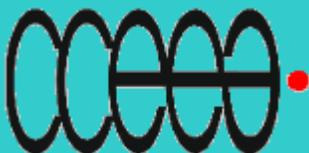


TRABAJO MONOGRÁFICO PARA OBTENER EL TÍTULO DE CONTADOR PÚBLICO.

**El puerto de Montevideo en su calidad de
puerto *hub* y las oportunidades de desarrollo
que puede ofrecerle a la región.**

Autores: Marcela Barreiro, Germán Rebella, Iliana Russo.
Tutor: Ing. Eduardo Alvarez Mazza.
Montevideo, Uruguay
2009



Facultad de Ciencias Económicas y de Administración
Universidad de la República



AGRADECIMIENTOS

Agradecemos especialmente a nuestro tutor, Ing. Eduardo Álvarez Mazza, quien desinteresadamente, con sus conocimientos y experiencia, nos sirvió de guía para el desarrollo de este trabajo.

ABSTRACT

El objetivo de este trabajo de investigación es analizar la situación actual del puerto de Montevideo como actor preponderante en el comercio exterior de nuestro país (importación y exportación) y las perspectivas futuras en relación a su posicionamiento como puerto de tránsito de mercaderías para toda la región (puerto *hub*).

En el primer capítulo se realiza una breve presentación histórica del puerto y se analiza la evolución del marco legal que lo regula.

En el segundo capítulo nos enfocamos en la descripción de las distintas tendencias existentes en el comercio internacional, regional y en el mercado de servicios logísticos y su incidencia en el ámbito portuario.

En el tercer capítulo nos involucramos en el concepto y las características que debe reunir un puerto para ser Hub.

El capítulo cuatro refiere a la operativa del puerto de Montevideo. La capacidad actual y proyectada del mismo y la eficiencia con la que trabaja. Realizamos también un análisis sobre el proyecto de una segunda terminal de contenedores.

En el capítulo cinco analizamos la visión del puerto de Montevideo en el mediano y largo plazo y algunas de las posibles alternativas a futuro: la instalación de una tercera terminal especializada de contenedores y la construcción de un puerto de Aguas Profundas en Rocha.

Finalmente, en el sexto capítulo exponemos las conclusiones del análisis efectuado.

INTRODUCCIÓN.....	.....
1. MARCO LEGAL EN LA HISTORIA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO	
1.1 El Puerto de Montevideo hasta 1992 .....	.....
1.2 El Puerto de Montevideo desde 1992: “Un cambio de timón en la vida portuaria nacional” .....	.....
1.3 La nueva ley 18.530.....	.....
2. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL, REGIONAL Y DEL MERCADO DE SERVICIOS LOGÍSTICOS.....	.....
2.1. Crecimiento del comercio y sus efectos en la actividad portuaria.....	.....
2.2. Hacia la búsqueda de la eficiencia: reducción de tiempos y costos.....	.....
2.2.1 Globalización económica.....	.....
2.2.2 Contenerización de la carga.....	.....
2.2.3 Crecimiento del tamaño y la capacidad de los buques.....	.....
2.2.4 Transporte multimodal.....	.....
2.3. Coyuntura política y económica a nivel regional. MERCOSUR. ....	.....
3. PUERTO HUB.....	.....
3.1. ¿Qué es un puerto hub? Concepto y características.	
3.2. Los principales puertos Hub del mundo.....	.....
3.3. Montevideo como puerto Hub.....	.....
3.3.1. El puerto de Montevideo como puerta de entrada y salida a la región. ....	.....
3.3.2. Ventajas de ser un puerto libre.....	..... ¡Error! Marcador no definido.
3.3.3. Hinterland y principales corredores marítimos, fluviales, terrestres y aéreos.	
3.3.4. La Hidrovía Paraguay-Paraná y sus principales puertos.....	.....
3.3.5. El Puerto de Montevideo en el sistema de Puertos Uruguayos. ....	.....
4. LA OPERATIVA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO .....	.....
4.1. Capacidad actual y proyectada. ....	.....
4.2. Eficiencia de las operaciones y necesidad de infraestructura. ....	.....
4.3. El proyecto de construcción de una segunda terminal de contenedores.....	.....
5. MIRANDO AL FUTURO: “Declarase la importancia de la política nacional de puertos”.....	.....
5.1. Proyección de la actividad portuaria en el mediano y largo plazo. Análisis FODA del puerto de Montevideo.....	..... ¡Error! Marcador no definido.

5.2.	Alternativas de cara al futuro.....	
5.2.1.	Tercera terminal de contenedores.....	
5.2.2.	Construcción de un puerto de aguas profundas en Rocha.	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO 6: CONCLUSIONES.....		
BIBLIOGRAFÍA.....		
ANEXO 1: TRABAJO DE CAMPO..... ¡Error! Marcador no definido.		
	Entevista realizada al Sr. Carlos Bastón - SUANP.....	
	Entrevista realizada a Fernando Correa - Katoen Natie Terminal Cuenca del Plata.	
	Entrevista al Ing. Fernando Puntigliano - Ex Presidente ANP.....	¡Error! Marcador no definido.
	Entrevista a Mario Baubeta - Presidente del Centro de Navegación.....	¡Error! Marcador no definido.
	Entrevista a Ing. Guillermo del Cerro- Schandy-Montecon...¡	¡Error! Marcador no definido.
	Entrevista a empresa MAERSK.....	
	Entrevista al Capitán Gastón Silbermann-ANP	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO 2: MARCO LEGAL.....		
	Ley 18.530 del 31 de Julio del 2009.	
	Decreto 494/009 reglamentario de la Ley 18530.....	¡Error! Marcador no definido.
	Ley 16.246 del 8 de abril de 1992.....	¡Error! Marcador no definido.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como finalidad abordar la posibilidad de posicionar el Puerto de Montevideo como un Hub regional, es decir un puerto concentrador y distribuidor de cargas. Las mismas llegan a través de grandes buques y luego se distribuyen en embarcaciones de menor porte, y también a la inversa.

El puerto de Montevideo tiene grandes cualidades para serlo, no sólo por la zona estratégica en la que se encuentra, que se transforma en una ventaja competitiva, sino por el tipo de carga que maneja; aproximadamente el 50 % de los contenedores que opera en forma anual corresponden a mercadería que se encuentra en tránsito, lo que significa que no somos consumidores de todo lo que ingresa ni productores de todo lo que sale del puerto, sino que también actuamos como nexos de una cadena de valor.

En relación a lo mencionado anteriormente podemos decir que Uruguay necesita ser eficiente en la prestación de servicios portuarios para poder competir en el mundo globalizado de hoy. Y la eficiencia dependerá del ahorro en costos, producto de mayor tecnología en las operaciones, adecuada capacitación del personal, infraestructura acorde a los nuevos

requerimientos de los mercados globalizados y reducciones en tiempos de espera, lo que redundará en un beneficio a los usuarios de los servicios y en un beneficio económico para el puerto y el país.

Sumado a lo anterior, tenemos que agregar la reforma portuaria del año 1992, que mediante la incorporación del actor privado en la prestación de servicios portuarios ha mejorado sustancialmente la visión del mismo desde el exterior, dejando de ser un “puerto sucio” y agregándole a Montevideo la calidad de “puerto libre”, que significaría una enorme ventaja competitiva en el manejo del tránsito.

