde el sur por ruta 2 y también con conexión ferroviaria, hacia Argentina y Chile a través del puente internacional.

Vale mencionar la cercanía al aeródromo (14 Km.). Hoy en día su actividad es mínima y únicamente deportiva.

Sin dudas el potencial multimodal de transporte de la zona, sumada al polo maderero, agrícola y pecuario en ambas partes del río sobre el que está construido el puerto, hace que este contexto departamental y regional sea, a priori ideal.

Veremos más adelante cuáles son los inconvenientes que plantea la coyuntura de cada uno de estos puntos. Al solo efecto de mencionarlas:

- Falta de dragado ¿cómo afecta a la accesibilidad? ¿Hay beneficiados por la falta de dragado? ¿Qué tipos de barcos acceden y cuáles no?
- Corte de puente internacional
- Sistema ferroviario deteriorado
- Competencia Interportuaria desarrollada.
- Transporte terrestre como alternativa preferida.

Este trabajo también dará un lugar al contraste del puerto estudiado con los demás puertos estatales sobre el litoral: Nueva Palmira, Salto, Paysandú y los puertos privados: Terminal de Ontur en Nueva Palmira y Terminal Logística M’bopicuá en Fray Bentos.

A continuación presentamos el segundo puerto en actividad de Fray Bentos, la Terminal Logística M’bopicuá, inicialmente propiedad del grupo ENCE, hoy patrimonio de las empresas Stora Enso-Arauco.

## **Capítulo II - Terminal Logística M’bopicuá (TLM)**



Foto: Página web Presidencia de la República, <http://www.presidencia.gub.uy>

### **2.1 - Antecedentes**

TLM en sus inicios fue una de las empresas que conformaba el grupo ENCE (Empresa Nacional de Celulosa S.A.), empresa española instalada en Uruguay desde 1990 con el proyecto de construir una planta de celulosa.

ENCE participaba en todas las fases del proceso integral de transformación de la madera, a través de sus empresas: Eufores, Terminal Logística M'bopicuá (TLM), Maderas Aserradas del Litoral (Maserlit) y Celulosa y Energía Punta Pereira (CEPP).

Eufores (hoy Montes del Plata), empresa uruguaya fundada en 1990, dedicada a la transformación Integral de la madera. Gestiona bosques de prioridad forestal, con el objetivo de abastecer de madera a los emprendimientos industriales del grupo.

Maserlit, empresa dedicada a la transformación mecánica de la madera, convirtiéndola en chip, producto finalmente estibado en TLM.

Celulosa y Energía Punta Pereira (CEPP) es el proyecto para llevar a cabo la planta de celulosa, inconcluso por el momento y en vista de determinación de la zona de instalación.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Cuando se construyó TLM, el predio comprendía el proyecto de instalación de la planta de celulosa, hoy se maneja la opción Punta Pereira por el actual propietario.

A mediados del 2009 ENCE llevó a cabo la venta de gran parte del patrimonio a los grupos papeleros Stora Enso Oyj y Celulosa Arauco y Constitución S.A.

La venta incluía el 100% de las acciones y participaciones sociales de ENCE en las sociedades uruguayas Eufores SA, CEPP y Zona Franca Punta Pereira SA.

La compra de Arauco y Stora Enso a ENCE incluye gran parte de sus bosques y además los terrenos en M' bopicuá, la Terminal, una planta productora de astillas y un vivero.

### **2.2 – Ubicación e infraestructura**

Terminal Logística M'bopicuá es un complejo de transporte que opera a partir del año 2003, compuesto por un puerto y una carretera unida al sistema vial nacional por las rutas 2 y 24, cuenta además con una planta de astillado de madera con una capacidad de 800.000 metros cúbicos /año y un centro de acondicionamiento de la materia prima forestal.

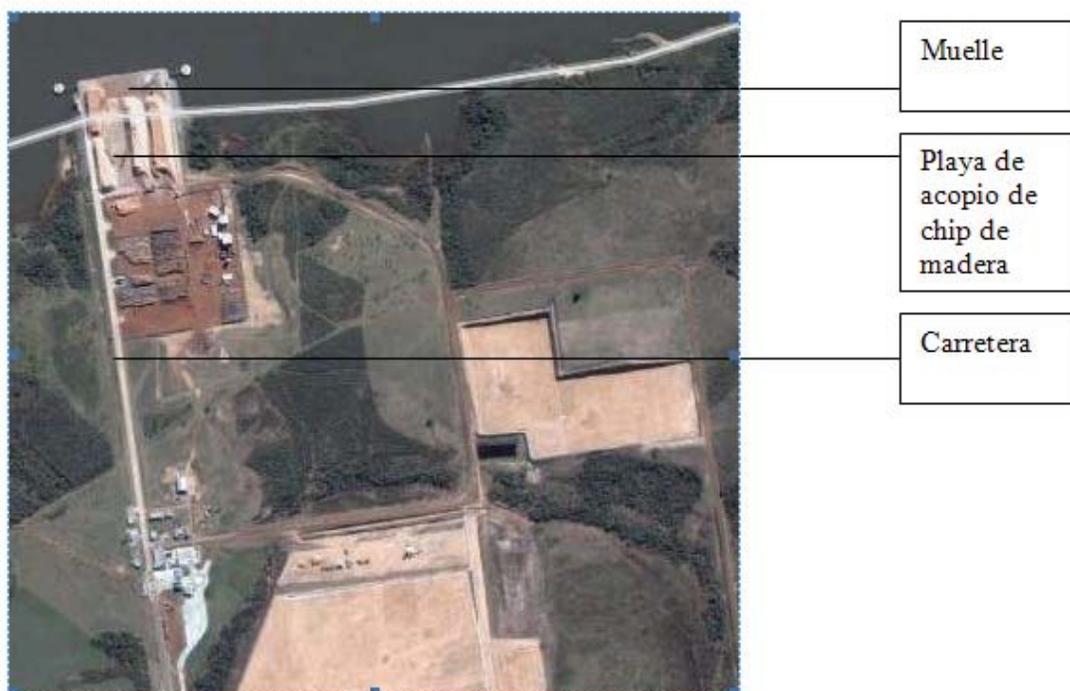


Foto: google maps.

### 2.3 – Posicionamiento en el complejo portuario fraybentino

La próxima imagen aérea ilustra la ubicación de TLM en el complejo portuario fraybentino:

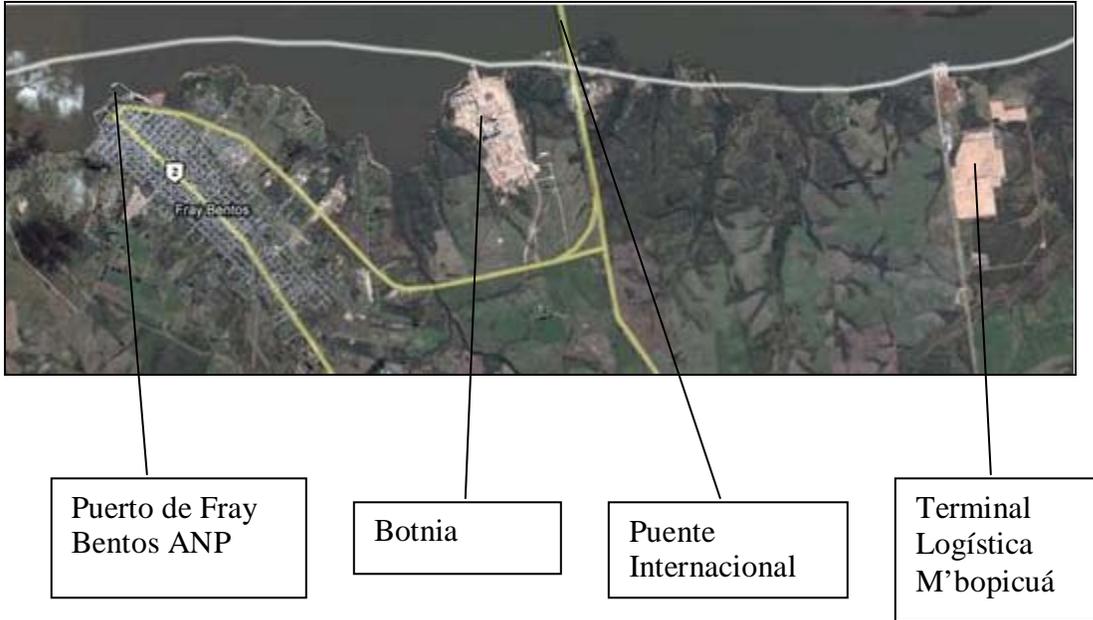


Foto: Google maps.

TLM se encuentra al Este de la ciudad de Fray Bentos, de Botnia y del puente Internacional Fray Bentos – Puerto Unzué, todo en aproximadamente 12 kilómetros.

Debido a la proximidad al puerto administrado por ANP, la accesibilidad terrestre al puerto tiene connotaciones muy similares, del mismo modo, comparten la problemática de la falta de dragado del río. A pesar de que el calado a la altura del puerto es de 10 metros, la poca profundidad de los pasos Márquez y Barrizales impiden la carga completa de los buques.

Las exportaciones se dirigen a distintas partes del mundo, previa escala en Montevideo. La carga del chip se realiza en forma parcial, ya que los barcos de gran porte no pueden ser llenados en su totalidad a causa de la falta de profundidad del río, por lo que su carga es completada en el puerto de Montevideo.

Es clara la potencialidad desaprovechada del puerto a causa de la falta de dragado y la ineficiencia que supone.

En el capítulo de conclusiones veremos el cambio de escenario que sufrió TLM respecto a sus primeras perspectivas, qué papel asume hoy y en qué proyectos participa.

### **Capítulo III – UPM (Ex Botnia)**



Nuestro trabajo trata de los puertos de Fray Bentos y cuál fue el impacto de la instalación de la planta de celulosa. Dos de los puertos ya han sido presentados, resta mencionar el tercer componente del complejo portuario y la planta de celulosa instalada.

La planta de celulosa fue inaugurada en 2007 por la empresa Botnia, dentro de la misma se encuentra el muelle desde donde parte su producción hacia la terminal de Ontur en Nueva Palmira y de allí a diferentes partes del mundo.

A continuación detallaremos una breve reseña histórica de la empresa en nuestro país.

La empresa Oy Metsä-Botnia Ab (comercialmente conocida y aludida en este trabajo de aquí en mas como “Botnia”) fue fundada en 1973, propiedad de Metsäliitto (cooperativa de propietarios de bosques finlandeses) y de las papeleras M-Real Oyj y UPM-Kymmene Oyjse, este último es el actual propietario de casi el 100%, esto último fue confirmado en el mes de diciembre del 2009.

Dado que nuestro trabajo fue desarrollado durante el año 2009 y que la confirmación de la compra del paquete accionario ha sido confirmada muy recientemente, aludiremos a la planta de celulosa indistintamente con el nombre “Botnia” o UPM, a los efectos de simplificar la lectura.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Continuando con la presentación de la empresa y sus asociadas, damos paso a la mención de sus subsidiarias instaladas en Uruguay: Forestal Oriental SA (FOSA) y Botnia SA. La primera dedicada al desarrollo de plantaciones de eucalipto, y la segunda., creada en 2003, para llevar a cabo el proyecto de instalación de una fábrica de celulosa.

Compañía Forestal Oriental opera en Uruguay desde 1990, fundada por las empresas Shell y Kymere, para realizar pruebas piloto de plantaciones de eucalipto. Años más tarde comienzan las plantaciones y la cosecha. En el año 2003 Botnia compra a Shell un 60% de las acciones de Cía. Forestal Oriental y tres años después se fusiona con Tile S.A. (compañía 100% propiedad de Botnia).

El gerente general de Botnia, Ing. Agr. Ronald Beare menciona en una entrevista realizada por la revista Agenda Forestal 2007 que “tal como sus pioneros lo aseguran y su estrategia los orientó, su objetivo último era abastecer en un futuro a una planta de producción de celulosa”.

El objetivo de Forestal Oriental es abastecer a la planta de celulosa de Botnia en Fray Bentos de materia prima, pretendiendo llegar a un 70% proveniente de campos propios y el restante se gestiona mediante el llamado “Programa de Fomento” creado en el año 2005, el cual da lugar a que se gestionen por parte de FOSA terrenos propiedad de terceros. El excedente de madera que no procese la planta se exportará en rolos desde el puerto de Montevideo.

La planta de pasta de celulosa instalada en Fray Bentos consume la madera proporcionada por FOSA, la que antes era exportada en rolos por el puerto de Fray Bentos de la ANP. Aquí radica el fuerte impacto en las cifras que dan lugar a la actual situación de semi-inactividad coyuntural del puerto estatal.

En el año 2004 se autorizó a Botnia a explotar una zona franca en el departamento de Río Negro, amparándose en la Ley nº 15.921, por un plazo de 30 años. Su objeto es la fabricación de celulosa, de papel, de otras industrias dedicadas a la transformación de madera e insumos relacionados, así como también la producción de energía eléctrica y operaciones portuarias.

El canon anual acordado fue del 5% de los ingresos brutos devengados, surge como la mayor de las tres alternativas posibles. Las dos restantes son: US\$ 30.000 por año o US\$ 1.000 por hectárea ocupada.

Dentro del complejo productivo, opera un muelle desde donde se dirigen barcasas con el producto hacia la terminal de Ontur en Nueva Palmira, la cual es propiedad de Botnia (un 40%). Este es el tercer componente del complejo portuario de Fray Bentos.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”



Foto: Diario La Nación. <http://www.lanacion.com.ar>

Botnia declaró elegir Uruguay para instalarse basándose en sus características ventajosas: disponibilidad de bosques, buenos suelos y buen clima. Las leyes de promoción del sector forestal, acompañado de un marco legal adecuado para realizar inversiones a largo plazo. Estabilidad política y económica, y bajos costos de producción. A su vez, realza a Fray Bentos por ser un punto estratégico en relación a la cercanía de las plantaciones a la fábrica, al transporte y a la red eléctrica.

La empresa publicó en su “Informe preliminar, 1 de enero – 30 de junio de 2009” que la planta de Fray Bentos cumplió su objetivo de producción, que constaba en producir un millón de toneladas de pasta entre mayo de 2008 y abril de 2009, habiéndolo superado en 300.000 toneladas, trasladado desde Nueva Palmira a Europa y Asia en 57 fletes.

Sin embargo, las bajas de producción de pasta de celulosa son moneda corriente, sobre todo en Europa y EEUU por la baja en la demanda. A su vez la caída de los precios ha sido contundente a nivel mundial (por debajo de los usd 400 por tonelada en abril del 2009). En enero 2010 se registra un repunte de aproximadamente 20% respecto a esas cifras, igualmente es poco comparable con cifras al momento de la instalación de la planta: US\$ 850/ton.

En relación a los costos de la empresa, las exoneraciones fiscales propias de los territorios francos, compiten en este caso con el régimen de puerto libre que proporcionan los puertos nacionales. Además de la ventaja logística que significa el muelle propio, goza de los beneficios que componen la ventaja de los puertos estatales.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Por lo que, en cierta medida, la fuerte baja de la actividad del puerto de Fray Bentos no solo era previsible por el Estado, sino también provocada.

Es evidente que los cambios y las decisiones tienen diferentes impactos, positivos y negativos. La visión global es la que determina si los impactos negativos son tolerables y son un “precio” adecuado.

Se configura otro escenario nuevo en el puerto de Fray Bentos de la ANP, como lo fue en su momento la suba del movimiento de madera en rolo. La dinámica determina que hoy por hoy, el impacto de la planta de celulosa UPM en el puerto estatal de Fray Bentos no es solamente una baja de actividad, es la necesidad de elaborar una nueva estrategia para el puerto en un escenario completamente diferente, aunque previsible.

Es necesario plantear una “coopetencia”, concepto aludido por el ex presidente de la ANP Ing. Fernando Puntigliano, que implica la suma de competencia y cooperación con los otros puertos del complejo portuario, del sistema Nacional del Puertos y con toda la comunidad logística.

## **Capítulo IV - Interrogantes, perspectivas y conclusiones**

Continuando con el desarrollo de la investigación, luego de haber indagado en la información públicamente disponible, como las páginas web de la Administración Nacional de Puertos, de la Intendencia de Río Negro, del Centro de Navegación, de la Terminal Granelera del Uruguay, de la Comisión Administradora del Río Uruguay, de Botnia, Ence; accedimos a diferentes trabajos de interesados en la industria forestal, como Forestal web, click forestal, empresa Gertil SA y diferentes medios de comunicación (espectador.com, larepública.com, el país digital, revista caras y caretas).

También dimos paso a la lectura del tratado del Río Uruguay, a la ley de puertos (16246) y a los Planes Maestros para los Puertos de Fray Bentos y Nueva Palmira de la consultora Ecoconsult (2008) y concurrimos a diferentes conferencias dictadas por referentes de la comunidad portuaria, como el presidente y vicepresidente de la ANP, y referentes portuarios internacionales en la conferencia Expo Puertos en abril del 2009.

Por último entablamos entrevistas con distintos protagonistas del tema, a fin de arrojar luz sobre las interrogantes derivadas de la lectura.