Este estudio está basado en información recolectada de distintos libros, revistas, investigaciones monográficas, artículos especializados e Internet, así como de opiniones recabadas mediante entrevistas directas con personas entendidas en el tema, actores del ámbito portuario, tanto públicos como privados, que nos aportaron sus conocimientos y nos ayudaron enormemente en el desarrollo de esta investigación.

1. MARCO LEGAL EN LA HISTORIA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

1.1 El Puerto de Montevideo hasta 1992

Situado en latitud 34° 54´ 33´´ Sur, longitud 56° 12´45´´ Oeste, ubicado en el Río de la Plata en la bahía de la ciudad de Montevideo, éste Puerto se ha caracterizado por sus condiciones naturales y su estratégica posición geográfica para el tráfico marítimo tanto regional como mundial; lo que ha llevado a ubicarlo en un lugar de privilegio en lo que respecta al desarrollo del país.

Reseña histórica:

La historia del Puerto de Montevideo está enmarcada por grandes acontecimientos, como la creación en 1776 del Apostadero Naval, destinado a defender las posesiones españolas en una amplia zona que iba desde el Río de la Plata hasta las Islas Malvinas. En el siglo XIX Montevideo tenía más de la mitad de su población extranjera y por lo tanto se preocupaba más por mirar hacia Europa que al interior del país, a raíz de esto obtuvo como resultado un escaso desarrollo de los medios

de transporte hacia el interior y en cambio un importante desarrollo de la navegación, lo que incrementó la actividad comercial en el Puerto de Montevideo convirtiéndolo en un potencial competidor del Puerto de Buenos Aires.



Fuente: El entorno del Puerto y el Apostadero Naval, según reconstrucción histórica reciente de Menck Freire (1996)

En 1814 el imperio español fue derrotado en América del Sur por las fuerzas independentistas al mando del almirante Guillermo Brown. Y en la segunda mitad del siglo XIX se empezó a considerar prioritaria la construcción de muelles.

El crecimiento del comercio y los movimientos de barcos comenzaron a ascender, y el Muelle Viejo del Puerto de Montevideo comenzó a ser

insuficiente para hacer frente a las exigencias del tráfico marítimo internacional, por lo que se acentuaban las dificultades en la carga y descarga de mercaderías.

Para minimizar los problemas se tomaron algunas medidas entre las que se destacan: la construcción de un edificio para la Aduana con sus muelles y rampas, la promulgación de un reglamento del puerto de Montevideo, la imposición de penas para los que destruyesen las boyas y señales de navegación y la creación de un impuesto especial para recaudar fondos y poder instaurar un faro.

En 1883 se reglamenta una ley que autoriza la construcción del puerto en la bahía de Montevideo.

Fueron varios los proyectos presentados para la construcción del mismo, lográndose en 1901, bajo la presidencia de Juan Lindolfo Cuestas, colocar la piedra fundamental en lo que implicarían las obras de infraestructura necesarias para su operativa como puerto de gran escala, obra que ha sido de gran importancia hasta el día de hoy.

En el año 1931 el Puerto de Montevideo ya contaba con 20 grúas pórtico para 5 toneladas, 17 de medio pórtico, 7 guinches a vapor para 8 toneladas, 10 para 6 toneladas y 12 para 1,5 toneladas.¹

¹ Montaldo, Jorge (Junio 1992) “*Manual de Inducción Portuaria*”

Evolución de la normativa portuaria:

La normativa reguladora de la actividad portuaria desde la creación del puerto a principios del siglo XX hasta 1992 estaba basada en el monopolio del Estado como “Puerto administrador”.

En el año 1909 se promulga la ley 3428 en la que el Estado es quien administra, explota y controla todo lo que refiere al puerto.

El 21 de julio de 1916, por medio de la ley 5495 se crea la Administración Nacional del Puerto de Montevideo, y se le asigna a la misma la prestación de todos los servicios portuarios, con ausencia total de competencia y de capitales privados en los puertos uruguayos. Como consecuencia de la promulgación de esta Ley y sus decretos reglamentarios, se fue regulando la operativa portuaria a través de distintas oficinas públicas.

El 25 de julio de 1927 el Poder Ejecutivo decretó el monopolio Estatal de todos los servicios marítimos del Puerto de Montevideo, con algunas excepciones, a favor de la administración portuaria.

Finalmente, la ley 11.037 de 1948 modifica la denominación, haciendo referencia a la Administración Nacional de Puertos (ANP), organismo descentralizado del Poder Ejecutivo con autonomía funcional y financiera.

Situación del Puerto de Montevideo hasta el año 1992:

- La Administración Nacional de Puertos (ANP) actuaba en forma de monopolio sobre los servicios terrestres, de carga y descarga de las mercaderías sobre los buques.

No existía intervención de empresas privadas en lo relativo a la actividad portuaria, salvo en aquellos casos en los que las empresas estatales o paraestatales carecieran de la maquinaria o infraestructura para hacer frente a las operaciones.

- La estiba y desestiba de los buques estaba a cargo de la Administración Nacional de Servicios de la Estiba (ANSE).

- Ambos Entes contaban con autoridades y regulaciones diferentes y si consideramos que los servicios de carga y estiba (al igual que el proceso inverso) están íntimamente correlacionados, esta diferencia institucional resultaba en una falta de coordinación e inexistencia de unidad de mando que, entre otros factores, llevaba a la ineficiencia portuaria.

- El rol de la ANP no era el de dirigir y coordinar la actividad portuaria, en carácter de autoridad estatal, sino que consistía en la prestación de servicios portuarios (terrestres y marítimos)

- La operativa portuaria de la época estaba marcada por una serie de interrupciones en los servicios, algunas de las cuales eran previamente programadas (los llamados “paros perlados”, lo que significaba realizar paros por turnos, debiendo considerar además que los turnos de cada actividad eran diferentes), que aumentaban los tiempos de espera de los buques en el puerto y en consecuencia sus costos, disminuyendo la productividad y aumentando la desconfianza de los armadores, alimentando la imagen de Montevideo como “puerto sucio”, lo que significaba que no era confiable para el naviero, y llevando esta desconfianza a que eventualmente muchos armadores saltaran su escala por Montevideo llevando su carga a otros puertos de la región para luego transportarla. Esto ocasionaba un aumento de los costos para los usuarios.

- La estructura administrativa era demasiado pesada, mientras que el volumen de carga disminuía, el número de funcionarios nunca dejó de

crecer. Existía total descontrol tanto a nivel administrativo como de gestión.

1.2 El Puerto de Montevideo desde 1992: “Un cambio de timón en la vida portuaria nacional”.

Desde fines de la década de los '80, se observa en toda la región una tendencia a la privatización de empresas públicas, desestatización, reduciendo la participación del Estado en actividades comerciales.

Uruguay no estuvo ajeno a dicha tendencia, que también abarcó el ámbito portuario.

Históricamente el puerto de Montevideo ha servido de base para el desarrollo del comercio exterior en el Uruguay, aunque esta característica se vio realmente reforzada a partir de la aprobación de la Ley de Puertos 16.246 de 1992 y sus decretos reglamentarios, que reformaron de manera sustancial el marco legal existente, proporcionándole al puerto una serie de ventajas comparativas que han resultado fundamentales para el crecimiento y desarrollo del mismo en los últimos años.

Entre sus principales pilares se destaca la idea de desplazar al Estado de su carácter comercial como explotador de los servicios portuarios, permitiendo que capitales privados inviertan en estas actividades, aportando infraestructura y visión de negocios, que hasta ahora se veía limitada.

Es importante aclarar que si bien la aprobación de la ley se encuadra en esta tendencia que existió a nivel regional de desestatización, es incorrecto decir que es una ley privatizadora. “Más bien se trata de una norma liberalizadora de la actividad portuaria, que viene a poner definitivamente de manifiesto que la misma no constituye monopolio del Estado”.²

Es decir, habilita a que los servicios portuarios sean también prestados por privados.

Según la ANP, “esto ha significado un cambio de política portuaria: de un concepto de puerto propietario al concepto de autoridad portuaria reguladora de la actividad, donde conserva la propiedad de la planta física pero no la propiedad total de la infraestructura sino de algunas

² “Guía logística y de Comercio Exterior” – 2008/2009 , página 58

áreas estratégicas como el dragado. A su vez actúa como facilitador y estimulador de la inversión y actividades de los actores privados.”³

Ya varios autores han utilizado distintas clasificaciones para los modelos de gestión empleados comúnmente en los distintos puertos del mundo. En el caso del puerto de Montevideo la ley 16.246 implicó un cambio del modelo “Puerto administrador” al modelo “Puerto Landlord avanzado” (o Main Port Manager).⁴

La Ley de Puertos impulsó el auge del movimiento de contenedores por Montevideo. Éste pasó de 98.382 unidades TEU⁵ en el año 1993 (de los cuales 19.086 correspondieron a los tráficos de tránsito o transbordo), a 675.273 en el 2008. De este total, 350.855 TEU fueron en los tráficos de tránsito o transbordo. La mitad de los contenedores que pasan por el Puerto de Montevideo pertenecen a los tráficos de tránsito o transbordo y

³ “Revista Uruguaya de Derecho Constitucional y Político”; Octubre 1993.

⁴ Puerto Landlord avanzado (Main Port Manager): La autoridad portuaria lidera la oferta portuaria, integrando servicios portuarios prestados por agentes a veces con intereses contrapuestos con el objetivo de mejorar la competitividad de la economía.

⁵ TEU= Twenty Equivalent Unit. Ésta unidad buscó uniformizar la longitud de los contenedores. Éstos son de dos tipos: 20 pies que equivale a un Teu, o 40 pies que equivale a dos Teu’s

es por ello que se debe destacar la importancia de los servicios en el Puerto de Montevideo.

Nos parece importante destacar los aportes fundamentales de esta ley:

- Crea los llamados “Puertos libres” una figura jurídica que no existía hasta ahora en la normativa legal uruguaya, pero sí en otras legislaciones.

Entre las principales características se debe mencionar: el puerto pasa a ser un exclave aduanero⁶. Esto implica que durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías están exentas de todo tipo de tributos. Se establece también la libre circulación de las mercaderías, sin tener que realizar ningún trámite u autorizaciones formales. Se podrán realizar todo tipo de operaciones sobre las mercaderías mientras que las mismas no modifiquen su naturaleza (depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado, desagrupado consolidado, desconsolidado, manipuleo, fraccionamiento, selección y mezcla).

⁶ Código aduanero ART 6: “la parte del territorio del país, en cuyo ámbito geográfico las disposiciones aduaneras no son aplicables y también la parte del territorio del país, en cuyo ámbito geográfico se permite, la aplicación de las disposiciones aduaneras de otros país”

- Se produjo una importante reducción de personal como consecuencia de varios incentivos incluidos en la nueva ley. Muchos de ellos pasaron a prestar servicios en las empresas privadas que surgieron con la aprobación de la ley y otros se jubilaron bajo el régimen de retiro incentivado. El Estado gastó aproximadamente 14 millones de dólares en indemnizaciones.

- Se estableció un nuevo régimen de prestación de los servicios portuarios: ART 1: “Los servicios portuarios se prestarán en los puertos comerciales de la República durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año si la respectiva demanda así lo requiere.” El trasfondo de este artículo fue la mejora de la productividad, para ello era fundamental reducir la espera de los buques y transformar al puerto en un puerto confiable en el cual los armadores pudieran tener la certeza de cuanto tiempo iba a estar atracado en el mismo una embarcación una vez que entraba al puerto. La prioridad quedó dada por “La prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos”

- Le otorga a la Administración Nacional de Puertos (ANP) nuevos cometidos, entre otros: administración, conservación y desarrollo del puerto de Montevideo, asesoramiento al Poder Ejecutivo en materia

portuaria, prestación de servicios portuarios directa o indirectamente cuando el Poder Ejecutivo lo determine.

Todos estos cambios introducidos con la ley hicieron que en muy poco tiempo el Puerto de Montevideo fuese capaz de cambiar radicalmente su destino, aumentando la eficiencia de las operaciones, haciéndolo un puerto mucho más atractivo y cambiando la imagen negativa que había tenido en los últimos años.

1.3 La nueva ley 18.530.

Luego de la Ley de Reforma Portuaria de 1992, el movimiento de cargas, graneles y contenedores comenzó a crecer a un ritmo constante, debido a todos los cambios comentados en el capítulo anterior.

El movimiento de carga contenerizada en el puerto de Montevideo creció de 1.628.000 toneladas en 1991 a 9.090.058 toneladas en 2008.



Fuente: foto propia, extraída en junio de 2009 del Puerto de Montevideo

La tendencia indica que la capacidad del puerto se verá saturada en muy poco tiempo (tema que trataremos más adelante) y es por ello que la mayor parte de los actores del ámbito portuario coinciden en que es necesario planificar una ampliación de la infraestructura portuaria para hacer frente a la demanda futura.

Las tendencias mundiales del tráfico de contenedores apuntan a la concentración del negocio en un número cada vez más reducido de líneas marítimas que son cada vez más grandes debido a las fusiones y adquisiciones de líneas de menor tamaño. Además hay que agregar el

mayor tamaño de los buques portacontenedores. Este último fenómeno es la respuesta de las empresas al auge de la economía China que aumentó la demanda y elevó el costo de los fletes.

En nuestra región ha aumentado el comercio de exportación e importación debido al auge en la demanda de productos agroindustriales así como también por el aumento en el PBI de los países de la región, que aumentaron el consumo y también las importaciones. Todo esto ha llevado a un aumento de actividad en los puertos y terminales de contenedores de la región.

En entrevista con el Presidente de la ANP, Cap. G. Silbermann, el mismo señala que en particular “el movimiento en el Puerto de Montevideo sigue creciendo, no solo en movimiento de contenedores sino en mercaderías, como arroz, animales en pié, chips de madera, por lo que es necesarios generar más espacio físico portuario, más lugares de atraque”.

La visión de los distintos sectores ha sido controversial. Por un lado están aquellos que consideran que la posibilidad de lograr la infraestructura que se necesita hoy en día y tener capacidad de servicio de forma tal de no tener que rechazar buques, como se nos mencionó en varias de las entrevistas que fue un problema acontecido en los años 2008 y 2009, está dado por la posibilidad de otorgar, por parte del Estado, una nueva

concesión para una segunda terminal portuaria especializada. Entre los mismos se encuentra el Estado y los privados interesados en operar una nueva terminal.