Daremos paso a los nuevos aportes que han surgido de entrevistas a integrantes de la División Investigación y Desarrollo Comercial de la ANP, el responsable y personal de la División Fray Bentos (en oportunidad de nuestra visita) y al Gerente de Operativa de la empresa Gertil SA, operador portuario en la Terminal Logística M’bopicuá.

#### 4.1 - Análisis de cifras del Puerto de Fray Bentos ANP

Lo primero que quisimos analizar fueron las cifras referentes a la operativa del puerto de Fray Bentos de ANP entre los años 2005 y 2009, buscando explicar su comportamiento y la incidencia o no de la instalación de la planta de celulosa.

Recordemos los últimos datos:

<b>Toneladas de mercadería movilizadas por tipo de operación y tipo de mercadería</b>					
<b>Puerto de Fray Bentos Período 2005 - 2009</b>					
<b>AÑO</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>EXPORTACIONES</b>	<b>402.096</b>	<b>409.514</b>	<b>367.216</b>	<b>97.607</b>	<b>51.774</b>
Madera en rolos	380.391	403.514	324.243	12.302	-
Cebada	20.800	6.000	40.436	6.812	-
Cebada Malteada	-	-	-	78.493	47.265
Trigo	-	-	-	-	4.509
Soja	-	-	2.537	-	-
Citrus	905	-	-	-	-
<b>TRÁNSITO</b>	<b>-</b>	<b>17.259</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.195</b>
Carga - soja con destino Nueva Palmira	-	3.630	-	-	-
Descarga - madera en rolos	-	-	-	-	3.195
Descarga - cáscara y pellets	-	5.363	-	-	-
Descarga - equipos en contenedores	-	8.266	-	-	-
<b>TOTAL DE OPERACIONES</b>	<b>402.096</b>	<b>426.773</b>	<b>367.216</b>	<b>97.607</b>	<b>54.969</b>

Fuente: [www.anp.com.uy](http://www.anp.com.uy)

Dada la caída de la exportación de madera en rolos a través del Puerto de Fray Bentos que significó una pérdida de actividad del 73,4% respecto al año 2007, surgen las siguientes interrogantes:

¿Qué empresas son las exportadoras de rolos en el período 2005-2008?

¿Qué explicaciones tendría la baja ocurrida en 2008?

¿Qué participación tiene la planta de celulosa en esas fluctuaciones?

Una hipótesis que manejamos en un principio era que al comenzar a chipearse la madera, la cantidad de rolos a ser exportados sufre una baja porque la madera se comercializa en otro estado (chip) partiendo desde la Terminal Logística M'bopecuá, donde existe planta chipeadora, acopio y muelle.

Otra causa posible es que la madera no haya sido de ENCE y que la caída de salidas por Fray Bentos corresponda también al procesamiento de la madera en rolo para la fabricación de celulosa, producto que tiene salida desde la propia planta, dado que cuenta con un

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

muelle desde el que parten barcas hacia la Terminal de Ontur en el puerto de Nueva Palmira. Botnia es propietaria del 40% de la mencionada Terminal, desde allí parte la celulosa a Ultramar.

Por último, quizá se deba a la baja generalizada del sector forestal producto de la caída de la demanda de papel como efecto de la crisis mundial.

Las respuestas del organismo apuntan a que la baja se debe exclusivamente al comienzo del trabajo de la planta de celulosa de la empresa Botnia, dado que su madera, que anteriormente exportaba en rolos que partían del puerto de Fray Bentos, hoy es materia prima que procesa la planta.

El puerto de Fray Bentos tampoco tendría participación en las etapas anteriores o posteriores del procesamiento de la madera y de la pasta de celulosa, ya que el funcionamiento de dicha planta tiene una logística muy definida y cerrada para sus exportaciones y también para su abastecimiento.

Durante el año 2009 se descargó madera proveniente del departamento de Rocha en camiones hacia Montevideo, allí se cargó un barco con destino al Puerto de Fray Bentos ANP y desde allí en camiones hasta Botnia.

Dicha operativa derivó en costos mayores en comparación al manejo exclusivo vía terrestre, conclusión que abortó la continuidad de la opción multimodal (en un principio se pensaba utilizar esa dinámica en ocho oportunidades, interrumpiéndose luego de la segunda prueba

Los nuevos proyectos de Botnia aluden a la construcción de barcas oceánicas propias de la empresa para el trayecto Rocha-Botnia sin intermediarios, hoy en día las barcas utilizadas por Botnia corresponden al concesionario Transporte Fluvial Fray Bentos (TFF).

### **4.2 - Más cifras del puerto de Fray Bentos ANP**

La baja en los movimientos de madera y por ende en la actividad del puerto de Fray Bentos, tiene una contrapartida si se quiere contradictoria: aumenta la cantidad de arribos, recordemos:

TIPO DE BUQUE	ARRIBOS				
	2005	2006	2007	2008	2009
ULTRAMAR MADERA	25	29	21	1	10
ULTRAMAR CITRUS	1				
CABOTAJE	3	4	7	14	7
BARCAZAS	1	9	5	52	57
REMOLCADOR	48	31	46	82	64
	<b>78</b>	<b>73</b>	<b>79</b>	<b>149</b>	<b>138</b>

FUENTE: [www.anp.com.uy](http://www.anp.com.uy)

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

A pesar de que bajó considerablemente el tonelaje de madera como mayor impacto, el número de naves arribadas aumentó, sucede que en muchas ocasiones lo que se presta es el servicio de combustible o estacionamiento que no implica un movimiento de mercadería.

La caída de la llegada de buques de ultramar va de la mano con la caída de la carga de madera, pero es considerable la cantidad de entradas de remolcadores al puerto, mayormente a ellos nos referimos en el párrafo anterior.

La actividad de estos remolcadores son producto de la ubicación de la Terminal Logística M’bopicuá próxima al puente Artigas, donde la reglamentación de la prefectura naval exige el uso de remolcador para acceder a la Terminal.

Esta ha sido hasta el momento la única consecuencia de los proyectos de producción celulosa que otorga mayor actividad al puerto de Fray Bentos.

### **4.3 - Proyectos de la Industria Forestal**

La Industria Forestal cuenta con otros proyectos que están bajo análisis y en vías de confirmación, el más importante corresponde al emprendimiento iniciado por la empresa española ENCE, proyecto transferido al conjunto compuesto grupo papero suco finlandés Stora Enso y al chileno Celulosa Arauco y Constitución.

Los elementos de dicho proyecto son, entre otros, la construcción de una planta de celulosa en Punta Pereira, departamento Colonia, sobre las aguas del Río de la Plata.

La planta se abastecerá por madera de tres grandes focos de plantaciones, llevando adelante un sistema de transporte intermodal, una de las etapas del proceso moverá la madera desde diferentes puertos hacia la planta de Punta Pereira.



Dibujo: <http://www.ence.es>

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Los puertos que participarán en las operaciones son: el puerto de Paysandú, sobre el cual se destaca la necesidad de mejorar la accesibilidad hacia él, lo que también implica la necesidad de mejoras respecto a la seguridad de las operaciones dado que el puerto exige que el transporte de los rolos desde los montes en la zona sea a través de zonas urbanas.



Zona de carga del Puerto de Paysandú señalada en el proyecto.

Foto: Google Maps

Otro punto de abastecimiento será la Terminal Logística M’bopicuá, puerto que pertenece al proyecto, de esta manera TLM logra diversificar su Foreland, que hasta el momento sólo consistía en Montevideo.

El concepto de Foreland alude al territorio conectado por el puerto a través del barco, es decir, hacia donde llega aquello que sale desde el puerto.

Es un concepto que se contrapone al de la palabra “Hinterland”, que proviene del alemán. “Hinter” significa “detrás” y “land” significa país. O sea, es la zona que está detrás del puerto, aquello que se produce en su zona de referencia para partir desde allí. “Foreland” es el territorio que está “delante” del puerto.

El inconveniente de la falta de dragado en la vía navegable se soluciona con la utilización de un medio de transporte construido teniendo en cuenta ese impedimento, se trata de barcazas oceánicas como las ilustradas en la siguiente foto.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”



Foto: [http://www.ence.es/Proyecto\\_Uruguay.pdf](http://www.ence.es/Proyecto_Uruguay.pdf)

A su vez se maneja la creación de un puerto de aguas profundas en La Paloma que conformaría el tercer punto de abastecimiento a la planta. Desde éste partiría la madera de las plantaciones ubicadas en los departamentos de Rocha, Lavalleja y Maldonado.

Vale aclarar que este proyecto puede o no concretarse, ya que de parte de las empresas promotoras no hay confirmaciones de que se lleve adelante o no la construcción de la nueva planta. Este proyecto fue delineado enteramente por ENCE, que los nuevos accionistas lo tomen en cuenta es algo que se definiría próximamente.

En base a todo lo expuesto, la logística de este proyecto excluye al puerto de Fray Bentos de la ANP a pesar de tener una plataforma adecuada para brindar apoyo a las actividades industriales.

En cambio sí incluye a TLM como participante activo de la cadena de abastecimiento, de hecho, inicialmente fue la razón de ser de este puerto.

#### **4.4 - Participación en la comercialización de granos**

El puerto de Fray Bentos de ANP tiene una dedicación casi exclusiva a la carga de granos, en los últimos dos años ha sido altamente predominante la salida de cebada malteada y dado que es excluido de la cadena logística actual y proyectada de la industria forestal, es altamente probable que su participación se reduzca a la cadena logística granera, la cual sí le da cabida.

Los aspectos fundamentales que le dan al puerto la posibilidad de participar en la carga de granos son su Hinterland y las instalaciones de la TGU, pero el escenario se completa con sustitutos que terminan quitando actividad al puerto. En entrevista con responsables del puerto, nos comunicaron que gran parte de las cargas de la zona de referencia del puerto convergen en otro actor: la empresa Erro.

Erro es uno de los mayores exportadores del país, eso se debe en parte a que nuclea gran parte de la producción granera y su punto de salida asociado es Nueva Palmira. Las cifras movilizadas por Nueva Palmira son claramente superiores a Fray Bentos. Por ejemplo en el año 2008, se exportaron desde el puerto de Nueva Palmira de ANP más de 255.000 toneladas (en Fray Bentos fueron poco más de 85.000).

En cuanto a la TGU, según los responsables de puerto de Fray Bentos de ANP, su ubicación en Fray Bentos es estratégica para el escenario planteado. TGU también opera en Nueva Palmira y su instalación en Fray Bentos tendría el objetivo de evitar competidores y así poder canalizar la producción del Hinterland vía Nueva Palmira.

Por este mismo tema, ANP abrió otra licitación en Fray Bentos para la construcción de silos y así competir con TGU, pero no hubo interesados porque no hay optimismo de que la vía navegable sea mejorada. Este es un punto central, la falta de dragado del Río Uruguay. Tema que abordaremos más adelante.

Entonces ¿Por qué la cebada malteada sale mayormente por Fray Bentos y no forma parte de la sociedad que describimos? Porque la maltería ubicada en Paysandú (a 120 kilómetros) requiere que el grano no sufra deterioro, la semilla debe llegar sana a destino y la desventaja de Nueva Palmira es, paradójicamente, su mayor rapidez de carga en este caso.

La menor velocidad de carga de las cintas de Fray Bentos hace que el grano se deteriore menos que estibándolo con maquinaria más rápida.

En cuanto a TLM, la intención inicial contenía la perspectiva de que el dragado se llevara a cabo próximo a su inauguración. Era impensado para ENCE que seis años después de la puesta en marcha de su puerto (que consistió en una inversión de 30 millones de dólares) la vía navegable no tuviera ninguna mejora.

El objetivo de la Terminal nunca fue movilizar los volúmenes actuales (15.000 toneladas por mes, según nuestro entrevistado R. Chiarelli), sino tener la oportunidad de que TLM sea un puerto donde se opere con granos, madera, cítricos, contenedores y más.

Sin embargo, TLM reduce su participación al chip, no pudiendo acceder a la carga de graneles ni al movimiento de contenedores ni a consolidar el proyecto de la instalación de la planta de celulosa.

#### **4.5 - Perspectivas para el puerto de Fray Bentos ANP.**

Habíamos mencionado la necesidad de redefinir el papel del puerto de aquí en más. La misión según ANP va de la mano con ese concepto: “Consolidar al Puerto de Fray Bentos como polo Agroexportador y Multipropósito del Litoral”.

La consultora Ecoconsult, desarrolló en el plan maestro para el puerto de Fray Bentos, diferentes planes para su desarrollo: de Optimización, Expansión y Consolidación.

El plan de optimización consiste en lograr la recuperación de cargas perdidas que supo captar anteriormente y en mantener la participación en las movilizaciones del presente.

Para llevar adelante el plan de optimización, es necesario, en un plazo de cinco años, que se otorguen beneficios especiales a los productores que exporten soja uruguaya por Fray Bentos que estén ubicados en un radio de cien kilómetros del puerto, a su vez que se les permita el uso del nuevo muelle oficial.

Lograr que se concreten nuevas concesiones para operar en el nuevo muelle y para competir con TGU, o bien llevar adelante renegociaciones con ella para poder garantizar rendimientos portuarios adecuados e inversiones en equipamiento e infraestructura.

Ecoconsult recomienda crear un grupo de trabajo técnico de apoyo para que organismos como Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Administración Nacional de puertos, Comisión Administradora del Río Uruguay, Comisión Administradora del Río de la Plata, la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, la Secretaria de Transporte y la Dirección Nacional de Vías Navegables de Argentina.

También es fundamental un acuerdo de profundización y mejoras de la vía navegable del canal Martín García y del Río Uruguay hasta Fray Bentos.

Invertir en equipos móviles de carga y descarga para agrograneles y otras cargas a instalarse en el nuevo muelle del puerto de Fray Bentos para lograr exportar soja desde allí.

Mejorar el equipamiento de carga de agrograneles correspondiente a TGU, permitiendo obtener mejores rendimientos netos de carga en ambos muelles funcionando.

Por otro lado, ha sido desarrollado el plan de expansión, una segunda etapa que consiste en ampliar el Hinterland del puerto, el objetivo es captar nuevas cargas e incrementar los niveles de las actuales.

El horizonte temporal para esta etapa es cinco o diez años adicionales a la etapa de optimización, y los requerimientos planteados para su desarrollo constan de los siguientes tópicos:

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Crear el Consejo Portuario de Fray Bentos, conformado por la comunidad portuaria, ANP y las terminales privadas que se encuentran en el área de influencia, recordemos que los puntos de contacto entre los puertos de Fray Bentos son prácticamente inexistentes. También deben acoplarse otros actores del empresariado local y de la ciudad.

Mejorar la capacidad de carga en Fray Bentos a 1000 toneladas por hora para el conjunto de los muelles, así como la capacidad de silos en la zona.

Por último, la utilización del nuevo muelle no debe ir de la mano de la actual concesión de TGU, en él se debe lograr el movimiento de soja y otras cargas.

Una visión a largo plazo es lo que permitirá al puerto de Fray Bentos cumplir con lo establecido en su misión, para ello se proyecta el plan de consolidación, que consiste en la ampliación de sus negocios atraídos por las mejoras establecidas precedentemente y la mejora en la eficiencia operativa.

Para esta tercera etapa, la medida fundamental consiste en el dragado del Río Uruguay a treinta pies.

Otro punto de desarrollo consiste en la puesta a punto de las vías férreas a lo largo del territorio, lo que permitiría captar cargas desde el norte del país, más precisamente desde Rivera.

El plan maestro proyecta tres escenarios: optimista, moderado y pesimista en base a que se tomen o no las medidas propuestas.

Un escenario pesimista está compuesto por:

- 1) una demora de más de diez años en el dragado del río
- 2) demora del mismo tiempo en que accedan cargas desde Rivera.
- 3) no lograr la mejora de la concesión actual con TGU
- 4) tampoco se logra concesionar el nuevo muelle antes del 2012.
- 5) Inutilización de la capacidad de recepción y despacho de vagones.
- 6) La carga promedio es de 200 toneladas la hora (y en Nueva Palmira 600).

Un escenario moderado se compone de:

- 1) Antes del 2012 se draga el Río Uruguay hasta Fray Bentos a 28’.
- 2) Se concreta el funcionamiento del ferrocarril desde Rivera.
- 3) Nueva concesión a partir del 2012 para el muelle de ultramar.
- 4) Mejoras importantes en el rendimiento promedio (600 t/hora en ambos puertos)

En cambio, un escenario optimista requiere:

- 1) Dragado del río a 30’ previo al 2012.
- 2) Ferrocarril Rivera-Fray Bentos antes de los cinco años.
- 3) Nueva concesión para muelle multipropósito a partir del 2010.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

- 4) Mejoras sustanciales en cuanto a la capacidad de carga por parte de TGU
- 5) Rendimiento promedio de 1000 t/hora para carga de graneles antes del 2012.
- 6) capacidad de recepción y despacho de vagones al año 2012.

La soja es uno de los principales productos del Uruguay, tanto en áreas sembradas como en su peso en las exportaciones, tomaremos este producto para ejemplificar su evolución en los diferentes escenarios planteados.

Las cifras que se detallan a continuación muestran el total producido hipotéticamente y las cantidades exportables por el modo portuario.