Por otro lado se encuentra el operador especializado actual del puerto, Terminal Cuenca del Plata (Sociedad anónima conformada por un 80% de origen belga y un 20 % ANP) quien, a diferencia de los anteriores, cree que éste cambio puede ser perjudicial para el puerto y el País.

En medio de las distintas opiniones, el 31 de julio de 2009 se promulga la ley 18.530 que contiene los términos de la concesión de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo

Una de las principales críticas que se le han realizado a esta ley ya en el ámbito de la discusión parlamentaria es que la misma no era necesaria para alcanzar los objetivos que plantea. El argumento principal es que la ley de Reforma Portuaria 16.246 de 1992 cuando establece los cometidos de la ANP le otorga competencias para realizar las licitaciones que fueran necesarias en el marco de la “libre competencia y competencia”:

“ART. 11: El Directorio de la Administración Nacional de Puertos tendrá los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos y, en particular, podrá:

B) Con la aprobación del Poder Ejecutivo:

1) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, a los fines de que:

- i) realicen servicios portuarios tanto marítimos como terrestres.
- ii) utilicen determinados espacios abiertos o cerrados dentro del recinto portuario, para almacenar en ellos productos o mercaderías, revisarlas, clasificarlas, agruparlas o fraccionarlas.
- iii) construyan las obras necesarias para el cumplimiento de sus actividades.

2) Contratar la prestación de servicios portuarios con terceros.

3) Asociarse con capitales privados para la prestación de servicios portuarios. “

Como es sabido, la transición al nuevo modelo portuario, con la Ley de 1992, no fue tan sencillo. El proceso de privatización de la terminal de contenedores comenzó en el año 1994 con la primera licitación, fracasando varias veces, hasta que en año 2001 por medio de subasta pública, Katoen Natie y 4 socios privados uruguayos adquieren la terminal para operarla durante 30 años.

La subasta pública para esta segunda terminal de contenedores está prevista para el mes de marzo del 2010.

Un puerto es una empresa comercial y actualmente la competencia está dada no solo a nivel regional sino mundial. Por lo que si el país quiere crecer, y en gran parte este crecimiento está dado por el comercio internacional, tiene que estar atento y ser más rápido que sus competidores.

Es por lo tanto, un factor clave que se cumplan con los plazos previstos para la construcción de la segunda terminal de contenedores y no pase lo mismo que en el caso de la primera terminal especializada. Si se demora más de lo previsto, todo el esfuerzo será en vano.

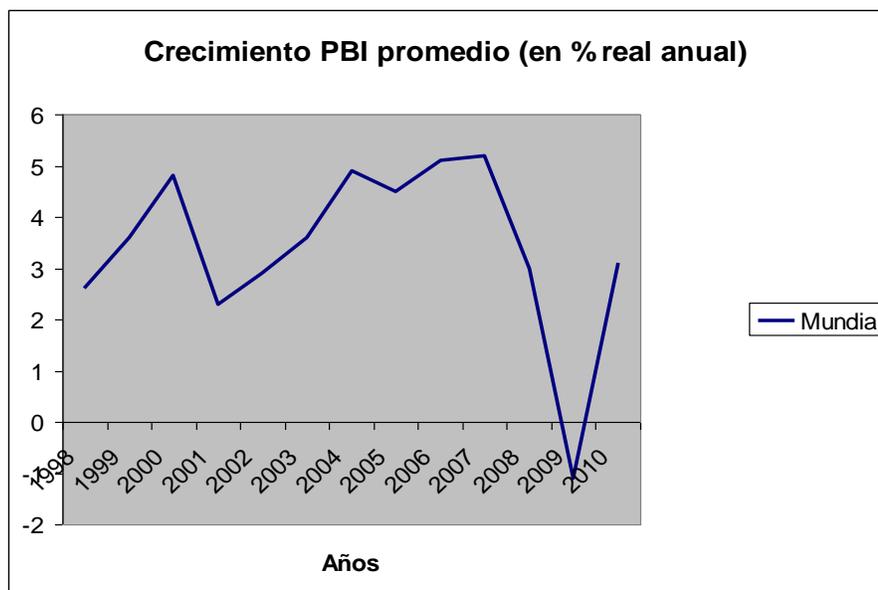
No debemos perder de vista que un puerto no es solo un muelle a donde llegan y desde donde salen barcos, un puerto es un conjunto de prestaciones de bienes y servicios, y sobretodo es la apertura de nuestro país al mundo.

2. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL, REGIONAL Y DEL MERCADO DE SERVICIOS LOGÍSTICOS.

En este capítulo analizaremos las distintas tendencias existentes en el comercio regional, internacional y en el mercado logístico y cual es la repercusión que las mismas han tenido y seguirán teniendo en el desarrollo portuario.

2.1. Crecimiento del comercio y sus efectos en la actividad portuaria.

La economía mundial ha tenido un crecimiento constante desde hace ya más de una década hasta mediados del año 2008 en que la crisis financiera internacional ha afectado dicho crecimiento.



Fuente: Elaboración propia con datos del Fondo Monetario Internacional (FMI): www.imf.org/external/data.html Incluye datos proyectados para el año 2009 y 2010.

El crecimiento de la economía ha sido menor en el mismo período que el crecimiento del comercio. En la década del 90 la tasa de crecimiento de las exportaciones fue más del doble que la del PBI. Es decir la tasa de crecimiento del comercio ha sido mayor a la tasa de crecimiento de las economías.

Estudios indican también que por cada punto del PBI en tasa de crecimiento, el movimiento de contenedores ha aumentado aproximadamente tres veces.

A raíz de estas relaciones explicadas anteriormente es que en los últimos años la actividad portuaria ha crecido mucho más rápido que la economía y que el comercio, generando una gran competencia entre los países por la captación de nueva carga, lo que trajo aparejado también grandes inversiones en infraestructura portuaria.

Es interesante analizar ahora el motivo por el cual los países se ven interesados en esta competencia: la oferta, disponibilidad y el costo de los servicios logísticos tienen para un país en vías de desarrollo una incidencia fundamental en la competitividad del país y su capacidad de acceso a los mercados internacionales, ya que los países en vías de desarrollo son por lo general tomadores de precios.

Todos los países generan ingresos por cada contenedor adicional que se cargue o descargue en sus puertos, por lo servicios logísticos prestados a la carga, por lo que parecería entonces lógico que estén interesados en captar dichas cargas. Algunos de los servicios logísticos más importantes son: servicios de embalaje, almacenamiento, información, comunicaciones, gestión de mercaderías y transporte.

En el caso de las exportaciones un país que cuente con altos costos de servicios logísticos puede ver reducido sus ingresos y/o hasta perder

mercados. En el caso de las importaciones puede encarecerlas y también trasladar estos costos a la producción si se trata de un país importador de bienes de capital y de mercaderías para procesar y luego exportar en régimen de Admisión Temporal.

El costo de transporte se considera uno de los componentes más importantes en el costo de los servicios logísticos, y por lo tanto es vital para el comercio exterior de un país.

Según algunos estudios una duplicación de los costos de transporte de un país puede reducir su comercio en un 80% o más.⁷

En relación con lo anterior si analizamos la incidencia del costo de transporte en el comercio exterior de un país debemos decir que hay estimaciones que indican que el 80% del volumen de mercadería del comercio mundial es transportado por vía marítima. En el 2007 se transportaron 8.02 billones de toneladas. En las últimas 3 décadas el crecimiento anual promedio del comercio marítimo se estima en un 3,1%.⁸

⁷ Fuente: “El desarrollo del transporte multimodal y los servicios logísticos”. Informe de la secretaría de la UNCTAD. Pag. 6.