Escenario Optimista			Saldo exportable		
Año	Has	Rendimiento (ton/Ha)	Producción (Ton)	Portuario	No portuario
2007	366.535	2,13	779.986	779.986	0
2008	447.800	2,34	1.048.210	1.048.210	0
2012	721.186	3,22	2.322.956	2.206.808	116.148
2017	1.486.388	2,69	3.995.162	3.795.404	199.758
2022	2.133.902	3,12	6.649.100	5.984.190	664.910
2027	2.133.902	3,12	6.649.100	5.984.190	664.910

Escenario Moderado			Saldo exportable		
Año	Has	Rendimiento (ton/Ha)	Producción (Ton)	Portuario	No portuario
2007	366.535	2,13	779.986	779.986	0
2008	447.800	2,34	1.048.210	1.048.210	0
2012	571.519	2,55	1.458.838	1.312.954	145.884
2017	825.870	2,32	1.916.911	1.725.220	191.691
2022	992.778	2,50	2.482.406	2.234.165	248.241
2027	992.778	2,50	2.482.406	2.234.165	248.241

Escenario Pesimista			Saldo exportable		
Año	Has	Rendimiento (ton/Ha)	Producción (Ton)	Portuario	No portuario
2007	366.535	2,13	779.986	779.986	0
2008	447.800	2,34	1.048.210	1.048.210	0
2012	506.645	2,26	1.146.444	974.477	171.967
2017	610.070	2,16	1.314.801	1.117.581	197.220
2022	669.449	2,24	1.497.696	1.273.042	224.654
2027	669.449	2,24	1.497.696	1.273.042	224.654

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

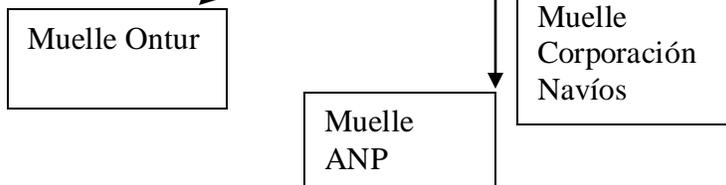
Hoy en día, la soja así como otros cereales se exportan mayormente desde Nueva Palmira. Allí ha habido una mejora de cifras respecto al muelle de Corporación Navíos en el caso de la exportación de soja uruguaya, en tanto ha disminuido considerablemente el movimiento de Soja en el caso del muelle oficial de Nueva Palmira, de 206.000 a 76.000 toneladas entre 2005 y 2006. En 2008 la cifra fue de 89.000 toneladas.

**4.6 - Comparación del complejo portuario en Fray Bentos y el complejo en Nueva Palmira**

Recordemos que Nueva Palmira es otro complejo portuario donde coexisten tres muelles, uno oficial, otro del operador Corporación Navíos y la Terminal de Ontur, ya mencionada cuando se habló de la logística de la empresa Botnia.



Foto: [www.ontur.com.uy](http://www.ontur.com.uy)



A continuación analizaremos el contexto en el que se desenvuelven los puertos administrados por la ANP de Nueva Palmira y Fray Bentos, exponemos el siguiente cuadro a modo de esquema:

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

	NUEVA PALMIRA	FRAY BENTOS
<b>ACCESIBILIDAD</b>		
<b>POR AGUA</b>	<b>Fluvial y marítimo</b>	<b>Fluvial</b>
Profundidad	32´	24´
Dragado Posible	36´	30´
CARRETERO	Rutas 21 y 12	Rutas 2, 14 y 24. Puente internacional Gral. José de San Martín
FERROVIARIO	No	Si
<b>INFRAESTRUCTURA</b>		
<b>MUELLES</b>	1	2
Longitud muelle 1	320 metros	225 metros
Ancho muelle 1	11 metros en uno de sus tramos, 20 en el otro.	22 metros
Longitud muelle 2	no posee	250 mts
Ancho muelle 2	no posee	34 mts
GRÚAS	2 multipropósito, antiguas	1, en reparación
<b>PLAYAS DE ACOPIO</b>		
Zona 1	1000 m2	20.000 m2
zona 2	5500 m2	no posee
<b>CONCESIÓN TGU</b>		
<b>SILOS</b>		
Cantidad	14 verticales	12 verticales, 1 horizontal,
Capacidad	29.000 ton	20.500 ton
<b>CINTA TRANSPORTADORA</b>		
Capacidad máx. embarque	850 ton/hr	500 ton/hr
SECADORA	80 ton/hr	40 ton/hr
<b>ELEVADORES</b>		
Cantidad	3	1
Capacidad máxima	600 ton/hr	300 ton/hr
<b>ZONA FRANCA</b>		
	Posee	No Posee.
<b>ACTIVIDADES</b>		
<b>OPERACIONES FRECUENTES</b>	Exportación, Importación, Tránsito, Traslado	Exportación, Tránsito
<b>MERCADERÍAS</b>	Cereales, Frutas cítricas, Graneles sólidos, Maderas y derivados. Mercaderías en tránsito.	Cebada malteada, trigo, eventualmente soja y cebada. Mercaderías en tránsito

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

La ventaja más notable de Nueva Palmira es su ubicación geográfica, característica que la hace ser uno de los principales puertos de Uruguay.

En este puerto desembocan la Hidrovía Uruguay y la Hidrovía Paraguay-Paraná, así como también el Río de la Plata, permitiéndole al Puerto una mejor conexión con el mercado externo y captar cargas de diferentes zonas dentro y fuera del país.

Esta es una diferencia remarcable sobre Fray Bentos, ya que este no cumple el papel de captación de grandes cargas en tránsito.

Gran parte de la mercadería que llega al puerto de Nueva Palmira lo hace en diferentes embarcaciones que descargan allí y luego se carga a otro buque de ultramar. O sea, Nueva Palmira cumple un rol de salida regional, en tanto Fray Bentos no maneja otras opciones que el cabotaje.

Adicionalmente, en cuanto a las exportaciones Nueva Palmira posee mejores niveles de actividad respecto a Fray Bentos, ya que cuenta con la capacidad de carga de barcos de mayor porte por su mejor calado, también se destaca su infraestructura más dinámica, su mayor oferta y diseño de actividad.

Las asociaciones llevadas a cabo entre privados dan lugar a que la mayoría de la mercadería que posee el Hinterland que comparten ambos complejos portuarios tenga como punto de salida a Nueva Palmira y no a Fray Bentos.

En cuanto al acceso terrestre, Fray Bentos se conecta con toda la República mediante las rutas 2, 14 y 24, y con Argentina a través del Puente Gral. José de San Martín. Nueva Palmira en cambio, solo conecta con las rutas 21 y 12, y no cuenta con conexión internacional vía terrestre.

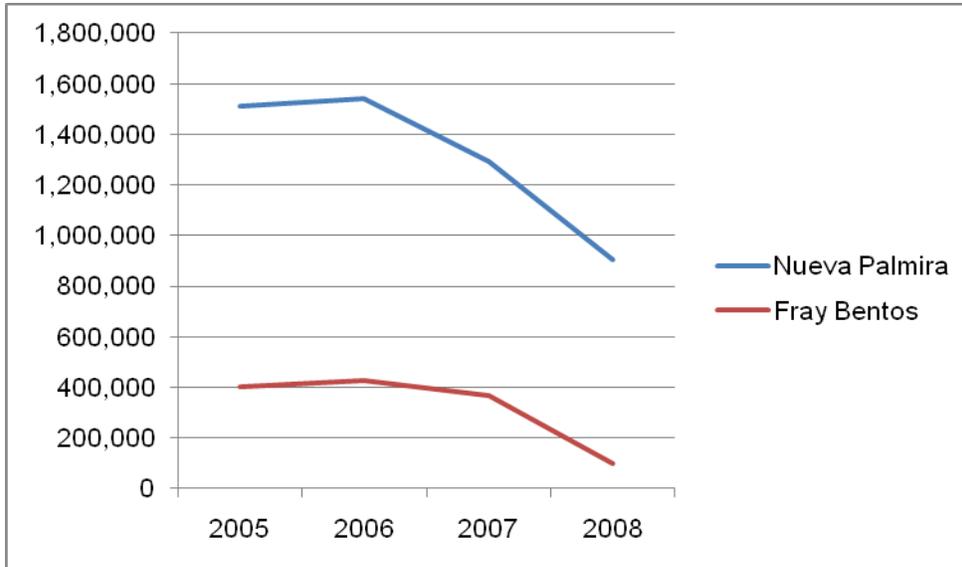
A su vez, las vías ferroviarias llegan hasta el muelle de unión o cabotaje de Fray Bentos, lo que le permitirá recibir cargas desde el norte del país, Nueva Palmira no cuenta actualmente con acceso ferroviario directo a su puerto.

Veamos algunas cifras sobre toneladas movilizadas en el Puerto de Nueva Palmira ANP en los últimos años:

AÑO	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	TRÁNSITO	TRASBORDO	TOTAL
2004	778.561	121.133	532.015	147.562	1.579.271
2005	845.458	62.344	520.520	82.866	1.511.188
2006	650.949	135.361	634.817	120.353	1.541.480
2007	597.150	106.586	494.513	92.608	1.290.857
2008	353.061	106.743	392.646	51.320	903.770

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Sólo en los muelles oficiales, en algunos años hasta cuadruplica el movimiento respecto a Fray Bentos; en el año 2008, la actividad es casi 10 veces mayor. El siguiente gráfico muestra la evolución en el período 2005-2008:



El puerto de Fray Bentos ha participado históricamente en movimientos de agrograneles, para el cual posee una infraestructura especializada.

También ha participado en movimientos de madera hasta que se instaló la planta Botnia. La soja y citrus que en un comienzo salían por Fray Bentos, se fueron desplazando hacia Nueva Palmira.

Hoy, el puerto mueve casi exclusivamente cebada malteada, pero cuenta con altas posibilidades de crecimiento en caso de dragarse el Río Uruguay, determinación que permitiría captar otras cargas del Hinterland, pudiendo competir mejor y cooperar más con Nueva Palmira.

### **4.7 - Competencia interportuaria dentro de cada complejo portuario**

Fray Bentos compite con TLM hasta cierto punto, pues esta terminal ha sido construida para mover principalmente chips y celulosa, mercadería en la que el puerto oficial no ha participado desde un comienzo aunque posea una infraestructura adaptable a esos efectos.

Por otra parte, la competencia del puerto de Fray Bentos con Botnia está marcada por el hecho de que la madera exportada desde el puerto público pasó a ser materia prima que Botnia procesa y luego dirige desde su propio muelle.

De esta manera, Fray bentos no ha podido participar de la logística de la Planta sino en pequeños servicios como carga de combustible o estacionamiento de barcasas.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

En cuanto a otras cargas, tanto TLM como Botnia, no tienen actividad, se concentran en lo referente a la madera, pero eso no implica que Fray Bentos capte todo su Hinterland extra-madera como sería deseable.

En base a estos conceptos, la competencia entre los puertos del complejo fraybentino no es determinante, ya que apuntan a productos diferentes en términos generales.

El Puerto público de Nueva Palmira se encuentra en un entorno de alta competencia debido a la instalación de terminales privadas muy próximas que son multipropósito: una de ellas es la terminal de Ontur que prevé mover anualmente celulosa, madera aserrada, azúcar, contenedores y cítricos.

La otra terminal es la de Corporación Navíos, que también es multipropósito y cuenta con silos para el almacenamiento de granos, al muelle estatal.

Adicionalmente, por su ubicación, presenta más competidores a nivel regional que Fray Bentos, sobretudo en el traslado de granos provenientes de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Se destacan los puertos ubicados en el Bajo Paraná sobre las costas de la provincia de Entre Ríos: Puerto Diamante, Puerto Ibicuy y Puerto del Guazú.

### **4.8 - Profundidad del Río y necesidad de dragado**

Los niveles de profundidad y la necesidad de dragado afecta a ambos complejos portuarios pero en diferentes puntos críticos, Nueva Palmira presenta una mayor profundidad actual (32 pies) y deseada (36 pies). En tanto Fray Bentos cuenta en su puerto con 24', siendo deseable 30'.

Concentrándonos en el impacto de la falta de dragado en el Río Uruguay para los puertos de Fray Bentos, hay que destacar varios aspectos.

Cuando la vía navegable no cuenta con las condiciones necesarias, los actores componen la cadena logística eligiendo sustitutos, o bien son forzados a acudir a ellos.

En el caso del puerto Fray Bentos, el sustituto elegido para llevar adelante los negocios pasa a ser una combinación del transporte carretero y el complejo portuario en Nueva Palmira.

La causa de la elección del sustituto es mayormente un tema económico, Fray Bentos propone una plataforma cara, no por los costos asociados al puerto, sino porque la cantidad transportada por barco es menor a lo que debería ser para que sea rentable.

El transporte por camión es competitivo para las distancias que maneja el puerto de Fray Bentos, cargar desde allí a Nueva Palmira o Montevideo vía fluvial es más caro que por camión y sin duda es impensado que cargas pequeñas salgan al océano.

Así la inactividad del Fray Bentos no tiene otro destino que el de su mayor acentuación, el dragado pasa a ser una medida de urgencia.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

En cuanto a TLM, sus propósitos al comenzar su actividad difieren enormemente con lo que es su transcurrir actual. Un puerto que se construyó para mover cargas de todo tipo de productos y con destino a otros continentes, ve cómo su actividad se reduce a cargar buques de ultramar en un 40% para que se dirijan a Montevideo a completar su carga.

La pregunta que hemos trasladado a diferentes actores es: ¿quién se ve beneficiado por la falta de dragado?

El dragado es legalmente competencia conjunta de ambos países, según el tratado del Río Uruguay. A partir de la instalación de Botnia, se ha configurado un conflicto binacional de alta notoriedad que repercutió en las acciones conjuntas a tomar por ambos países.

Es plausible que a Argentina no le interese en invertir para el desarrollo de los puertos uruguayos. La provincia de Entre Ríos cuenta con cuatro puertos y solo uno de ellos se encuentra sobre las costas del Río Uruguay, el puerto de Concepción del Uruguay. Los restantes están situados sobre el Río Paraná (Ibicuy, Diamante y Del Guazú).



Foto: Guía de Oferta Exportable de Entre Ríos: <http://www.goeer.com.ar>

La producción de la provincia que se exporta vía fluvial es concentrada por los tres puertos mencionados y el no dragado del Río Uruguay implica no sólo mantener una medida de fuerza por el conflicto Botnia (que en ninguna medida afecta a Botnia ya que su logística está ya resuelta) sino que además implicaría una posible competencia de los puertos uruguayos con los argentinos.

En un tema político de difícil solución, con instancias en Corte internacionales y larga dilatación. El tiempo dirá cuándo se solucionará el conflicto binacional y cuándo podrá restituirse la relación a fin de llevar las tareas conjuntas sobre el río.

#### **4.9 Análisis con la matriz FODA de los puertos de Fray Bentos**

Con la intención de ordenar la información expuesta, confeccionamos un análisis que resuma las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas (FODA) que tienen TLM y el Puertos de Fray Bentos administrado por ANP.

Debe tenerse en cuenta que al formar parte de contextos similares pueden coincidir en algunas características.

##### **4.9.1 - Puerto de Fray Bentos ANP**

Fortalezas:

- Régimen de puerto libre.
- Políticas de Estado, incentivos tributarios a la inversión e intención de funcionar como un Sistema Nacional de Puertos.
- Ubicación geográfica estratégica: cuenta con buena accesibilidad desde por medio terrestre, ferroviario y fluvial. También posee conectividad con Brasil y Argentina.
- Hinterland: en su zona de referencia existe una dinámica región agrícola y forestal con importante potencial exportador.
- Cuenta con una infraestructura flexible para varios propósitos, a la cual cuenta con recientes inversiones para su adaptación. Posee silos dentro del complejo para brindar capacidad de acopio.

Debilidades:

- La profundidad del Río Uruguay no permite el acceso de buques de gran calado, impidiendo a Fray Bentos ser un concentrador de cargas. Los bajos rendimientos de carga dan lugar a cuantiosos costos extra puerto.
- Las inversiones realizadas no derivaron en una mejora de productividad y eficiencia.
- Carece de grúas en funcionamiento y por otra parte cuenta con capacidad ociosa respecto a la nueva ampliación del muelle de ultramar.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

- Poca o nula complementariedad con Nueva Palmira y con los restantes puertos del complejo portuario fraybentino: UPM y TLM.
- Si bien existe un acceso ferroviario al puerto, su estado es inadecuado, el deterioro le brinda muy baja capacidad de operación.
- Las concesiones a TGU no ha brindado mejoras sustanciales a la actividad portuaria.
- Los tiempos administrativos de la ANP no compatibilizan con la dinámica comercial necesaria.

### Oportunidades:

- Captar cargas dado el desarrollo del polo forestal y granelero entorno al puerto.
- Posibilidades de especialización en graneles al no captar cargas de madera de la empresa UPM.
- Establecer alianzas entre puertos públicos y privados a nivel nacional y regional.
- Dragar el Río Uruguay a 30 pies.
- Contar con la reparación del sistema ferroviario para captar cargas desde el norte del país.
- Mejorar la concesión actual con TGU.
- Desarrollar el equipamiento del nuevo muelle para acceder a cargas la exportación de de soja y otros graneles.
- Incremento sostenido de los precios de los commodities y de la demanda internacional de materia prima.
- Desarrollar las actividades de reparación de buques.

### Amenazas:

- Deterioro del relacionamiento con Argentina, falta de acuerdo para realizar el dragado del río.
- Corte de puente internacional, perdiendo las cargas que pudieran venir por ese medio.
- Monopolio de silos en el puerto en manos de TGU.
- Pérdida de cargas frente a los puertos de Nueva Palmira.
- Pérdida de cargas frente a los competidores argentinos.
- Falta de inversión en los accesos ferroviario.
- Decisiones inconsultas de la Comisión Administradora del Río Uruguay que puedan perjudicar al puerto.

#### 4.9.1 – Terminal Logística M’bopicuá

##### Fortalezas:

- Ubicación geográfica estratégica: se conecta con el resto del país mediante rutas nacionales, y por vía fluvial. Cuenta con similares características que el puerto de ANP, pero sin acceso ferroviario.
- Hinterland: como se menciona anteriormente, en sus proximidades se encuentra una vasta zona de producción agrícola y forestal, siendo esta última de vital importancia en las actividades que el puerto desarrolla. Está ubicada en función de la ubicación de las plantaciones de la empresa.
- Entre su infraestructura posee una planta de astillado de madera y un centro de acondicionamiento de la materia prima forestal que hace del puerto una terminal especializada en la región.

##### Debilidades:

- La profundidad del Río Uruguay impide de realizar cargas completas de los buques de gran calado que llegan a la Terminal.
- Su ubicación requiere que los buques transiten debajo del puente Gral. San Martín, lo que entorpece el tránsito y encarece por la necesidad de utilizar más remolcadores. En ocasiones es necesario quitar la antena del buque o transitar con agua en las bodegas.
- La industria maderera sufrió importantes bajas durante el año 2009 en cuanto a demanda y precios. Se prevé un repunte de la situación en 2010.
- No ha diversificado su actividad, dedicando exclusivamente a la madera teniendo potencial para diferentes mercaderías.

##### Oportunidades:

- Existe un proyecto para la creación de una planta de celulosa en Punta Pereira, Colonia; en cuyo proyecto asume un importante rol de abastecimiento de materia prima.
- Retomar los niveles de actividad de los años pre crisis mundial.
- Diversificar su enfoque en cuanto a las mercaderías a estibar.

##### Amenazas:

- Falta de acuerdo entre Uruguay y Argentina para la realización del dragado del Río Uruguay.
- No instalación de la planta de celulosa o exclusión de TLM como abastecedor.
- Concentración de cargas en un posible nuevo puerto de aguas profundas en La Paloma, Rocha.

## **4.9 - Conclusiones Finales**

### **4.9.1 - Respecto al papel del Puerto de Fray Bentos ANP**

La actividad maderera parece formar parte del pasado para el puerto de Fray Bentos, ya que los grandes proyectos que se manejan no lo tienen en cuenta, consiguiendo sustitutos que sin sus virtudes pueden dar lugar a una logística más apropiada desde el punto de vista empresarial.

El nuevo escenario, con la conformación de un nuevo complejo portuario comprendido por los puertos de Fray Bentos de ANP, Terminal Logística M’bopicuá y el puerto de la empresa Botnia exige un replanteo del esquema logístico y la estrategia de desarrollo para el puerto de Fray Bentos.

En la conferencia Expo Puertos de abril del 2009, Jürgen Sorgenfrei en su disertación sobre la importancia del Marketing y del Trabajo en red en la actividad portuaria mencionó que un puerto que quiere ser puerto de todo, termina siendo puerto de nada.

Por eso es importante ver en qué se puede especializar el puerto, la exclusividad de cebada y otros granos puede llegar a ser su razón de ser de aquí en más, aunque son otros los proyectos potenciales que el estudio de Ecoconsult esgrime, a saber:

- 1- Oportunidades de instalar terminales de graneles líquidos: combustibles y fertilizantes, favorecido por el régimen de puerto libre (ley 16246 del año 1992).
- 2- Desarrollo de la industria naval y servicios conexos, incluido capacitación de capitanes, prácticos, baqueanos y tripulación para el cabotaje fluvial. Existen iniciativas de talleres de reparación y construcción naval.
- 3- Captación de cargas vía pasos fronterizos con Brasil de concretarse la concesión de servicios ferroviarios.
- 4- Ampliación de su Hinterland en el caso de la soja, pero también trigo, carne, cebada, frutas, lácteos.

El intendente de Río Negro, Dr. Omar Lafluf catalogó como una “explosión” el desarrollo actual de la zona productiva al configurarse la participación de cuarenta nuevas empresas dispersa en 80 kilómetros.

Según ANP hoy en día se busca que haya una complementariedad entre los puertos públicos, pero también con los puertos privados. Competencia y cooperación, lo que el Ing. Puntigliano ha denominado “Coopetencia”.

En diferentes declaraciones del Intendente de Río Negro en conjunto con altas autoridades de la ANP y el Ministro de Transporte y obras Públicas, se busca alentar a los operadores a llevar adelante su participación en el proyecto, aludiendo a la capacidad de desarrollo del

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

puerto no sólo respecto a las oportunidades que ya hemos mencionado, sino también la posibilidad de manejo de contenedores.

En 2008 se llevó a cabo una prueba piloto donde se embarcaron desde puerto de Fray Bentos 1.800 toneladas de Trigo de la empresa Dreyfus hacia Nueva Palmira, fue una prueba piloto donde los operadores participantes tuvieron la oportunidad de monitorear los costos de su participación. La prueba no fue exitosa.

También hubo una prueba de parte de la empresa Botnia, trasladando madera originaria de Rocha hacia Montevideo en camión y desde allí en barco hasta el puerto de Fray Bentos. La operativa tampoco fue exitosa y fue interrumpida antes de lo previsto por sus altos costos.

Está claro que con la sola participación de la entidad portuaria no alcanza, debe haber una complementariedad entre actores públicos y privados. Esta cuestión es una de las más difíciles, ya que la alternativa Fray Bentos aún no es vista por los operadores como competitiva, ya que juegan diferentes negociaciones que no sólo se resumen a las aptitudes del puerto.

Un razonamiento válido, aunque de difícil cuantificación, sería concebir que las absorciones de costos que asuma el Estado para alentar la participación de los privados redundaría en un menor uso de la carretera y en un ahorro de gastos por ese motivo. Alude a una visión de toda la cadena de transporte.

Hoy existe una coordinadora con el objetivo de acercar a las partes interesadas directamente: productores, armadores, operadores portuarios, exportadores y agentes de carga apuntando a la reactivación del puerto. Aunque aún no existen novedades sobre los avances de esta coordinadora.

Por otra parte, y no menor, cuando se habla de inversiones impulsadas por un organismo estatal, debe seguir un proceso, ya sea para la adquisición de grúas o de equipamiento, etc. Las licitaciones llevan su tiempo, se hace el llamado, la apertura, se adjudica, muchas veces esos tiempos no van acompañados con la dinámica comercial.

Por otra parte, una de las ventajas que ostenta el puerto de Fray Bentos es su conectividad terrestre, por carretera nacional e internacionalmente y por vía férrea.

Consultada la ANP sobre el uso de esta segunda opción, la respuesta fue que no se utiliza hoy en día ningún traslado por medio del ferrocarril. El sistema intermodal queda cuestionado: puente cortado, puerto inactivo, vías deterioradas.

En una entrevista en el mes de julio al Ministro de Transporte y obras Públicas Víctor Rossi por la revista Caras y Caretas, declara que AFE es en el único organismo donde se lograron menos resultados que los esperados, producto de la resignación de las anteriores administraciones respecto a participación estratégica de AFE para el país.

La actividad económica, entonces, prescindió del ferrocarril que constituía no sólo una alternativa de transporte, sino también un distintivo cultural, si se quiere.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Hoy los proyectos de AFE son reconstruir el tramo central del país a nivel ferroviario, sumado al tramo Chamberlain-Fray Bentos y conexiones hacia el puerto de La Paloma.

En materia de grúas, según autoridades del puerto de Fray Bentos, se cuenta con una sola que data del año 1927 proveniente del puerto de Paysandú que está desarmada.

Por otra parte, vale decir que la superficie total del puerto es de 5 hectáreas aproximadamente, de las cuales son el 40% son utilizadas, entre muelles, edificios de oficinas de ANP, MGAP Y LATU, Silos de TGU, balanza y espacio de maniobras para camiones.

También cuenta con un predio cercado de 2,5 hectáreas que está siendo licitado para su explotación y un área más pequeña de unos 1000 m<sup>2</sup> para depósito abierto, sin uso.

Pero estos aspectos, aunque contundentes no mencionan el problema más importante. El gran enemigo del puerto de Fray Bentos y de los demás puertos sobre el Río Uruguay es la falta de dragado.

Hoy día, Salto resume sus actividades al traslado de pasajeros a Concordia (poco más de 10.000 en el año 2008), Paysandú cuenta con movimiento exclusivamente de azúcar crudo, 28.000 toneladas en 2008, con tendencia a la baja; formando parte del proyecto de la nueva planta de celulosa de Stora Enso y Arauco (anteriormente proyecto ENCE) transportando la madera en barcazas hacia Punta Pereira, Colonia.

En este escenario el papel de estos puertos es el de “puertos satélite” de Nueva Palmira, Montevideo y próximamente Punta Pereira, el único puerto con potencial para ir más allá de esta dinámica es el puerto de Fray Bentos, pero con todas las problemáticas enunciadas.

### 4.9.2 - Respecto al papel de la Terminal Logística M’bopicuá

La Terminal Logística M’bopicuá carga madera en buques de gran cuantía pero no más de la mitad de la capacidad de éstos, siendo completados en el puerto de Montevideo.

Esta dinámica tiene sus explicaciones, en primer lugar, la poca profundidad en los diferentes pasos de Río Uruguay no permite el tránsito de buques de gran porte que estén completos, por eso la carga en TLM es menor a la mitad del barco.

Los barcos que llevan chip, entonces, deben cargar en dos puertos diferentes (el segundo puerto es Montevideo). Esto propone una matriz de costos operativos muy diferente a la que se pensaba tener por parte de ENCE al momento de invertir 30 millones de dólares en la Terminal.

La consideración de que se dragaría próximo a la inauguración del puerto era creíble para ENCE y por eso no lo vieron como un impedimento para centrar su logística en Fray Bentos.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Otro inconveniente propio de la zona de instalación es la necesidad de operar con remolcadores, lo que también suma costos a cada carga.

Por último, el puerto está construido de tal modo que para acceder a él es necesario pasar por debajo del puente internacional, esto despierta algunas dificultades de seguridad, en algunos casos el calado aéreo no es suficiente y obliga a que los barcos quitar momentáneamente algunos instrumentos altos (antenas) o traer las bodegas con agua.



El desarrollo de TLM dependería del dragado del río y de la confirmación o no del proyecto de planta de celulosa que en un principio sería en su predio y hoy no está confirmada su realización, siendo probable su instalación en Punta Pereira- Colonia, donde participaría del abastecimiento de la planta de un modo muy similar al utilizado por Botnia.

De no contarse con estos nuevos escenarios, la actividad de TLM no cambiaría sino para peor de lo que es actualmente.

### 4.9.3 - El Impacto de la instalación de la planta de celulosa en los Puertos de Fray Bentos

La instalación de Botnia puede verse en primera instancia al revisar las cifras de exportación de puerto de Fray Bentos ANP es la interrupción de la exportación de madera en rolos que pasa a ser consumida por la planta de celulosa.

Sumado a ello y dado la muy baja actividad de carga de otras mercaderías, obliga a ANP a elaborar una nueva estrategia para el puerto, lo que no se ha dejado de lado, es decir, esta administración ha proporcionado mejoras importantes al puerto de Fray Bentos, ha invertido cerca de 6 millones de dólares en las reformas, ampliación del muelle de ultramar, nuevas defensas, sistema contra incendio e instalación de una renovada red lumínica.

Entonces el impacto del puerto de Botnia en este puerto es la inactividad dentro del esquema de movilizaciones a ese momento, pero más importante es que presiona a captar la necesidad de redefinir conceptualmente al puerto, especializarlo, lanzarlo al mercado para que su participación sea activa y agregue valor.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

En cuanto a TLM, no hay un impacto directo como puerto competidor, no hay importante competencia entre estos puertos, pero Botnia dispara, junto con hechos políticos posteriores, un conflicto binacional que impide la realización del dragado del Río Uruguay.

No sólo impide el desarrollo de TLM, sino que frustra el plan inicial de construir su planta de celulosa en Fray Bentos.

Entonces Botnia da lugar al conflicto, el río no se draga y TLM se ve impedido de crecer de acuerdo a su misión y el puerto de Fray Bentos no figura como una alternativa válida para los operadores a causa del deterioro de la vía navegable.

Estos inconvenientes son salvables, lograr resolver el conflicto político y llevar adelante el dragado por ambos países son aspectos que descansan en la voluntad política, hechos que de resolverse impulsaría un círculo virtuoso que sumado al acondicionamiento de las vías férreas y la instalación de la planta Stora Enso-Arauco colocan a los puertos estudiados como importante actores del desarrollo económico nacional.

## **Fuentes consultadas**

Ecoconsult, 2008, *Planes Maestros para los Puertos de Fray Bentos y Nueva Palmira - Tomo I*, Montevideo - Uruguay

Ecoconsult, 2008, *Plan Maestro para el Puerto de Nueva Palmira - Tomo II*, Montevideo - Uruguay

Ecoconsult, 2008, *Plan Maestro para el Puerto de Fray Bentos - Tomo III*, Montevideo - Uruguay

ANP, División Investigación y desarrollo comercial, 2009, Información anual *Cifras 2008*, Montevideo - Uruguay

*Tratado de Límites del Río Uruguay*, 7 de abril de 1961, entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina, Montevideo - Uruguay

Comisión Administradora del Río Uruguay, 1995, *La Navegación en el Río Uruguay y el tipo adecuado de embarcación*, Paysandú - Uruguay.

Entrevista al Sr. Sergio Barbusano, Responsable de División Fray Bentos.

Entrevista a Lic. Elisa Kuster, División Investigación y desarrollo comercial.

Entrevista al Sr. Fernando Sosa, División Investigación y desarrollo comercial.

Entrevista al Gerente de operaciones portuarias Sr. Ricardo Chiarelli, Gertil S.A.

Conferencia “Sistema Nacional de puertos e Hidrovías”, dictada por Capitán Gastón Silbermann Vice Presidente de la Administración Nacional de Puertos, Expo Puertos abril 2009 - Montevideo - Uruguay.

Conferencia La importancia del Marketing y del Trabajo en Red en la Actividad Portuaria, Dr. Jürgen Sorgenfrei, Ex Presidente Asociación Pública Privada de Marketing del Puerto de Hamburgo, Alemania, Expo Puertos abril 2009, Montevideo - Uruguay.

Rosario Pou & Asociados y siglo comunicación, *Agenda Forestal 2007*, Montevideo - Uruguay.

Rosario Pou & Asociados y siglo comunicación, *Agenda Forestal 2009*, Montevideo - Uruguay.

Página Web de la Administración Nacional de Puertos, de [http // www.anp.com.uy](http://www.anp.com.uy)

Página Web de la Terminal Granelera del Uruguay, de [http // www.tgu.com.uy](http://www.tgu.com.uy)

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Página Web de la Comisión Administradora del Río Uruguay, de [http // www.caru.org.uy](http://www.caru.org.uy)

Página Web de la empresa Botnia, de [http // www.metsabotnia.com.es](http://www.metsabotnia.com.es)

Página Web del grupo ENCE, de [http // www.ence.es](http://www.ence.es)

Página Web de la empresa Eufores, de [http // www.eufores.com.uy](http://www.eufores.com.uy)

Página Web de la Terminal Ontur, de [http // www.ontur.com.uy](http://www.ontur.com.uy)

Página Web del Centro de Navegación, de [http // www.cennave.com](http://www.cennave.com)

Página Web de la Intendencia de Río Negro, de [http // www.rionegro.gub.uy](http://www.rionegro.gub.uy)

Página web de la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua,  
de [http // www.ursea.gub.uy/](http://www.ursea.gub.uy/)

Página Web [www.clickforestal.com](http://www.clickforestal.com)

Página Web [www.forestalweb.com](http://www.forestalweb.com)

Guía de Oferta Exportable de Entre Ríos, de [http // www.goeer.com.ar](http://www.goeer.com.ar)

Página Web de Página 12, de [http // www.pagina12.com.ar](http://www.pagina12.com.ar)

Página Web de Diario La República, de [http // www.larepublica.com.uy](http://www.larepublica.com.uy)

Página Web de Diario El espectador, de [http // www.elespectador.com](http://www.elespectador.com)

Página Web del Diario El país, de [http // www.elpais.com.uy](http://www.elpais.com.uy)

Página Web del Diario Ultimas noticias, de [http // www.ultimasnoticias.com.uy](http://www.ultimasnoticias.com.uy)

Página Web del Diario El Observador, de [http // www.observa.com.uy](http://www.observa.com.uy)

Revista Caras y Caretas, 31 de julio de 2009, Suplemento infraestructura 2009, Montevideo  
– Uruguay

Entrevista telefónica a Sr. Danilo Demasi, Tesorero de Aeroclub Fray Bentos.