⁸ Fuente: “Review of maritime transport 2008”

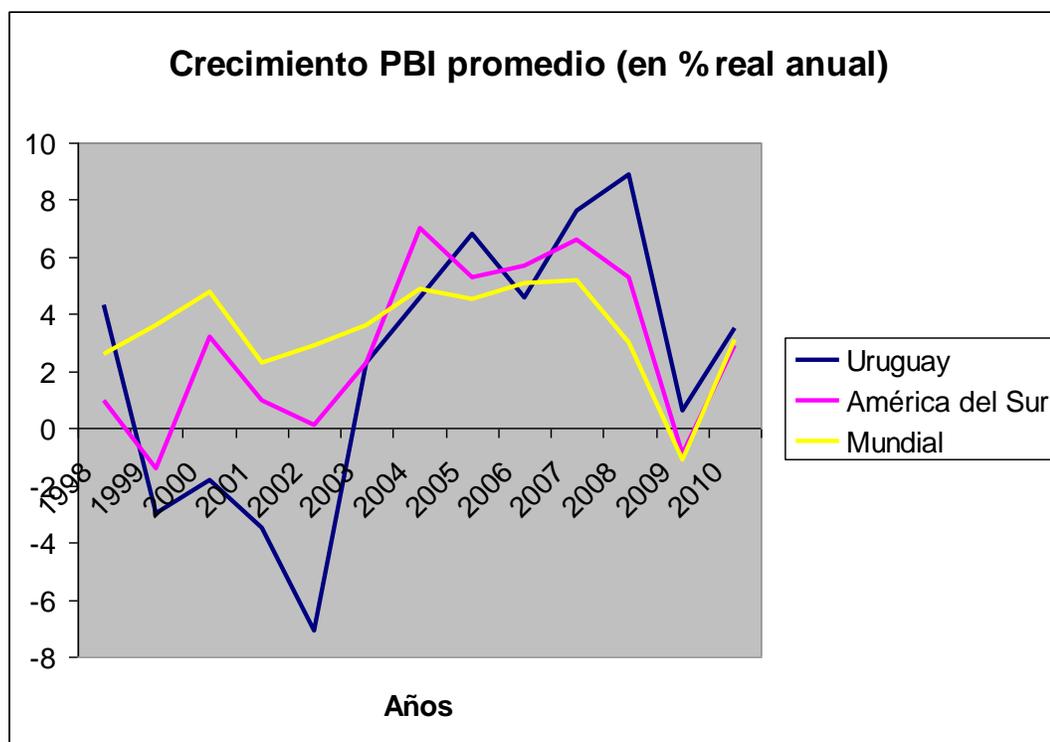
Concluimos entonces que el costo del transporte marítimo tiene una incidencia importantísima en el costo de los servicios logísticos de un país y por lo tanto también es vital para el comercio exterior.

Retomando entonces el análisis de los motivos por el cual los países se ven interesados en esta competencia por generar infraestructura y captar carga, debemos decir que para los países pequeños y en vías de desarrollo como es el caso de Uruguay, esto tiene un aditivo adicional que es el hecho de que al no poseer volúmenes de exportaciones e importaciones muy grandes, no daría el volumen como para realizar el transporte de la carga en buques porta contenedores y probablemente muchos armadores no vendrían directamente a los puertos por el exceso de capacidad. Es decir, sería rehén de la utilización de los puertos de los países vecinos y por lo tanto esto ocasionaría mayores costos para el comercio exterior del país.

¿En que situación se encuentra América Latina en este contexto?

Datos de los últimos años indican que en el período 2003-2007 la economía y el comercio de la región tuvieron un crecimiento superior al crecimiento del comercio y la economía mundial (ver gráfico expuesto a continuación). Este crecimiento elevado tiene su explicación principal en el aumento del valor y del volumen de exportaciones de materias primas

y commodities, cuyo precio y demanda ha aumentado en los últimos años en gran parte por el auge de la industria asiática.



Fuente: elaboración propia con datos del Fondo Monetario Internacional (FMI): www.imf.org/external/data.html Incluye datos proyectados para el año 2009 y 2010.

Es así que para América Latina este desafío ha sido y seguirá siendo aún mayor que para el resto del mundo debido a el elevado nivel de crecimiento de los últimos años, por eso es fundamental que se acompañe el crecimiento comercial y económico con mayor

infraestructura y servicios para el transporte, y es en este sentido que los países deben avanzar.

2.2. Hacia la búsqueda de la eficiencia: reducción de tiempos y costos.

2.2.1 Globalización económica.

Muchos autores han tratado de dar una definición al concepto de “globalización”. A continuación transcribiremos una que nos parece bastante ilustrativa para nuestro estudio:

“La globalización económica corresponde al proceso de integración económica entre mercados y naciones, de larga evolución, que tiene su punto de partida en las transformaciones estructurales de las economías industrializadas, como resultado de innovaciones técnicas, organizacionales e institucionales. Su principal agente y beneficiario es la gran empresa transnacional, (en sí misma una innovación institucional), que posee capacidad estratégica y flexibilidad organizacional para moverse en un contexto internacional caracterizado por elevada incertidumbre y vulnerabilidad sistémica. La incertidumbre afecta las decisiones de los agentes productivos y financieros en mercados financieros y monetarios fuertemente integrados, que operan globalmente en tiempo real. A su vez, la vulnerabilidad pasa a ser un rasgo de economías integradas entre sí, debido a la rápida difusión de crisis

monetarias y financieras entre naciones. Además, la competencia global se basa en desarrollos tecnológicos de creciente complejidad, elevados costos y rápida obsolescencia”.⁹

Podemos decir que la globalización presenta diversas facetas, una de ellas es el llamado “desmembramiento de la cadena de valor”. Las empresas transnacionales ya no realizan la producción de un bien o servicio en un único país, sino que producen distintas partes de la cadena de valor en distintos países, en función de la conveniencia económica. Este hecho puede ser considerado como uno de los factores causantes del gran crecimiento comercial de los últimos años (y por lo tanto también de la actividad portuaria).

De la mano de la globalización vino el auge de las empresas transnacionales, el cual ha tenido también repercusiones en el ámbito portuario, es así que cada vez son menos las empresas que concentran la mayor parte de las operaciones portuarias, se puede decir que la operativa portuaria se encuentra cada vez más concentrada en unas pocas empresas navieras, armadores y operadores. También ha influido en la conformación de alianzas y la fusión de varias empresas.

⁹ Fuente: “Globalización y servicios: cambios estructurales en el comercio internacional”, pag. 7. CEPAL.

Estadísticas recientes demuestran que las 20 empresas de transporte más grandes del mundo controlan más de la mitad de las plazas de contenedores del mundo. En el ámbito portuario la concentración de empresas responde también a otras causas como ser el aumento del tamaño de los buques y la obtención de economías de escala, pero sin duda todo esto es parte de este fenómeno de la “globalización”.

2.2.2 Contenerización de la carga.

La invención del contenedor se le atribuye a un joven camionero estadounidense llamado Malcom Mc Lean, el cual, observando el tiempo que les tomaba a los estibadores la descarga y el traslado de fardos de algodón de varios camiones a un buque, se le ocurrió que se ahorraría muchísimo tiempo y trabajo si la misma se realizara toda junta y de una sola vez utilizando un trailer.