# **ANEXOS**

## **ANEXO 1 – Entrevistas**

### **1 – Entrevista a la Lic. Elisa Kuster y Ec. Lourdes Manzur**

#### **División Investigación y Desarrollo Comercial de la Administración Nacional de Puertos**



**E:** Analizando las cifras de la página Web, se destaca la variabilidad de las cifras de exportación de madera en rolos ¿qué empresas son las exportadoras de rolos en el período 2005-2008? ¿Qué explicaciones tendrían esa baja?

La hipótesis que manejamos es que al comenzar a chipearse la madera, la cantidad de rolos a exportarse bajó porque se exporta la madera en otro estado desde TLM, donde existe planta chipeadora y acopio de la empresa ENCE.

En caso de que la madera no sea de ENCE, y atendiendo que TLM funciona desde 2003 quizá la baja de producción de Botnia podría ser la explicación.

**E.K.:** La baja más importante fue de madera en rolos, esto se debe a la planta de Botnia.

**E:** Entonces desde que comienza a funcionar la planta pasan a procesarse los rolos que antes se exportaban...

**E.K.:** Si. Y era el rubro de mayor movimiento en toneladas.

**E:** ¿Hubo alguna participación de ENCE? Porqué está desde el año 1990 y empieza a funcionar su puerto en el 2003.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**E.K.:** No, en Fray Bentos el movimiento era solamente de Botnia.

**E:** Siguiendo con el análisis de las cifras, en cuanto a citrus presumimos que al ser un solo barco probablemente se deba por una cuestión de calado mayor en Fray Bentos respecto a Salto o Paysandú. ¿Es correcto?

**E.K.:** El citrus en su mayoría sale de Paysandú, en Salto los movimientos son de pasajeros.

Se puede ver en el plan maestro, donde se presenta el estudio de los distintos escenarios.

**E:** ¿Cómo se explicaría el comportamiento de las exportaciones de la soja?

**E.K.:** La soja, así como otros cereales, salen por Nueva Palmira.

**E:** La soja sale por Nueva Palmira, el citrus por Paysandú, la madera dejó de salir, nos queda solamente la cebada, ¿su comportamiento se va a mantener así? Es decir, ¿el puerto se piensa especializar en eso? ¿Se puede decir que los rolos y citrus son “pasado”?

**E.K.:** Si, al ser la madera dependiente de la planta de Botnia. Por eso es importante ver en qué se puede empezar a especializar el puerto. Los movimientos son de cebada, soja y madera, no hay muchas fluctuaciones, no hay otro tipo de mercadería.

**E:** ¿Está en marcha alguna licitación vinculada con Fray Bentos?

**E.K.:** La licitación que actualmente está en marcha tiene como objeto concesionar dentro de un área para actividades relacionadas con acopio y almacenaje de graneles y contenedores. La apertura se realizará el 27/8 y se puede acceder al pliego desde la página Web.

**E:** ¿Cuál es la reacción de los operadores? ¿Comparten la posibilidad de una reactivación?

**Lourdes Manzur:** Los privados buscan ventajas económicas en la alternativa de transporte, en muchos casos ya tienen la logística acondicionada por carretera, cambiar de estrategia sin ventajas no vale la pena.

La ventaja puede ser una subvención del gobierno para que el combustible sea más barato, por ejemplo. Que el Estado otorgue esas ventajas para el uso del río, de alguna manera, redundaría en un ahorro por el no uso de la carretera.

**E:** ¿Hay alguna estrategia de marketing para el puerto?

**E.K.:** En realidad, se está trabajando en un plan de marketing sobre la imagen de la institución, de la identidad corporativa a nivel de funcionarios, como así también la parte de cartelera, folletería y demás. No hay una estrategia de marketing definida para el puerto de Fray Bentos.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**E:** Dentro de las declaraciones de Víctor Rossi y Gastón Silbermann se habla de graneles y se habla también de contenedores ¿Pueden operar conjuntamente graneles y contenedores o se intenta atraer interesados de ambos sectores para determinar cuál de ellos es más viable/redituable?

**L.M.:** Es importante considerar las limitantes de la infraestructura, no solamente el hecho de que haya interesados.

**E:** ¿Cuál es la superficie potencial y efectivamente utilizada del Puerto?

**E.K.:** El área total del puerto de Fray Bentos es de 5 hectáreas aproximadamente, utilizadas hoy en un 40% entre muelles, edificios de oficinas de ANP, MAGP Y LATU, silos de TGU, balanza, un espacio de maniobras para los camiones.

También existe un predio cercado de 2,5 has. que está siendo licitado para su explotación y un área más pequeña de unos 1000 m<sup>2</sup> como para depósito abierto, sin uso.

**E:** En cuanto a las grúas, nos interesa saber cuántas tiene Fray Bentos (en caso de tener), su antigüedad y origen.

**E.K.:** El Puerto de Fray Bentos no cuenta con grúas en funcionamiento. Posee una que se envió desde Paysandú de 3.500 toneladas que data del año 1927, pero la misma se encuentra desarmada.

**E:** Se menciona al acceso ferroviario como punto a favor ¿es tan así?

**E.K.:** Desde el punto de vista de transporte terrestre, se maneja en su totalidad con camiones.

**E:** Notamos que hubo en el 2008 más remolcadores que barcazas.

**E.K.:** Hay más arribos de remolcadores que arribos de barcazas. Puede ser el mismo remolcador que entre al puerto varias veces. Puede suceder que se queden en el puerto de Fray Bentos y eso se contabiliza como una entrada. Y como se le cobra por el uso del muelle se contabiliza aunque no mueva mercaderías.

**E:** ¿Se puede pensar en beneficiados por la falta de dragado? Siendo tan necesario, ¿cuál es la explicación de que no se haga?

**E.K.:** No sabría decirte si es que alguien saldría beneficiado, tal vez a Argentina le conviene, pero creo que es más de un tema de costos de dragado.

**E:** Elisa, Lourdes, muchas gracias por recibirnos.

## **2 - Entrevista al Sr. Fernando Sosa**

### **División Investigación y Desarrollo Comercial. Administración Nacional de Puertos**

**Equipo:** El tema que abarcamos trata de los puertos de Fray Bentos y el impacto de las plantas de celulosa, al día de hoy, de la planta Botnia. Nos centramos en el puerto de la ANP. Uno de los aspectos que nos interesa estudiar son los ingresos y costos del mismo.

**E:** ¿Cuáles son los ingresos totales de Fray Bentos?

**F.S.:** Se publica un balance a nivel general considerando todos los puertos, que está en la página.

**E:** ¿Y en cuanto a las toneladas que salieron por el puerto?

**F.S.:** En la página pueden ver el movimiento de buques y las mercaderías, estas están actualizadas a julio 2009.

La página lo que muestra son los rubros más importantes, se ve el movimiento de trigo pero es muy poco. Eventualmente hay un proyecto para mover madera pero está en proceso, quizá se consolide, al menos hay una prueba para poder darle un poco más de vida al puerto. En el día de hoy es esto lo que se está moviendo.

**E:** ¿Y esa madera de quienes sería?

**F.S.:** Esa madera creo que va de Montevideo a Fray Bentos o de Nueva Palmira a Fray Bentos y es para Botnia. Creo que es un número limitado de barcasas que van a ir y en función de eso es que se va a determinar si el negocio se consolida por esa vía o va a seguir por ruta u otra manera. Pero no dejan de ser pruebas, cosas muy puntuales.

**E:** Nos han hablado del plan maestro ¿podríamos tener acceso al mismo?

**F.S.:** Se los puedo dar si quieren, todo no les va a servir. Incluye una parte que es general: aspectos legales, también una serie de cuestiones internas y una serie de proyecciones, recomendaciones y un FODA.

**E:** ¿Básicamente de que se trata?

**F.S.:** Este plan maestro está hecho desde la hipótesis, no de las cargas que hay, es decir no desde los movimientos históricos, sino que se hizo en función de lo que se produce y de lo que se va a producir en la zona.

La mercadería que se está produciendo en el entorno podría salir por el puerto de Fray Bentos, en base a eso se efectuaron tres niveles de escenarios, pesimista, medio y optimista.

**E:** ¿Incluye el análisis de la soja?

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**F.S.:** No se toma en cuenta solo lo que hay, lo que más hay en ese sector es soja y otras semillas, pero a su vez se tiene por un lado la mercadería y por otro lado la infraestructura, No puedes pararte en el escenario optimista de captar el 100 % de lo que hay porque con la infraestructura con la que se trabaja no alcanza, o sea, no es viable.

**E:** Esto quizá responda una pregunta que tenemos que es el tema de las perspectivas del puerto. En cuanto al tema de las inversiones, una de las últimas que se hizo es el muelle, ¿hay alguna más?

**F.S.:** Lo que hay es una licitación, no sé si está abierto ahora el pliego. Es una licitación para que el que tome posesión de un área del puerto, deba de construir 3 silos, y como requisito se le exige una inversión de un millón de dólares aproximadamente.

Creo que es una concesión por 10 años y digamos que el que accede a ese lugar queda con una zona y también a accede a los silos actuales y a la cinta. También debe invertir en reacomodar la cinta y ese tipo de cosas.

La ANP percibe el canon que se les cobre, la tarifa por los usos del muelle, del puerto y la tarifa a la mercadería.

**E:** ¿y en cuanto a dragado?

La importancia del dragado en este punto es que va a permitir la llegada de barcos de más porte que puedan cargar a mayor capacidad, porque un tema que tienen los barcos es que pueden cargar, más allá del tamaño que tengan, de acuerdo a la profundidad del río, o sea, no puede venir un buque enorme y cargarlo al tope porque quizás ni sale del muelle.

Entonces un buque grande carga a mitad o poco menos porque no le da la profundidad, o quizá le pueda dar la profundidad en el puerto u otras zonas, pero tiene que pasar por algunos puntos en que la profundidad está en su nivel mínimo.

Estas son entonces muchas de las cosas que se manejan acá, con el supuesto que dentro de los cambios en la infraestructura se incluya el dragado. De acuerdo con el estudio realizado, en la medida que se drague y en función también de la producción de la zona, el puerto sería un poco más atractivo.

**E:** Va a ser más conveniente.

**F.S.:** Claro, es más competitivo. La referencia que se tiene es que cuando el transportista o el exportador saca una carga, considera el costo de sacarlo por agua o por tierra, dependiendo de donde esté puede ser por ferrocarril o por camión. Eso depende mucho, del tipo de mercadería que se mueve.

Otro punto a considerar es que en la medida que se habilita el arribo de más buques, se necesita también tener cierta infraestructura, como grúas y ese tipo de cosas. Una opción que se manejaba dentro de la propuesta son las grúas móviles, en Montevideo se está operando un poco con ellas.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**E:** ¿el dragado se piensa hacer con flota nacional?

**F.S.:** Esas son decisiones políticas, el dragado lo podría hacer Argentina, lo puede hacer Uruguay, o lo puede hacer en conjunto.

**E:** Si se dijera a nivel político “vamos hacer el dragado” ¿se puede hacer? ¿Uruguay podría hacerse cargo unilateralmente?

**F.S.:** Escuchando diferentes fuentes, todas están de acuerdo con la necesidad de dragar, y esto sucede desde hace mucho tiempo, incluso parece que hubo un intento antes de que surgiera todo el conflicto con Argentina pero después con todo este tema quedo en la nada.

Pero no hay que considerar únicamente el costo del dragado sino también lo que sale mantenerlo, varias veces millonario. De todos modos, en algún momento se tiene que hacer, pero no va ser mañana.

**E:** ¿Tienes alguna recomendación para nosotros con respecto a qué operadores podríamos dirigirnos? Teníamos en mente Deambrosi y queremos hablar también con la TGU.

**F.S.:** Me parece correcto

**E:** Fernando, gracias, seguimos en contacto.

### 3 - Entrevista al Sr. Sergio Barbusano y al Sr. Julio Rodríguez

#### División Fray Bentos – ANP



**Equipo:** El trabajo trata sobre el impacto de Botnia en los Puertos de Fray Bentos. La idea inicial era la influencia de las plantas, pero dado que existe sólo una y que el proyecto Ence está en duda, nos centramos en el impacto más claro, el de Botnia.

Lo primero que notamos en cuanto a la planta de Botnia, es que la madera en rolos (que salía desde este puerto hasta el 2007) bajó de un año para otro drásticamente y aumentó la parte de granos, confirmar la tendencia de la actividad en cuanto a madera no es muy difícil, pues desde que se instaló la planta no ha salido prácticamente más madera desde aquí.

**Sergio Barbusano:** El último cargamento salió el año pasado (2008), como por febrero.

**E:** Entonces el impacto consiste en esa baja de actividad.

**S.B.:** Si, la madera representaba un 80% del movimiento del puerto.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**E:** Y eso deriva, si se quiere, en un impacto que hace a una nueva estrategia que habría que tomar con el puerto. Se ve que hay un movimiento importante de granos; nuestra pregunta es: si se está sustituyendo a la madera ¿los granos representan una tendencia?

**S.B.:** Los granos están estabilizados, hay un movimiento de un barco cada 25-30 días, a veces un poco más, esos barcos descargan 7.000 toneladas en promedio, podrían cargar más, pero no pasan por el tema del dragado del río.

**E:** ¿Por dónde es que no pasa?

**S.B.:** Hay cuatro pasos, el paso Márquez es el más crítico, que cala 4,5 mts, es uno de los taponos más grandes que tiene el río. Lo cual implica que no puedan salir las bodegas cargadas, llevan en promedio 8.000 toneladas por vez.

**E:** ¿Eso implica que barcos de gran porte ni siquiera paren acá?

**S.B.:** No, ni piensan venir.

**Julio Rodríguez:** En realidad, llegan barcos de gran porte, pero se van a media carga, este puerto cuenta con la profundidad necesaria para cargar. No cargan acá porque se les encarece, amarrar les sale cerca de 8.000 o 10.000 dólares. Después deben amarrar de nuevo en Nueva Palmira para completar la carga, abonando otros 8.000 o 10.000 dólares.

**S.B.:** Si, para completar la carga tienen que hacer 2 puertos entonces los costos están muy arriba.

**E:** No sabemos muy bien quienes son los protagonistas en una carga, sabemos que el puerto tiene sus tarifas por el uso de su infraestructura, pero ¿hay muchos privados que intervienen en el juego, no?

**S.B.:** Si, básicamente las tarifas más baratas son las del puerto, lo menos que inciden en los costos son los cargos del mismo.

**E:** ¿Quiénes son los integrantes de esa cadena?

**S.B.:** Está el operador, la agencia, los amarradores, despachantes, transportistas, los prácticos (para navegar en el río es obligatorio andar con prácticos, por cierto de un costo bastante alto). De todo eso, el costo de las tarifas del puerto es el mínimo.

**E:** Otra cosa que nosotros veíamos en las cifras es que bajaban las cargas, pero aumentaban los remolcadores y barcazas, como que había más movimiento y menos cargas, ¿Cuál es el motivo de eso?

**S.B.:** Ese aumento de barcazas se debe a que Botnia tiene un puerto chico y lo tiene ocupado, entonces dejan sus barcazas aquí por un tiempo hasta que puedan tener un espacio y los movimientos más grandes de barcazas que hay son de ese tipo.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

También ha salido trigo, pero fueron cuatro viajes en el año, no es mucho.

**E:** ¿Cual fue el resultado de la prueba que Botnia realizó con respecto al Puerto?

**S.B.:** Hicieron una prueba para traer madera desde Rocha, pero a ese puerto hay que dragarlo también y hay que hacer una serie de reparaciones para que se pueda mover desde allá.

Entonces se trajo la madera en camiones desde Rocha a Montevideo y luego se debió cargar un barco hasta aquí desde donde partieron camiones hasta Botnia. Pero esa operativa le salió muy cara, tenían previsto hacer ocho pruebas y con las dos primeras ya decidieron que no era económicamente rentable.

Aparentemente hay una idea de construir (creo que ya se está haciendo) barcazas oceánicas, para poder traer eso ellos mismos, sin intermediarios desde el puerto de La Paloma. Todavía se está a la espera de que se arregle el muelle y también de que se construya la barcaza, va a llevar un tiempo.

**J.R.:** En principio vendría derecho para acá, porque el muelle de Botnia no tiene mucho espacio. Ellos tienen un barco que hace insumos a la planta y cuando llegan esas barcazas las derivan para acá por falta de espacio y cuando viene la madera también ellos la descargan acá, pues ensucia mucho.

**S.B.:** La producción de ellos tiene que ser bastante limpia, que no tenga polvillo ni nada porque ensucia la celulosa, entonces la descarga de madera y todas esas cosas le perjudicarían.

**E:** ¿Digamos que como complemento en las operaciones de Botnia, el puerto tiene un lugar asegurado, si se quiere?

**S.B.:** Si, se le está buscando la vuelta, está negociando faltaría el “pinchazo” final.

**E:** ¿Vuelvo al tema de los granos, la TGU, cumple un papel importante? EN ANP tenían muy claro que existía TGU en Nueva Palmira, pero en el caso de Fray Bentos les hizo falta confirmarlo...

**S.B.:** Lo que sucede es que en Nueva Palmira el movimiento de TGU es mucho más importante que el de acá. Pasa que Palmira tiene una profundidad que puede mover mucha más cantidad de mercadería. El mismo tema muere siempre en la vía navegable. Los silos los manejan unos días antes de que venga el barco.

**E:** ¿Entonces los silos están prácticamente vacíos?

**J.R.:** Lo que más saca TGU es cebada malteada, porque la maltería está en Paysandú, que queda a 120 kilómetros y lo que carga esa cinta da hasta 250 toneladas por hora, una de las ventajas frente a Nueva Palmira, pues si bien aquella da 700, 800 ton/hr, a la maltería le

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

sirve sacar el grano sano, que no se le rompa la semilla y es por eso que ellos eligen este puerto y luego va a Brasil para la producción de cerveza, directo de acá.

**E:** ¿Cuál es la relación que mantienen con TLM, M'bopicuá?

**S.B.:** Ninguna.

**E:** ¿Se ha hablado de que el puerto de M'bopicuá está mal ubicado, puede ser?

**JR:** Se dijo que está mal ubicado porque los primeros barcos que vieron no pasaron por el puente San Martín, había que sacar un tipo de antena que tiene delante o sino venir con mucha carga de agua para que pueda pasar. Eso se dijo, no sé si es cierto.

**E:** ¿Puede ser que para el lado de Salto y Paysandú se tenga que andar necesariamente con remolcadores?

**J.R.:** Y acá también te lo exigen para arrancar y subirte arriba. Botnia también siempre contrata el servicio a bordo.

**E:** Eso encarece más.

**S.B.:** Ese es uno de los servicios que encarece, seguro.

**E:** Entonces lo que se mueve por acá es exclusivo del Hinterland. Yo leí un artículo de la Intendencia de Río Negro que decía que había en 80 Km. a la redonda unas 40 empresas nuevas, ¿eso es así?

**S.B.:** Nosotros hicimos un estudio para ver qué cantidad de mercadería hay en la zona, y la hay, pero pasa que esa mercadería la maneja Nueva Palmira, están asociados con Barraca Erro que está ubicado en Dolores (Soriano), nuclea a la mayoría de los productores. Una de las cosas que pienso es que TGU en Fray Bentos fue concesionada para no tener competencia, entonces lo llevan todo para Nueva Palmira y esta TGU en la zona no tiene rivales.

**E:** ¿Dentro de las 40 empresas que dice el Intendente hay de todo?

**J.R.:** Si hay chicas también, nosotros vimos la producción en la zona, se hizo un estudio, incluso se los fue a visitar, trajimos armadores también.

**S.B.:** Si se quiere hay intención y sería atractivo, siempre y cuando se pueda traer el barco y que valga la pena mover tanto, o sea, en la cantidad el costo baja, entonces al traer el barco grande y que pueda sacar cierta cantidad de mercadería es importante.

**J.R.:** Otra cosa que dice la intendencia, que es cierto, es que hay mucho silo que sirve para cuando hay zafra. Anteriormente cuando se cosechaba había poco silo, entonces el camión venía, ensilaba acá y se gastaba en camión y en silo y después tenía que arriar en el campo.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Ahora se han construido una importante cantidad de silos, a 50 kms. a la redonda y sobre la ruta 24 hay cuatro o cinco. Cuando haces un embarque, el camión no va a buscar y traer el grano al lugar de origen, ya tienen un lugar a 30 o 40 kilómetro donde está acopiado, ahorrando en tiempo y dinero.



**E:** Ahora nos entra una confusión, ¿decían que la TGU de Fray Bentos se hizo para que Nueva Palmira no tenga competencia?

**J.R.:** seguro.

**E:** Entonces, ¿Por qué se quiere licitar otro silo más en el puerto?

**S.B.:** Justamente para que haya una empresa que no sea TGU.

Hay un importante grupo de productores chicos que mueven cientos de toneladas, que tenían interés si era una oferta potable, no son asociados pero están ahí, tienen que sacar su mercadería sí o sí.

Se hizo un llamado a licitación para construir silos para competir con TGU, pues la competencia tiende a bajar los precios sino tenés que “morir” en TGU. Lamentablemente no surgieron interesados, no tuvieron una visión de que en poco tiempo pueda estar dragado el río, si esto se diera sí sería negociado.

Si vos ya estás posicionado, silos con cintas transportadoras, cuando el río este funcionando ibas a tener clientes.

**E:** ¿Y qué está ocurriendo con el tema del dragado?

**S.B.:** El tema del dragado está supeditado al conflicto con Argentina.

**E:** Uruguay está dragando en el tramo a la altura de Paysandú.

**S.B.:** Si, ya terminaron, estaban dragando el Paso Almirón en Paysandú. Con el conflicto Argentina ha decidido no dragar, muchos dicen porque no se invierte sino es mucha plata que se necesita, pues si los comparas con otros gastos no es tanto, pero el problema es político más que nada.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**J.R.:** He ido a talleres sobre la Hidrovía del Río Uruguay y dicen que los Argentinos no dragan porque Montevideo les está sacando mercado. Además, en la zona de Concepción del Uruguay hay mucha mercadería que sale más barato sacarlo en camión hasta el Paraná.

De haber un puerto acá con aguas profundas, o sea si se solucionara lo del dragado, muchas de esas mercaderías pasarían para este lado, por lo tanto también le sacaría mercado.

Estuvimos hablando de eso con el presidente de la ANP, con Abreu (Sergio), que es de los blancos y que conoce el puerto, también apoya eso, argumenta que dándole profundidad al puerto es otra competencia para los argentinos porque el puerto uruguayo le ha quitado el movimiento a Buenos Aires.

**E:** No quieren porque aparte del conflicto, si dragan desarrollan los puertos uruguayos.

**S.B.:** Ahora digamos que se “agarran” un poco del conflicto también.

**E:** Dentro de las lecturas de la ANP está explícito que el criterio es que los puertos formen un sistema, con cierta especialización de cada uno y complementariedad. ¿eso también está en stand by?

**S.B.:** Es una idea de este nuevo directorio.

**E:** En el Sistema Nacional de Puertos, ¿qué rol asumen Salto y Paysandú? ¿qué coordinación existe?

**S.B.:** Salto ni siquiera está funcionando y Paysandú recién está empezando a reacondicionar los muelles, hay que traer grúas porque Paysandú aparentemente tiene posibilidades de mover contenedores, según los estudios que se han hecho.

Necesitaría que en esta parte del litoral se muevan más contenedores, ahí está la especialización que necesitarían los puertos del sistema, Colonia se especializa en pasajes, Palmira es el que mueve un poco más de todo (no pasajeros, apunta más a los granos), Sauce que también mueve transporte, camiones y autos. Fray Bentos es básicamente granelero, no se descarta la posibilidad de mover contenedores también, porque hay aquí en la zona.

**E:** Entre todos los puertos es el que está más lejos de la especialización. Salto cruza pasajeros hacia Concordia, Paysandú está más con la mira en contenedores, Fray Bentos propone granos y contenedores.

**S.B.:** Es granelero por la zona, la producción del entorno es de granos, es decir que sería básicamente granelero con algunas otras cosas, pero hasta que no tengamos cómo sacar las cosas vamos andar haciendo de todo.

**J.R.:** La complementación puede ser con Nueva Palmira, está saturado y nosotros queremos de alguna manera intentar captar cargas. También estamos involucrados en la reparación de los buques de pesca, eso está en carrera.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**E:** ¿Reparar buques de quién?

**S.B.:** Pesqueros por ejemplo. Hay épocas en el año que baja la pesca que es en julio, entonces los buques paran, actualmente lo hacen en Montevideo, hay una montaña de barcos pesqueros, y como hay muchos y se está haciendo la ampliación del muelle el acceso Norte, hay que mover barcos del puerto de Montevideo y una solución que se puede hacer son los puertos del litoral, sobretodo éste que como no tiene mucho movimiento estaría disponible para dejar los barcos pesqueros para su reparación y mantenimiento, además hablamos de barcos chicos.



**E:** ¿Trajeron una grúa?

**S.B.:** Trajimos una de Paysandú, unas de las grúas viejas que era del puerto, la están arreglando.

Sacando toda la pintura vieja, pasándole anti-óxido, pintura nueva; además se le va hacer la reconversión del sistema de movimiento, va a ser mucho más ágil. Es una grúa básicamente para cargar barcasas, no para barcos altos.



**E:** ¿Qué es ese barco que vemos allí?

**S.B.:** Ese es un barco petrolero, un buque tanque que se le venció el permiso, la agencia lo tiene ahí a la espera de resolver qué va hacer con eso, si lo va a desarmar como buque tanque, lo van a usar como carguero, todavía no saben.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**E:** Cuando decís “Agencia” no nos queda claro de qué se trata, ¿Vendría a ser el dueño del barco?

**S.B.:** Si, puede ser el dueño del barco, el armador, generalmente el armador es el dueño del barco, pero en este caso lo tiene una Agencia.

**E:** Nosotros cuando fuimos a la ANP hacían mucho hincapié en la participación de los privados, planteando que todo lo que se quiere hacer para desarrollar el puerto tiene de trasfondo mejorar la competitividad para los privados y entonces consultamos qué privados se acercan, y nos mencionaron a Deambrosi como uno de los principales interesados en el desarrollo portuario. Quisimos ir a entrevistarlo para ver cuál es su óptica, pero no pudimos contactarlo.

**S.B.:** Tienen una flota pequeña, son 3 barcos chicos, todos uruguayos, él navega por la Hidrovía Paraná y por acá también. Dos de sus barcos tienen permiso para transitar por la Hidrovía, una excepción que le hicieron porque le cobran por prácticos baquianos, que le sale muchísimo más barato, no me acuerdo cuánto le salía por viaje.

Si va a Argentina es Práctico Argentino y si va a Paraguay es Paraguayo, es carísimo eso, no me recuerdo bien si eran diez mil dólares por viaje sólo de práctico. De todos modos, él consiguió esa excepción para de de sus barcos, antes del conflicto.

**E:** ¿Y cuando un barco argentino pasa por acá, tiene que tener prácticos?

**S.B.:** Un barco argentino no sé, vendrá con los prácticos de ellos, pero no debe de pagar.

**E:** ¿El chip acá tiene salida?

**S.B.:** En M’bopicuá hace tiempo que no sale, con la crisis bajó la madera. Por ejemplo, la empresa Gertil tenía programado la salida de 36 barcos y se le vino a 20 barcos. Me parece que el chip había bajado muchísimo por la crisis financiera.

**E:** ¿Bajó la producción en TLM y el movimiento de la Planta de Botnia también?

**S.B.:** Acá no, en otras plantas si, cerró una pero no sé si fue por la crisis o porque ya estaba obsoleta. Pero acá la producción siguió igual.

**E:** El precio de la celulosa se vino abajo, estaba la tonelada 800 dólares y bajo a 400 dólares ¿Verdad?

**Sergio:** Pero acá la producción sigue saliendo igual, no ha tenido cambio.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”



**E:** ¿Unas de las inversiones de este periodo fue la ampliación del muelle?

**S.B.:** Si, la ampliación, la red unida, las defensas, el sistema contra incendio, fueron cerca de seis millones de dólares toda la inversión.

**E:** Con respecto a AFE y a la reparación de la “ruta 5”, eso lo que podría llegar hacer es captar cargas desde Brasil, ¿esa es la idea?, ¿Reparar ese tramo beneficiaría?

**S.B.:** Si, hoy en día la madera de Botnia llega hasta acá, hasta la entrada del puerto hay vagones con madera, viene de Algorta, Paso de los Toros y después los camiones los lleva hasta Botnia.

**E:** ¿O sea que hoy en día se mueve?

**S.B.:** Se mueve, no con la velocidad que se tendría que mover por el problema de las vías.

**E:** ¿Trabaja mucha gente en este puerto?

**S.B.:** De la ANP somos nueve , después hay gente de TGU depende del trabajo que halla entre 5 y 12 personas, de repente si hay para descargar contratan más o cuando viene el barco también , hay gente que controla el estado de la mercadería, del LATU, cuando viene barco .

**E:** ¿La explanada adyacente esta en actividad?

**S.B.:** Cuando no estaba Botnia había un acopio de madera que era para la exportación, esa área es la que se licitó, la licitación era abierta, podría ser para silos, podría ser para reparaciones navales, lo que se le ocurriera.



**E:** ¿Qué repercusiones ha tenido la prueba piloto del grupo Dreyfus, de transporte de trigo desde este puerto?

**S.B.:** Con la competencia del camión andaban ahí, los resultados primarios fueron que “empardó” con el camión, de todas formas si está al mismo precio con el camión y ya tienen la logística armada, no tienen que hacer nada.

**E:** No, y quizá los tiempos no sean los mismos.

**S.B.:** Comparando todo, los tiempos, el transporte fluvial lo que tiene es que hay ciertos imponderantes de los que no se puede escapar, como por ejemplo un día de lluvia, te atrasa todo, no puedes cargar y ya se te pasa el presupuesto.

**E:** Entonces la ventaja competitiva del puerto es...

**S.B.:** Por las distancias, si la distancia es corta competir con el camión no sirve, con la distancia corta y poca carga, la competencia la pierdes ahí.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**E:** Habíamos llegado a un razonamiento hace un ratito que se contradice con este porque vos decís “bueno, entonces en definitiva desde cierto punto de vista puede ser que Fray Bentos sea satélite de Nueva Palmira” pero se contrapone con esta nueva idea de que a cortas distancias, el transporte fluvial no conviene.

**S.B.:** Si, llegás a una idea y te la rebota, los estudios dan que en 300 kilómetros la competencia con el camión la perdés.

**E:** O sea que la opción en ese sentido sería que de acá saliera directo al océano, pero con este contexto de que por ciertos pasos no se puedan andar, la inactividad nace efectivamente en la vía navegable más que en el Hinterland o la gestión de la ANP o cualquier otra cosa.

**S.B.:** Hemos hecho todo tipo de cosas, hablado con interesados, armadores, dueños de la carga, está todo bien, todo bárbaro pero si no dan los números...

**E:** Entonces el impacto de Botnia con todos los desencadenantes en el medio termina siendo la inactividad.

**S.B.:** Si, si. También estos pasos hace muchos años que no se han dragado, lo que ha cambiado es el tipo de navegación, los barcos son de otra forma, necesitan más calado, las mercaderías también se mueven en mayor volumen por lo tanto se precisan barcos más grandes.

Empezó a ser más traumático el tema de los pasos, si bien antes navegaban 300 toneladas de madera, pero eran barcos de madera, los barcos de madera no necesitan tanto calado son mucho más anchos, tienen más manga, cargan mucho pero no necesitan mucha profundidad.

**E:** Gracias por todo, Sergio, seguimos en contacto.

#### **4 - Entrevista al Sr. Ricardo Chiarelli**

##### **Gerente de operaciones portuaria de GERTIL SA, empresa que brinda servicios de estiba en TLM (Terminal Logística M’bopicuá)**

**Equipo:** Lo primero que queremos es conocer tu visión sobre el Impacto de Botnia sobre el puerto, nosotros no vimos mucha.

**Ricardo Chiarelli:** No, no tuvo en el acto, en principio no tuvo impacto porque Botnia lo que hace es cargar mediante barcazas la celulosa para enviarla a Nueva Palmira donde tiene el puerto de Ultramar, es decir, en Nueva Palmira llegan los barcos grandes de calado de cuarenta mil toneladas, donde llevan la celulosa.

Botnia tiene todo el día una “calesita” de barcazas que van llevando la celulosa a Nueva Palmira y vuelven vacías y así van acopiando en los galpones que tienen en Nueva Palmira para cuando vengan los barcos grandes, que tengo entendido van a Europa y China.

En M’bopicuá no ha repercutido. Allí nos basamos en la carga del chip, en principio de la madera astillada, así que repercutir no ha repercutido, lo que si se ha sentido, que de repente si haces la pregunta: ¿qué ha repercutido en la actividad de M’bopicuá? La respuesta es: el dragado del río.

No hay profundidad, eso ha hecho que la Terminal no sea atractiva para sacar cargas o para traer, los barcos se pueden cargar, hasta 5,8 mts. o 5,6 mts de calado, eso significa unas quince mil toneladas, precisamente eso es lo que no hace atractiva la opción M’bopicuá.

**E:** La ANP, la respuesta que nos decía que su puerto puede dedicarse a reparaciones, puede ser un puerto de contenedores, puede ser un puerto granero; en definitiva un puerto multipropósito.

**R.C.:** Si multipropósito para cargas de poca cantidad.

**E:** ¿En TLM también pasa eso o se trabaja únicamente con chip?

**R.C.:** El caso de TLM es igual al del muelle oficial, en el sentido de que el dragado es el mismo del río y se ha buscado sacar otras cargas a graneles y en contenedores pero no se ha logrado. ¿Porque? pues porque se necesita cantidad y volumen para que sea atractivo el negocio y la cantidad de volumen no se obtiene debido a la limitante de la profundidad del río.