Este joven camionero vio luego hecha su idea realidad cuando varios años después una mañana de 1956, ya al mando de una empresa de transporte, compró un buque petrolero de la segunda guerra mundial y embarcó 58 trailers típicos de autopista sin sus llantas y mecanismos de ajuste desde sus camiones directamente en el buque.

Tomó muchos años para que se expandiera esta innovación y aún más tiempo para que la misma se utilizara de forma eficiente, pero sin duda ha sido totalmente revolucionaria y a marcado un antes y un después en la historia del transporte.

Luego de esta breve referencia histórica, vamos a continuar desarrollando el concepto de contenedor.

Se puede definir el contenedor como “un elemento del equipo de transporte, de carácter permanente y por lo tanto, suficientemente fuerte para ser utilizado varias veces, diseñado especialmente para facilitar la movilización de productos por uno o varios modos de transporte, suprimiendo el proceso intermedio de recargue entre los modos, provisto de dispositivos para un manipuleo rápido, especialmente su transferencia de un modo de transporte a otro, y concebido para ser llenado o vaciado de manera expedita, cuyo volumen interior es de 1m³ (35,3 pies³) o más. El término contenedor de carga no incluye ni vehículos ni embalajes convencionales”.¹⁰

¹⁰ Fuente: ISO 830:1981 /EFR

Vemos que según esta definición una de las características más importantes del contenedor es el hecho de que es adecuado para el transporte multimodal, el cual consiste en la utilización de distintos tipos de transporte para trasladar una carga desde un punto de origen a un punto de destino, aprovechando las ventajas de cada uno de los modos de transporte de forma tal de realizar el traslado de la manera más rápida y económica posible. Profundizaremos sobre este tema en el apartado 2.2.4.

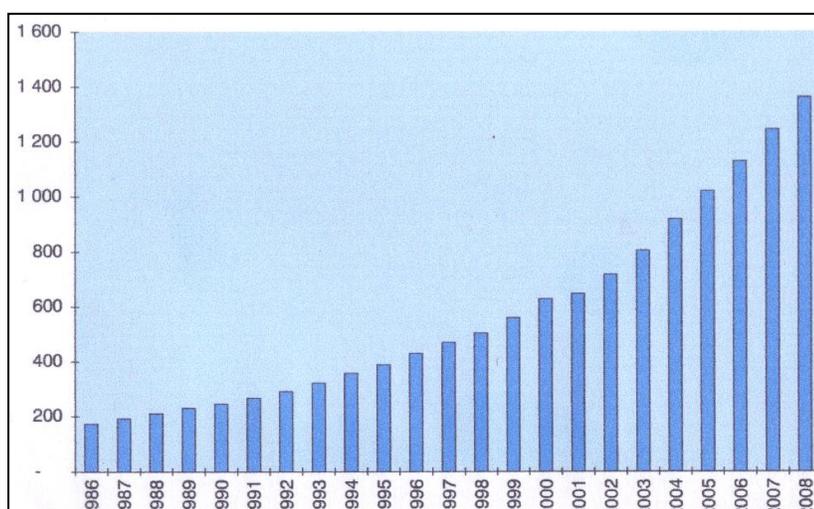
Como segunda característica importante podemos mencionar que es un recipiente u embalaje que en general tiene medidas “estándar”, existen dos medidas que son las más extendidas mundialmente, estas son los contenedores de 20 pies (1 TEU) y los contenedores de 40 pies (2 TEU's). La existencia de estos estándares en el volumen de los contenedores tuvo una gran incidencia en la facilitación del comercio y el crecimiento de la carga contenedorizada.

Otra característica del contenedor que resulta ventajosa es el hecho de que disminuye la manipulación de la carga y por lo tanto también los daños y las pérdidas de la mercadería. Esto ha repercutido también en una disminución del costo de seguros debido a la reducción de los riesgos. Por otro lado la simplificación en la manipulación de la carga

resulta también en una reducción de los tiempos de estiba y desestiba, y por ende de costos. Atado a lo anterior es que también se ha reducido la cantidad de personal necesario para realizar dicha actividad, pero ha aumentado la necesidad de especialización del mismo.

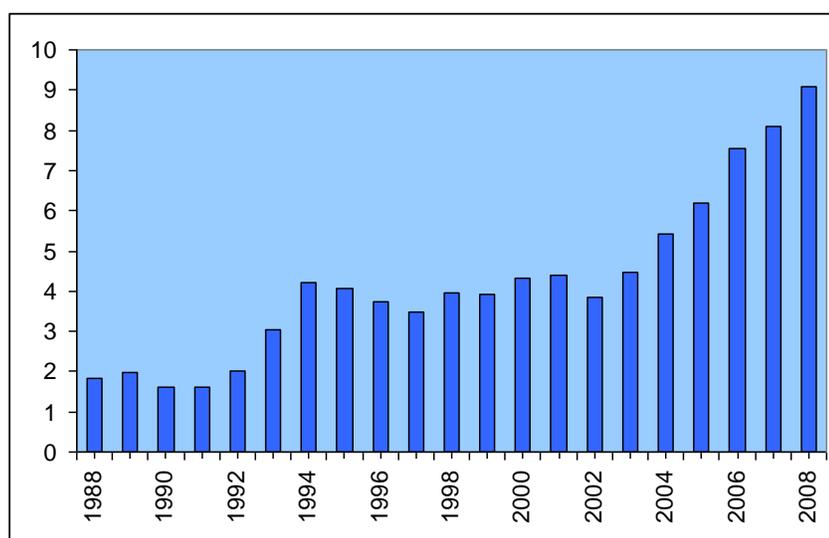
La contenedorización ha transformado la infraestructura y la logística portuaria, los puertos en las últimas décadas han tenido que adaptar su infraestructura para recibir carga contenedorizada pues de lo contrario se enfrentarían a la pérdida de carga ante este nuevo fenómeno.

A continuación exponemos algunas cifras acerca de la evolución de la carga contenedorizada de los últimos años:



Volumen de contenedores movilizados mundialmente desde 1986 (en millones de ton)
Fuente: "Review of maritime transport 2008"

Si observamos la evolución de la carga transportada en contenedores en el puerto de Montevideo vemos como la tendencia es muy similar a la gráfica anterior, con un crecimiento mayor en 1992 debido a la ley de Reforma Portuaria y una caída en el año 2002 debido a la crisis financiera de la región.



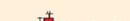
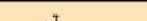
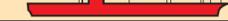
Volumen de contenedores movilizados en el Puerto de Montevideo desde 1986 (en millones de ton)
Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la ANP (contacto Elisa Kuster).