Se hizo la Terminal ahí con el propósito de que después se iba a dragar, se iba a llegar a un dragado con el calado necesario de 9.50 - 10 metros, pudiendo luego sacar los barcos como corresponde, llenos, pero a eso aún no se ha llegado



**E:** ¿Salen a la mitad y se termina en Montevideo?

**R.C.:** Los chiperos salen a un 40% de carga allá y el 60% restante se carga en Montevideo, Sale con quince mil toneladas y los barcos en general salen desde Montevideo con treinta y cinco mil aproximadamente.

**E:** ¿En ese sentido hasta cuanto se esperaría para que draguen el río?

**R.C.:** Ese es un tema político que hoy por hoy que como está dada la situación, si Argentina le dijera a Uruguay que se haga cargo del dragado del río, Uruguay lo haría.

Hay un acuerdo para la parte de Martín García y todo esa zona, me parece, de todos modos no se pasa de ese acuerdo, es decir, acá hay que dragar para que el barco de seis metros salga con nueve metros, hay que dragar tres metros en los pasos donde tienen el problema.

**E:** ¿Yo te escucho y pienso que hay mucha plata que se está perdiendo?

**R.C.:** Si, pasa que es un puerto binacional y a la Argentina no le interesa, ellos sobre el Río Uruguay el único puerto que tienen es el de Concepción del Uruguay que está en el norte de Fray Bentos y es el único puerto, a ellos lo que les interesa es el Paraná.

Ahí sí tienen terminales de todo tipo, los barcos salen con diez metros de calado, están todas las terminales de granos (que Argentina es inmenso en granos) y las tienen renovadas. Todo sale por el Paraná. El Río Uruguay no le interesa.

Es un tema político, a ellos no les interesa, a nosotros nos vendría bien y con los problemas que hay con Argentina, no sale.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Es eso y aparte hoy por hoy Uruguay no necesitaría de Argentina por la plata, es decir la plata está, pero lo que lo impide son los acuerdos políticos.

**E:** ¿Y ENCE nunca presionó?

**R.C.:** Si, por supuesto. Imaginen que hicieron una terminal de treinta millones de dólares y no la hicieron para sacar quince mil toneladas por mes, lo hicieron para sacar muchísimo más, para que sea un puerto donde se pueda sacar granos, madera, contenedores del norte de Uruguay, todo lo que son los cítricos y más también.

**E:** ¿Así que si lo hubieran hecho sobre Océano Atlántico, eso debería andar?

**R.C.:** Sí claro, pero bueno, lo hicieron ahí porque para la logística y por la ubicación de los montes era favorable.

**E:** ¿En algo más se basaron para elegir esa zona?

**R.C.:** No sé qué estudio hicieron, pero el lugar que más les beneficiaba era ese, me parece que fue tierra adentro, viendo donde estaban los montes y la cercanía a un lugar de los mismos, esa parte logística la vieron, pensaron que con Argentina se iba a dragar, pero después vino el problema y bueno, también se equivocaron al hacerlo pasando el puente, que también es otro obstáculo.



**E:** ¿Por qué?

**R.C.:** Porque el barco tiene que pasar por abajo del puente, los barcos grandes vienen con poco calado, eso provoca que tenga poca maniobrabilidad. Imagínense que están las columnas del puente, que tienen que pasar por el medio y arriba está el puente.

También está el calado aéreo. El calado es lo que el barco se hunde, que sale con 5.80 de M'bopicuá. Después está el calado aéreo, desde el agua hasta la antena del barco, pasa y no le sobra mucho para pasar por debajo del puente, todo eso son obstáculos, los remolcadores tienen que tomar el barco antes de pasar por el puente, o sea ir con un remolque de proa y otro de popa que lo van alineando para que pase, todo eso implica costos.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

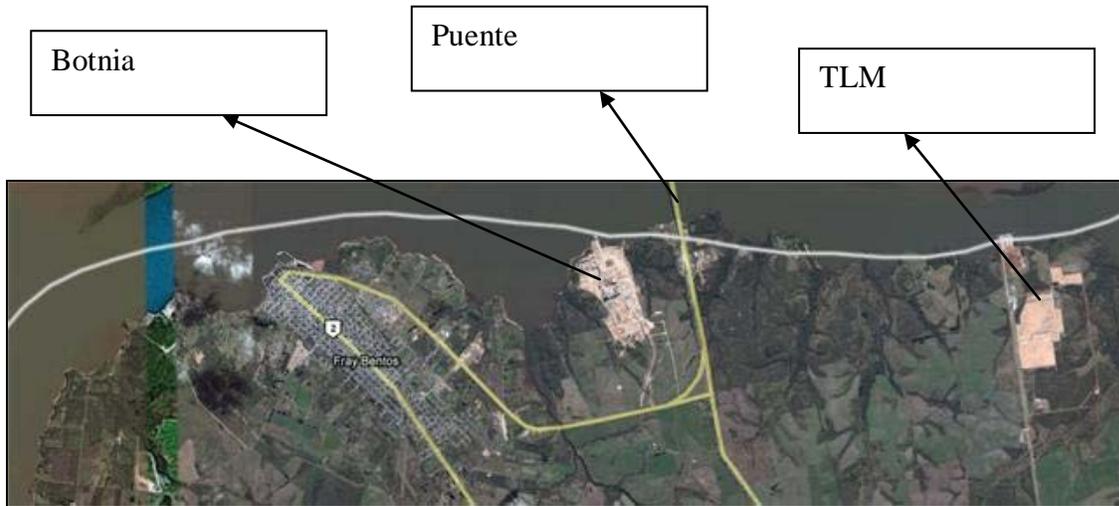
**E:** ¿Y no es riesgoso?

**R.C.:** ¿El pasar por ahí? Hoy por hoy está bastante bien aceitado, pero al principio sí se complicaba, en especial porque no lo veían tan accesible, pero además trae sus costos extras también porque un remolcador tiene que esperarlo ahí y tiene una hora más de navegación hasta la terminal.

**E:** ¿Y todo se soluciona con el dragado?

**R.C.:** Se soluciona con el dragado el que pueda salir con más carga, lo que no se soluciona es pasar por debajo del puente.

Actualmente, si hay mucho viento no puedes pasar, tiene que aguantarse hasta el otro día de repente para pasar. Son inconvenientes extras que te trae el hacerlo del otro lado del puente.



**E:** Hay un terreno grande al lado del puente. ¿Nunca se pensó hacer la planta de celulosa allí?

**R.C.:** Si, la idea era hacerla ahí, lo que se planeó fue la construcción de la Zona Franca, iba a haber una Zona Franca e iba a haber una terminal también, pero motivado con el problema que hay con Argentina y todo eso, se decidió, creo que vino la orden del gobierno, que ahí no se podía hacer.

**E:** O sea que podríamos concluir que, uno de los impactos de Botnia es que derivó en un impedimento para construir una planta de celulosa donde pensaba hacerlo ENCE. TLM, entonces formaba parte de un proyecto más grande.

**R.C.:** Si, claro.

**E:** De esa forma, Botnia impacta negativamente en las exportaciones desde TLM.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**R.C.:** Si, Botnia lo que hizo fue un muelle, un puerto para barcazas, porque Botnia empezó antes, vio las cosas de afuera y “leyó el diario el lunes”, entonces no se la jugó a hacer una terminal ahí, pero Eufores sí la hizo, una terminal para sacar madera, granos y otras cosas, y cuando estuviese la planta también sacar los barcos de celulosa llenos desde esa terminal, pero pensó que se iba a dragar.

Botnia hizo lo lógico, barcazas hasta Nueva Palmira donde sí hay dragado suficiente.

**E:** ¿El complejo de Nueva Palmira es relativamente nuevo no?

**R.C.:** ONTUR es nuevo, empezó después de la planta de celulosa, que tendrá 2 años; después de ese momento comenzó a funcionar.

**E:** ¿Es de Botnia también?

**R.C.:** ONTUR es una sociedad en donde Botnia participa al igual que otras empresas, pero debe tener la mayoría.

**E:** Hizo un enfoque totalmente diferente, con poco más de diagnóstico si se quiere.

**R.C.:** Claro, lo vieron de otra forma, vieron muchos problemas, a Eufores que ya había hecho la Terminal, con un dragado que venía demorado. Si lo hubiese dragado Eufores seguramente Botnia hacia el muelle ahí también ¿para qué va ser la logística de llevar todo para Nueva Palmira si podría tenerlo todo en un mismo lugar? También hay que tener en cuenta que TLM está desde el 2003, Botnia debe tener 2 o 3 años.

**E:** Es impresionante cómo un negocio encuentra su competencia y sus problemas “como sacados de la galera” porque para ENCE estaba todo dado en el 2003, no existía la planta de Botnia, el dragado estaba por hacerse supuestamente, etc. La perspectiva era ideal hasta que vino Botnia a esa zona.

**R.C.:** Si, pero no perjudicó eso a lo que es TLM. Lo que perjudicó fue que no se drague. Hicieron la terminal de treinta millones de dólares con poco dragado como para que no puedan entrar los barcos, en sí no me parece que Botnia haya perjudicado a Eufores.

**E:** ¿Nunca se planteo la cooperación de ENCE con Botnia?

**R.C.:** Se ha vendido madera de Eufores a Botnia, se han hecho algunos negocios de venta de madera y eso, pero no otra cosa que yo sepa.

**E:** ¿Y van por río o por otros medios?

**R.C.:** No, fueron en camiones, es muy cerca, son quince kilómetros de distancia.

**E:** Esta pregunta seguramente no me la contestes porque no me la contesta nadie, ¿la idea de que ENCE haga la planta en Uruguay sigue en veremos?

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

**R.C.:** No, lo más seguro es que la hagan, ahora lo que pasa es que Eufores vio que no podía hacer la planta ahí porque Botnia construyó la suya y con todo el lío que se provocó con Argentina, hacer otra planta sobre el Río Uruguay era inviable, entonces buscó otro lugar dentro de la costa uruguaya, en el litoral la están haciendo, la empezaron a hacer en Conchillas en Punta Pereira donde tienen todos los permisos que refieren a medio ambiente.

Por el momento está parada, se hizo remoción de tierra y ya está el proyecto. Se paró porque ENCE vendió parte de su patrimonio en el Uruguay y dentro de lo que vendió, está TLM, entonces ahora los dueños son Stora Enso y Arauco son los que van hacer la planta de celulosa y vuelven a estudiar la viabilidad, aparentemente el lugar sería el mismo.

**E:** ¿TLM formaría parte de la logística de ese proyecto?

**R.C.:** Si, formaría parte de la logística. La idea que por lo menos Eufores tenía era de cómo alimentar la planta que iba a estar en Punta Pereira (que es en conchillas, frente a Buenos Aires).

Sería desde Paysandú, TLM y desde el Este por el Puerto de La Paloma en barcazas oceánicas que cargan aproximadamente ocho mil toneladas. A su vez también abastecerán con camiones las zonas centro del país.

Esa era la logística que se tiene planeada. Nosotros llegamos hacer un estudio porque se hubo una licitación, pero después se tiró atrás por todo este tema de que vendieron gran parte del patrimonio, ahora hay que ver qué van a hacer estos nuevos inversores.

**E:** No sé si quieres ahondar en detalles de ese proyecto.

**R.C.:** Si, es un proyecto, para el 2012 se espera tener la planta de celulosa. Están en pleno estudio.

El tema que perjudicó a Eufores puede ser que al Botnia hacer primero la plata y ver la reacción de Argentina, Eufores vio que la planta ahí no se podía hacer, o el gobierno le dijo que ahí no se podía, en eso pudo haber perjudicado. Si Botnia no venía, Eufores iba hacer la planta ahí y el problema lo iban a tener ellos con los argentinos, pero bueno ya la planta iba estar ahí y nadie le iba a poder hacer nada.

**E:** ¿El tema del dragado iba a estar igual?

**R.C.:** Pero tendría la planta allí y buscarían una alternativa como lo hizo Botnia, y la terminal quedaría para barcazas.

**E:** Esta situación es perjudicial no sólo para Botnia y ENCE.

**R.C.:** No, se perjudican muchos y además un puerto ahí con un dragado similar al de Nueva Palmira hubiese estado espectacular. Mismo nosotros en Gertil teníamos muchas expectativas, un tiempo atrás creíamos que íbamos a trabajar en Fray Bentos no en

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Montevideo, porque se suponía que se iba a dragar, iba a haber muchas cargas, la idea de la empresa era estar allá y no acá, y bueno por el tema del dragado no fue lo mismo.

**E:** ¿Y a Gertil no le sirve más quedarse acá y que en TLM cargue solamente un 40%?

**R.C.:** A nosotros nos sirve, Gertil trabaja acá, allá y en todos lados, viene bárbaro.

**E:** Pensando desde la óptica de Ence ¿no se serviría cargar todo acá?

**R.C.:** No, porque ellos tienen la planta de chipeado en el barrio peñarol, allí no tienen la capacidad de sacar 16 barcos al año, no tienen espacio más que para acopiar esa madera y cargarla en los barcos, necesitan que vengan de allá cargados con algo para después completarlos acá.

**E:** ¿Otra incidencia en la actividad es la variación del precio de la celulosa?

**R.C.:** Se desplomó en el año 2009 y ahora como que está mejorando, como todos los commodities. Afecta, claro, este año ha sido un año malo para muchos, pero para el rubro madera muy malo, sumamente afectado en todo el mundo. En Europa y en Japón han cerrado plantas de celulosa, que es a donde venden los cargadores que nos contratan a nosotros.

**E:** ¿Pero el año que viene o a fines de este mismo año empieza a levantar?

**R.C.:** Si, ya están levantando, se está volviendo a niveles normales.

**E:** Ricardo, muchas gracias por tu tiempo.

## **ANEXO 2 – Conferencia Expo Puertos 2009: Sistema Nacional de Puertos e Hidrovías**

**C/N(R) Gastón Silbermann–Vicepresidente de la ANP (Presidente desde Agosto 2009)**

### 1 – Introducción

Vamos a cambiar un poco el eje de las exposiciones, no van a ser tan técnicas sino que en concepto, más política.

Las características de nuestro territorio, de nuestra posición geográfica, de nuestra extensión territorial, de la concentración de población en su gran mayoría sobre los departamentos con litorales, de las características de nuestra economía, de nuestro comercio exterior y de la distancia entre los puertos; son elementos que vamos a tener en cuenta.



Este esquema plantea cómo en esta administración de gobierno se está llevando adelante la política portuaria. Vemos que a la cabeza está el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cuya órbita giran todos los puertos, estos dependen de este ministerio, ya sean comerciales, deportivos, turísticos, etc., públicos o en régimen de concesión privada.

Hay tres elementos que aquí vemos, que en aplicación para los puertos son premisas básicas, que son: la infraestructura, el transporte intermodal y la logística.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Nos referimos a infraestructura portuaria cuando el Poder Ejecutivo (a través del Ministerio de Transporte) determina que el transporte será intermodal, vamos partiendo de la base de que consideramos la inteligente combinación de los diferentes sistemas de transportes para que la operativa portuaria redunde en una mayor competitividad del comercio exterior.

También de la actividad logística, teniendo en cuenta la característica de los puertos del Estado de ser puertos libres, o sea, la libre circulación de la mercadería por sus puertos está exonerada de las tasas y tributos correspondientes a la importación y exportación.

El programa de gobierno ha determinado que los puertos, a nivel nacional, sean como un sistema, teniendo en cuenta justamente todas las características a las que hacíamos referencia al principio. Este Sistema Nacional de Puertos, que por ahora es un proyecto en construcción previsto en el programa de gobierno, pasa a ser parte de la política portuaria como una política de Estado.

Este sistema, entre sus premisas básicas tiende a la especialización, a la complementariedad y a la explotación de sus puertos como puertos libres, siempre hablando de puertos libres dentro de los puertos comerciales públicos.

La Administración Nacional de Puertos es la autoridad portuaria nacional, por ahora en materia de puertos comerciales y de ella dependen entonces estos puertos, pero también asesora al Ministerio de Transporte en materia portuaria en todos los puertos, no sólo públicos, sino también privados y además promueve la inserción regional, como se está haciendo y como lo vamos a ver más adelante.

En la siguiente figura se ven todos los puertos del territorio nacional, aquí están los puertos que hoy están en funcionamiento en mayor o menor grado de operativa. Los puertos públicos están en color anaranjado, sus nombres dentro del territorio. Los puertos en régimen de concesión privada los tenemos sobre la margen izquierda en color amarillo.



*Aclaración por parte del equipo: este fue el gráfico utilizado en la conferencia, en el mismo puede apreciarse un error en el orden de los puertos fraybentinos, ya que lo correcto es ubicarlos como en la adaptación realizado por nosotros en la descripción del entorno portuario de la página 8.*

Estos son entonces los 7 puertos comerciales del Estado, puertos que administra, mantiene y desarrolla la Administración Nacional de Puertos: Montevideo, Puerto Sauce de Juan Lacaze, Colonia, Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú y Salto. Cuatro de estos puertos están sobre el Río Uruguay.

El hecho de administrar los puertos como un sistema tiene una virtud, en base a aquellos puertos que tienen una actividad importante y una rentabilidad considerable (como son los puertos por ejemplo los puertos de Montevideo, Colonia y Nueva Palmira) nos permite como consecuencia de esa actividad, asignarle recursos e infraestructura a aquellos otros puertos que están prácticamente inactivos o con un mínimo de actividad.