Como vemos el volumen de carga transportada en contenedores ha venido creciendo año tras año. Tal vez dificulte imaginarse cuanto representan estas cifras, es por eso que nos pareció bastante ilustrativa al respecto una frase del Capitán Guillermo Ladrado: “El tráfico de contenedores actual es gigantesco: si se pusieran todos en línea se verían como una pared de 108.000 km de largo, un tercio de la distancia

a la Luna, 18 veces la muralla China o casi tres veces el perímetro de la tierra.”¹¹

2.2.3 Crecimiento del tamaño y la capacidad de los buques.

El tamaño y la capacidad de los buques han venido creciendo desde hace ya un par de décadas. A continuación exponemos un cuadro ilustrativo a estos efectos:

Características							
	Generación	Tipo navío	Año construcción	Capacidad (TEU)	Calado (m)	Largo total (m)	Ancho (m)
	1	1	1965	780-1900	8-10	120-180	16-28
	2	2	1970	2000-2800	11.5	190-220	28-30
	3	Panamax	1980	3000-4000	12-12.7	230-270	32.3
	4	Panamax	1990	4000-5000	12-13.5	280-295	32.3
	5	Post-Panamax	1992	5000-6000	13.5-14	285-318	39-41
	6	Super Post-Panamax	1994	6000-6400	13.5-14.5	295-318	40-43
	7	Mega-Carrier	1996	6400-7500	14.5	320-347	42-43
	8	Mega-Carrier	2000	7500-8500	14.5	330-355	42.8
	9	Mega-Carrier	2005	8500-9900	14.5	355	46
	10	Mega-Carrier	2006	10000-15000	15.5	400	56
	11	Post Suez Max		15000-18000	21		60

← TCP actual

← TCP en 2009

Fuente: Conferencia Ing. Rodolfo Laporta, Ciclo de conferencias de la Liga Marítima, 27 de Agosto 2008.

¹¹ Cita extraída de la Revista “Puertos del Uruguay”, publicación de la Asociación Nacional de Puertos (ANP).

Dicho crecimiento tiene su explicación en que se obtienen economías de escala reduciendo los costos medios por contenedor transportado al utilizar buques de mayor capacidad. Las economías de escala que se obtienen son realmente importantes dado el carácter relativamente fijo de los costos de explotación de un buque. La limitación más importante a la obtención de economías de escala es el tamaño del mercado dado que solo se obtienen beneficios si se opera con buques a capacidad plena.

El avance tecnológico tuvo su mérito en este tema ya que según Fernando Correa (Gerente de Relaciones Institucionales de Katoen Natie – Terminal Cuenca del Plata) en entrevista para el presente trabajo: “la posibilidad de contar con buques de mayor porte se ve posibilitada en la medida que existan motores que puedan soportar sus estructuras”. Hubo grandes avances en Ingeniería naval que posibilitaron la construcción de estos buques.

El crecimiento del tamaño de los buques se vio favorecido también con el avance de la “contenedorización” dado que antes el tiempo que insumía la estiba y desestiba de la carga era mucho mayor que el tiempo que insume actualmente la descarga de un contenedor y por lo tanto no resultaba alentadora la construcción y operación de buques más grandes ya que se demoraría demasiado con el buque en el puerto.

Esta situación ocasionó que muchos puertos no estuviesen en condiciones de recibir a estos grandes buques construidos por los armadores, dado que las dimensiones y el calado de los mismos fue aumentando y por lo tanto era necesaria mayor profundidad en los puertos, largos muelles y grandes terminales. En consecuencia muchos puertos comenzaron a invertir en infraestructura, para poder albergar a dichos buques.

Es así que se comenzaron a diferenciar los puertos marítimos en general en dos clases o tipos:

-Los puertos pivotes o puertos “hub”: Concentran carga de diferente procedencia o destino, nacionales o extranjeros, para su posterior redistribución.

-Los puertos alimentadores o “feeders”: Son mucho más pequeños que los anteriores y por lo general transportan la carga de exportación e importación de un país o una región y lo conectan con los puertos pivotes o “hub”.

Los puertos pivotes o puertos “hub” son puertos en los que se ha invertido en infraestructura y dragado para hacer posible la llegada de estos grandes buques. La tendencia a nivel mundial es de que existan

cada vez menos puertos “hub” o concentradores de carga, y muchos puertos “feeders” o alimentadores de los mismos. Hay quienes piensan que en pocos años van a existir tan solo cuatro o cinco megapuertos de concentración en todo el mundo, unos pocos puertos “hub” secundarios y muchos puertos “feeder” o alimentadores.

Estos gigantes buques para obtener economías de escala no pueden recalar en todos los puertos, se tiende a reducir el número de escalas y a aumentar la cantidad de trasbordos. Es por eso que a medida de que aumente el tamaño de los buques, continuará también la tendencia al crecimiento y la concentración de la carga en pocos “megapuertos”.

Existe otra tendencia también relacionada con todo lo explicado anteriormente que es la concentración de la carga en líneas regulares. Si observamos el gráfico siguiente podemos ver que en el año 2008 las 20 principales empresas marítimas del mundo transportaron más del 65% del total de la carga mundial de contenedores.

Clasificación	Operador	Operador País/Territorio	Nº de buques en 2008	Capacidad en TEU en 2008
1	Maersk Line	Dinamarca	446	1.638.898
2	MSC	Suiza	359	1.201.121
3	CMA-CGM Group	Francia	238	701.223
4	Evergreen	Provincia china de Taiwán	177	620.610
5	Hapag Lloyd	Alemania	142	491.954
6	COSCON	China	141	426.814
7	CSCL	China	122	418.818
8	APL	Singapur	117	394.804
9	OOCL	Hong Kong (China)	84	351.542
10	NYK	Japón	87	331.083
11	MOL	Japón	104	325.030
12	Hanjin	República de Corea	74	321.917
13	K Line	Japón	91	293.321
14	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	83	27.616
15	Zim	Israel	84	24.369
16	Hamburg Sud	Alemania	76	196.632
17	HMM	República de Corea	45	194.350
18	PIL	Singapur	72	140.135
19	Wan Hai	Provincia china de Taiwán	75	125.393
20	CSAV	Chile	48	108.927
Total 1 a 20			2.665	8.334.557
Flota mundial de portacontenedores al 1º de enero de 2008			8.762	12.657.725

Cuadro 2.1.: Los 20 principales operadores de contenedores a principios de 2008 (Número de buques y capacidad total de transporte (TEU)).

Fuente: "Review of maritime transport 2008" Traducción propia de los datos al idioma español.

Ha habido también un gran número de fusiones y adquisiciones de empresas marítimas en la última década que han contribuido al fortalecimiento de estos gigantes trasnacionales. Además estas líneas marítimas realizan numerosas alianzas entre ellas lo cual hace aún más difícil la posibilidad de las pequeñas empresas de ampliar su participación en el mercado.

2.2.4 Transporte multimodal.

El transporte multimodal internacional se define como el "porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente". Por "operador de transporte multimodal" (OTM) se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.¹²

El hecho de utilizar varios modos de transporte diferentes en el comercio existe desde hace muchísimos años, no es algo nuevo. Lo nuevo que introduce el llamado "multimodalismo" es el hecho de que se contrata con un único operador el llamado "operador de transporte multimodal", hay un único contrato y es esta persona la que tendrá que asumir los riesgos y las responsabilidades por el cumplimiento del mismo.

¹² Fuente: artículo 1 y 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

El objetivo último del multimodalismo es reducir el tiempo y el costo del transporte de mercaderías, para eso se busca la combinación de los distintos medios de forma tal de optimizar el uso de los mismos y encontrar la combinación más eficiente en tiempos y costos.

Para el desarrollo del transporte multimodal de un país o una región es necesario que existan altos niveles de conectividad, entendiendo por “conectividad” el acceso a los servicios de transporte. Analizando la situación del Uruguay y en particular la del puerto de Montevideo con respecto a este punto se puede mencionar que existen grandes carencias.