Ahí entonces es cuando hacemos jugar los criterios de complementariedad y especialización, aunque no en forma exclusiva ni excluyente. O sea, tender hacia la especialización buscando los mayores resultados de eficiencia pero sin dejar de tener en cuenta la complementariedad con otros tipos de carga y de acuerdo a una realidad regional.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Cuando hablamos de región, no hacemos referencia exclusivamente a los puertos del territorio uruguayo, sino que tenemos en cuenta otros puertos como pueden ser los puertos vinculados a la Cuenca del Plata que incluyen las Hidrovías Paraguay - Paraná y también al Río Uruguay.

O sea que consideramos en esa política de expansión y de inserción regional, tener un mayor y fluido intercambio con puertos por ejemplo argentinos, como vamos a hacer referencia después con respecto a Concepción del Uruguay.

Cuando hacemos referencia al intercambio no nos estamos limitando exclusivamente a la actividad portuaria, sino que la estamos vinculando también al transporte marítimo y fluvial y al desarrollo de una marina mercante, de cabotaje, es decir, de transporte fluvial, y como consecuencia de ella traerá aparejado también el desarrollo de las industrias navales.

Pero vamos a resaltar también lo que hoy mencionábamos de los principios básicos que tiene este programa de gobierno, esta política nacional en materia portuaria, que es el desarrollo de las actividades logísticas. Cuando digo desarrollo de las actividades logísticas, no me estoy refiriendo a la cadena productiva logística, sino a aquellas actividades concretas que incorporan valor agregado a la mercadería en tránsito.

Justamente las mercaderías que pueden ser objeto de la incorporación de mano de obra. Tenemos que ver entonces esta cadena logística, vamos a pensarla, yo voy a ir en el siguiente punto puerto por puerto, pero omitiré el puerto de Montevideo que lógicamente es nuestro puerto más importante, por donde sale junto con Nueva Palmira el mayor volumen o movimiento de carga de contenedores.

Hay que ver que el 65% del comercio exterior mueve vía marítima y dentro del 100% de lo que es el comercio exterior, cerca del 80% sale por el puerto de Montevideo.

2 – Cadena Productiva



Vamos ahora entonces a la cadena productiva logística, y ahora sí la consideramos desde el lugar de origen de la mercadería, o los pasajeros.

El transporte dijimos que tiene que ser intermodal, o sea, buscar una mayor eficiencia en el transporte de mercaderías combinando el transporte carretero con el ferroviario, incluso el aéreo, el fluvial y marítimo; y como el lugar de interfaz, de cambio de sistema de transporte está el puerto.

Entonces, en los puertos del Estado, que son puertos libres, es donde la Administración Nacional de Puertos tiene que proveer la infraestructura necesaria para que estos puertos puedan tener actividad portuaria y además suministrar los elementos, para que los operadores privados puedan desarrollar esa actividad logística de que hablamos.

De esta manera, la mostramos como el ensamblado de cinco eslabones, si un eslabón de ellos se debilita o falla, se rompe la cadena; lógicamente siempre teniendo como centro el eslabón que es el puerto.

Yo les decía hoy que pensemos en esta cadena logística aplicada en otra instancia a los puertos que permanecen o que tienen muy baja operativa como son Fray Bentos, Paysandú y Salto.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Lógicamente que si estamos hablando de la operativa portuaria, tenemos que ver el otro lado del muelle, necesitamos los buques adecuados que puedan llegar hasta los puertos para operar y cargar mercadería.

El Río Uruguay, como todo río, lógicamente tiene una naciente, y a medida que avanza hacia su desembocadura va incrementando su caudal, su anchura, su profundidad, quiere decir que cada puerto del Río Uruguay va a ser considerado diferente de acuerdo a sus propias características, de acuerdo al tipo de barco que puede llegar y de acuerdo también a la producción de su Hinterland, de su entorno, que involucra no solamente puertos uruguayos, sino que puede involucrar departamentos uruguayos y también provincias argentinas. Siempre en este caso hablando del Río Uruguay.

Y la vía navegable: Podemos tener un puerto con su infraestructura, los transportes, la infraestructura vial, los buques adecuados, pero también tenemos que tener la vía navegable. La navegabilidad de los ríos significa profundidad adecuada que puede ser natural pero también con intención de la mano del hombre se mejora las condiciones.

Pero también tiene que haber señalización y cartografía, sin las cuales las posibilidades de la navegación en los ríos se reducen considerablemente.

Tenemos entonces que esta cadena logística nos sirve para la exportación, importación y también para los tránsitos. Decíamos hoy la importancia que tiene una ciudad puerto, una ciudad puerto es generadora de riquezas económicas, es un potencial, es un elemento también generador de fuentes de trabajo.

Lo que hace la ANP en sus puertos comerciales, pensando en los puertos del Río Uruguay con baja operativa, es facilitar el acercamiento de las partes, de los actores portuarios, de los actores de esa cadena logística para tratar de darle esa operativa a sus puertos.

Eso se logra conformando, como ya existe en Montevideo o en Nueva Palmira, una comunidad donde participen todos aquellos actores de la actividad portuaria que forman parte en todos los aspectos, ya sean operadores de tierra, armadores, líneas navieras, exportadores. Esa comunidad portuaria organizada por la ANP tiene lugar en un evento denominado “coordinadora”.

### 3 – Puertos sobre el Río de la Plata

Nos salteamos el puerto de Montevideo, ya que siendo el más importante va ser referida por nuestro compañero Fernando Puntigliano.



Puertos sobre el Río de la Plata al oeste de Montevideo: Puerto Sauce de Juan Lacaze, opera con carga rodante.

Este puerto pretendemos multiplicarlo, es decir, establecer un puente fluvial entre Montevideo - Buenos Aires y Montevideo - La Plata.

En este sentido están avanzadas las gestiones, Juan Lacaze está ubicado en el este del MERCOSUR, captando el transporte de carga que proviene de Chile y puede llegar incluso por carretera a San Pablo, o sea que no se trata solamente de un corredor oceánico que conecta dos océanos sino dos regiones importantes de esta parte sur del continente que es de las más ricas de América Del Sur.

Este proyecto está en una etapa de su estudio de viabilidad, fue incorporado en IIRSA, iniciativa para la infraestructura regional sudamericana.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”



El puerto de Colonia está en plena actividad, el año pasado batió todos los records de transporte de pasajeros llegando a los 2 millones de pasajeros, igual que en enero y febrero también batió los records en esos meses de este año.

La Terminal de Colonia tiende a ser especializada también en transporte de pasajeros y automóviles.

Consideramos al puerto de Colonia como un conjunto geográfico con el Puerto Sauce.

Puerto Sauce está a 135 Kilómetros de Montevideo y a menos de 40 de Colonia, o sea que se pretende dentro de esos conceptos de especialización, tender a que toda la carga sobre ruedas salga por puerto Sauce y todo el pasaje entre o salga por puerto de Colonia, o sea que tiende hacia esa especialización.

La foto muestra la nueva terminal de pasajeros, de última generación que va proporcionar a estos una la mayor confortabilidad, estará lista para setiembre del 2009.



El costo de esta Terminal es de seis millones de dólares. Si comenzamos a sumar el equipamiento y el amoblamiento de todo aquello que se instala, el entorno, el pavimento, el caminado y el perímetro consumirá otros cinco o seis millones. O sea que la suma total de la inversión que costea la propia ANP va a ser superior a los 10 millones de dólares.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

También se prevé como proyecto dentro de la planificación estratégica en materia portuaria la expansión del Puerto de Colonia hacia el oeste.

### 4 – Puertos sobre el Río Uruguay

Ahora pasamos a los puertos sobre el Río Uruguay.

Puerto de Nueva Palmira, kilómetro cero del Río Uruguay, es un puerto hub como el de Montevideo, o sea un puerto por donde se mueve el 50 % del comercio exterior, exportación e importación pero también su otro 50 % que es mercadería en tránsito que fundamentalmente proviene de la Hidrovía Paraguay -Paraná.

Hablando de especialidades en Nueva Palmira, sobre una faja de 13 Km. que nace en el kilómetro cero y hasta el kilómetro 13 están instaladas ahora una zona franca del Estado y dos terminales portuarias en régimen de concesión privada que tienen las características de zona franca como son Corporación Navíos y el puerto de Ontur.

Este último trabaja mayormente con productos cítricos y la celulosa que proviene de Botnia, el de Corporación Navíos trabaja con graneles.

Pero vamos entonces a la Terminal pública de ANP. Este puerto es el segundo en importancia en el Sistema Nacional de Puertos, es puerto libre, también por eso trabaja con mercadería en tránsito, comienza en cuestión de breves días o semanas la extensión del muelle de ultramar y la construcción de un muelle para barcazas, como también ya se ha efectuado el llamado a licitación para dotarlo de una grúa para operar con contenedores.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”



La terminal pública de la Administración Nacional de Puertos es señalada como muelle oficial en la foto. La extensión del muelle va a permitir operar dos buques simultáneamente y la extensión para el atraque y la operación con barcazas, donde se va a poder operar con contenedores.

La característica más relevante del Puerto de Nueva Palmira es que es un puerto de interfaz entre mercadería que llega en barcazas autopropulsadas o buques de transporte fluvial y buques de ultramar, es el puerto que integra la Hidrovía Paraguay – Paraná.

Así que en materia de importancia con respecto a Nueva Palmira fundamentalmente es uno de los puntos iniciales de la Hidrovía Paraguay – Paraná, y además se pueden cargar hasta un calado de diez metros. La limitación que tenemos, que veremos después, es el canal Martín García.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

### Fray Bentos



El Puerto de Fray Bentos ya fue fortalecido, ampliado, extendido su muelle de ultramar.

Su función principal es la granelera pero también va a tener una actividad complementaria con contenedores, hay mercadería contenedorizada en la zona, por lo tanto también se le va a dotar de una grúa para operar contenedores.

Tenemos destinado al puerto de Fray Bentos para que sea una base pesquera ya que es creciente la demanda de los puertos nacionales, para operar flotas pesqueras extranjeras que operan en el Atlántico sur.

También desarrollará actividades complementarias, pues el puerto de Fray Bentos está con muy baja operativa, también se podrá cargar madera en rolo, carga paletizada y en desarrollo de una insipiente industria naval de reparación.

Aquí decíamos que es un puerto granelero, pero también hay un llamado a licitación que comenzará en los próximos días para disponer de un área para la construcción de silos y operar con graneles; con barcazas o con buques de transporte fluvial.

El problema limitante Fray Bentos lo vamos a comentar en la última proyección.

## Paysandú



El puerto de Paysandú, de acuerdo a lo planteado anteriormente, posee diferentes características, el río es más angosto, menos profundo, pero hay carga en la zona y de acuerdo a las distancia, es factible (ya hemos recibido infinidad de señales de interés) que sea un puesto que cargue contenedores en buques de bajo calado, o sea que tengan buques de transporte fluvial o barcazas pequeñas, convoyes o barcazas motorizadas.

Aquí vemos que se está operando con una grúa que ha sido una grúa muy antigua que estaba desactivada pero con el propio personal de la ANP se reacondicionó y acá la vemos operando, lo mismo está ocurriendo en estos momentos en el puerto de Salto y también con otra grúa similar en el puerto de Fray Bentos que ya está por ser reparada y montada en el muelle de Fray Bentos.

Decíamos entonces que el refuerzo del muelle de cabotaje del puerto de Paysandú para operar con contenedores esta por empezar en las próximas semanas y está prevista su finalización también para septiembre- octubre del 2009, época en que se culminará también el dragado del Río Uruguay en el tramo Concepción del Uruguay – Paysandú, tramo que le compete a Uruguay y se está realizando, ahora lo cual significa que luego de reforzado el muelle, el dragado en el canal Almirón, habrá carga de contenedores desde Paysandú en tránsito al puerto de Montevideo.

Y con Paysandú hemos concretado una sinergia muy importante con el Puerto de Concepción del Uruguay nuestro representante de la provincia y de la ciudad de Concepción del Uruguay hoy, aquí presentes, pero la problemática que padece Concepción la vamos a comentar después porque es similar a la que padece Fray Bentos por sus características.

“Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”



El Puerto de Salto tiene mayores limitaciones y dificultades: el río tiene menor profundidad, no hay señalización ni cartografía, aunque en estos momentos tenemos entendido que la armada está trabajando justamente para hacerlo más navegable.

En esta foto podemos ver una de las dos grúas que están siendo reparadas en Salto.

También se está por presentar el llamado a licitación para la reparación del muelle de Salto.

A partir de Salto, río abajo podrían navegar barcas con baqueanos incluso hoy en día.

5 – Transporte fluvial – Hidrovías

	DESDE MVDEO KMT POR AGUA	KMTS. RÍO Uruguay	HORAS NAVEG DESDE MVDEO	PROFUND. ACTUAL	PROFUND. PREVISTA CARU	PROFUND . DESEADA
SALTO	625	335	35	9 ft.	9 ft.	9 ft.
Paysandu	495	205	28	12 ft.	17 ft.	17 ft.
FRAY BENTOS	385	95	22	17 ft.	23 ft.	28 ft.
NUEVA PALMIRA	290	0	16	32 ft.	32 ft.	36 ft.

Fíjense en las últimas 3 columnas, profundidad actual, profundidad prevista por CARU, profundidad deseada.

La profundidad deseada es una aspiración que en algún momento esperamos se pueda concretar.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Las limitaciones que tienen fundamentalmente el Puerto de Paysandú y de Fray Bentos son actualmente: los 12 pies que tiene el puerto de Paysandú que no le permite llegar por ejemplo buques como el ANCAP o no le permite pasar a los buques de bandera uruguaya que hoy podrían si estuviera el muelle reforzado.

La profundidad prevista por la Comisión Administradora de Río Uruguay es para Paysandú 17 pies. El Ministerio de Transporte está dragando el paso Almirón para habilitar esos 17 pies para setiembre 2009 y aquí tenemos la problemática de Fray Bentos es similar a la del puerto de Concepción del Uruguay.

Tanto Concepción del Uruguay como Fray Bentos son puertos de interfaz entre el transporte fluvial y el transporte marítimo porque son puertos graneleros a donde llegan buques que pueden cargar veinte o treinta mil toneladas o buques de hasta cuarenta mil toneladas, aunque salgan con carga incompleta.

Pero ocurre que hay pasos de baja profundidad por el no dragado del Río Uruguay que nos lleva a que tanto Fray Bentos como Concepción del Uruguay en lugar de tener los 23 pies de profundidad deseado tiene solamente 17 (Concepción del Uruguay inferior todavía).

Quiere decir que los buques graneleros que pueden acceder hasta el puerto de Fray Bentos y de Concepción del Uruguay en lugar de cargar veinte mil toneladas de graneles pueden cargar apenas 7 u 8 mil toneladas, lo cual no hace redituable la operación y por eso es que estamos sumando esfuerzos y tratando de lograr esa sinergia para que en el seno de la Comisión Administradora del Río Uruguay y en coordinación de ambas naciones se habilite definitivamente el dragado del Río Uruguay para que Fray Bentos y Concepción puedan operar normalmente de acuerdo a su tradición como puertos esencialmente graneleros que son.

¿Qué es lo que está pasando? Ustedes saben de la existencia de los estatutos de la Hidrovía Paraguay – Paraná, que están hechos ley por los cinco Estados parte. Son Bolivia, Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, se establece igualdad de posibilidades y oportunidades para todos los Estados parte, pero ocurre que en el capítulo correspondiente al pilotaje, practica o pilotaje lo pueden ejercer prácticos o baqueanos según las características del río.

Si hablamos del Paraná o Paraguay resulta que ese artículo no está internalizado, no está hecho ley ni por Argentina ni por Paraguay entonces los buques de bandera nacional uruguaya (estamos hablando de buques de río de hasta 6 mil toneladas) tienen que pagar práctico argentino en jurisdicción argentina y baqueano paraguayo en jurisdicción paraguaya, lo cual se imposibilita por el costo que tiene y los hace no rentables.

Lo más lamentable es que hay una producción en la cuenca Paraguay-Paraná que se está duplicando en un par de años y multiplicando más adelante y faltan barcos y faltan pilotos y así lo está demandando la cámara de armadores de la Cuenca del Plata.

## “Los puertos de Fray Bentos y el impacto de la planta de celulosa”

Nuestro gobierno está haciendo diligentes esfuerzos con el gobierno de Argentina, justamente hoy salió publicado en un diario que existen exenciones para con barcos de una empresa nacional que sí pueden navegar la Hidrovía mediante un artificio, digamos, les posibilita navegar con un patrón en lugar de tener que pagar prácticos. Esa extensión es válida también para el Río Uruguay.

Ocurre que gracias a esta sinergia que comentábamos con el puerto de Concepción del Uruguay, buques de la empresa Nobleza Naviera hoy están cargando contenedores allí, su calado lo permite y están trayendo esos contenedores en tránsito por Montevideo, o sea que esta sinergia es sumamente importante y esperamos que siga adelante y que justifique que los buques de bandera uruguaya puede traficar por las Hidrovía Paraguay –Paraná sin tener que pagar prácticos, lo cual sería un impulso importante a la marina mercante nacional, al transporte fluvial y también a la industria naval. Muy bien, muchas gracias.