Es así que en entrevista realizada a Fernando Correa (TCP), expresó:

“Montevideo no tiene actualmente un hinterland, ya que no tiene una conexión multimodal desarrollada. Solamente tiene al puerto, y detrás del puerto tiene una red de carreteras bastante precaria, y carece de redes ferroviarias. Entonces, un punto fundamental para una plataforma logística regional e internacional es el multimodalismo. Esto no lo tenemos, y en el corto o mediano plazo no parece haber medidas que indiquen que esto se vaya a desarrollar”.

Podemos citar también las palabras del ex presidente de la ANP Ing. Puntigliano en su comparecencia a la cámara de diputados a opinar sobre la ley 18.530:

“Si queremos ser centro logístico regional, debemos trascender el tema portuario y mirar el sistema de transporte de forma integral, como ya hemos dicho en muchas ocasiones. Todo lo que favorece la conectividad, con el riesgo de que se puedan perder nuestros puertos-mercado, implica someternos a la competencia y tratar de ganar; esto último, por el verdadero motivo, que es el de la excelencia. O sea que, para nosotros, temas como el de la conectividad, el de una visión integral del transporte y el desarrollo de la infraestructura como una cuestión estratégica son sumamente importantes, porque se entiende a los puertos no como objetivos en sí mismos, sino como un eslabón de la cadena logística al servicio del comercio exterior, pero ya no del país, sino de toda la región”.

Para que exista conectividad es necesario que exista una buena infraestructura para el transporte. Por eso creemos importante realizar a continuación una breve reseña de la situación del Uruguay en materia de infraestructura de transporte terrestre, aéreo y ferroviario.

Transporte terrestre:

La interconexión con Argentina es posible por la existencia de 3 puentes a través del Río Uruguay en las ciudades de Salto, Paysandú y Fray Bentos. Debemos mencionar que si bien existen 3 puentes, el que está situado en la ciudad de Fray Bentos está hace ya casi tres años cerrado por manifestantes argentinos, consecuencia de un problema político entre ambos países.

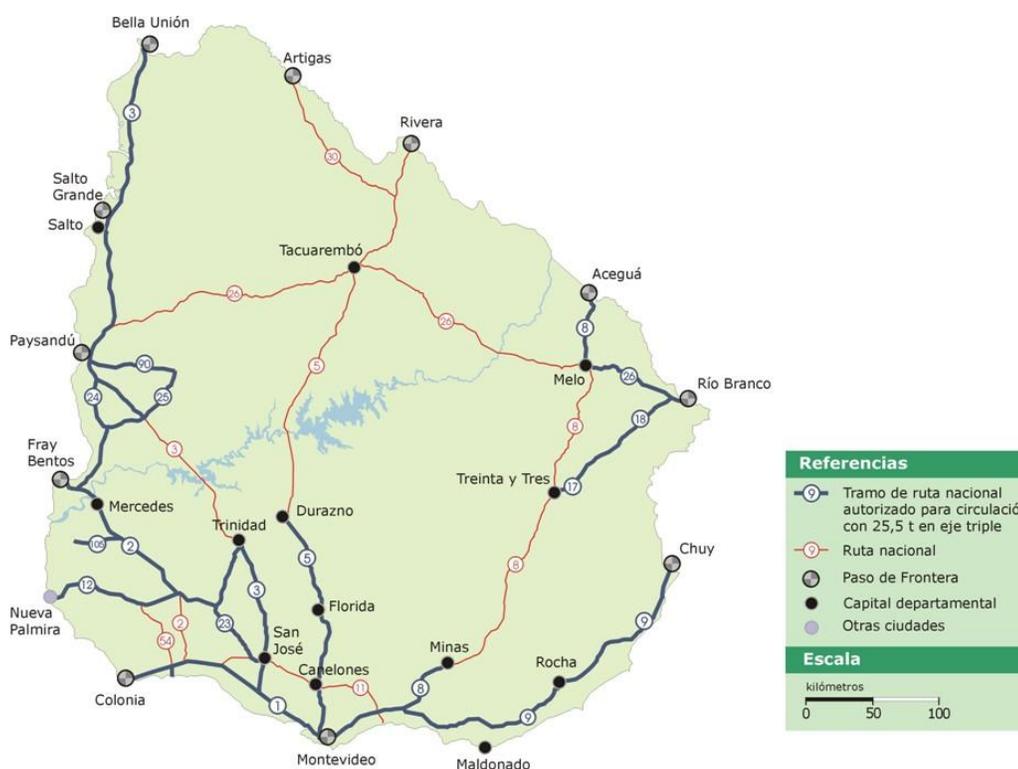
La interconexión con Brasil se realiza mediante autopistas a través de 6 pasos de frontera existentes en las ciudades de Bella Unión, Artigas, Rivera, Aceguá, Río Branco y Chuy.

Si observamos ahora las rutas nacionales que conectan con el puerto de Montevideo estas son la ruta 1, ruta 5, ruta 8 y ruta 9.

La ruta 1 y ruta 5, pueden considerarse rutas “rápidas”. La ruta 8 y ruta 9 sin embargo son de tránsito lento y el servicio a la carga no es bueno. Cuando la carga se transporta desde el este por estas rutas para tener acceso al puerto de Montevideo se debe atravesar toda la ciudad.

Actualmente este déficit parece va a quedar superado en poco tiempo ya que se encuentra en marcha un proyecto de construcción de un “anillo perimetral” (parcialmente inaugurado el 23 de Octubre de 2009) que justamente va a agilizar el tránsito cuando proviene del este del país.

Mapa de las principales rutas terrestres del país



Fuente: Intergremial de transporte profesional de carga terrestre del Uruguay.
www.intergremial.com.uy.

Transporte aéreo:

Existe un único aeropuerto transportador de cargas en el Uruguay y el mismo es el Aeropuerto Internacional de Carrasco. En el año 2003 el Ministerio de Defensa celebró un contrato con la empresa Puerta del Sur S.A encomendándole la explotación y administración del aeropuerto y la facultad de otorgar concesiones a privados para la realización de actividades comerciales. A raíz de esto se le otorgó la concesión de la terminal de cargas del Aeropuerto Internacional de Carrasco por un lapso de 20 años a la empresa TCU S.A (Terminal de Cargas Uruguay).

Uno de los principales objetivos de esta empresa es posicionar al aeropuerto como centro de distribución regional de cargas. Actualmente se encuentra en marcha un proyecto de construcción de una nueva terminal de cargas de más de 10.000m² de superficie que se considera va a ser fundamental para avanzar hacia dicho objetivo.

A partir de fines del año 2008 rige para esta terminal aeroportuaria un régimen de “aeropuerto libre”, que otorga beneficios especiales a las mercaderías en tránsito, es decir un régimen similar al de la ley de puertos 16.246.

Transporte ferroviario:

No existen interconexiones adecuadas con los países vecinos por ferrocarril. El estado en general de las vías férreas del país es malo y existen varios tramos que están abandonados y en desuso. La tecnología de la flota es muy antigua lo que ocasiona continuos gastos en reparaciones. Actualmente se transportan ocho productos: arroz, cebada, cemento, clínquer, combustibles y lubricantes, madera y leña, piedra caliza y contenedores. De esos ocho productos hay tres principales que son: arroz, cemento y madera que representan aproximadamente un 30% de las toneladas y cerca de un 60% de las toneladas-kilómetro.

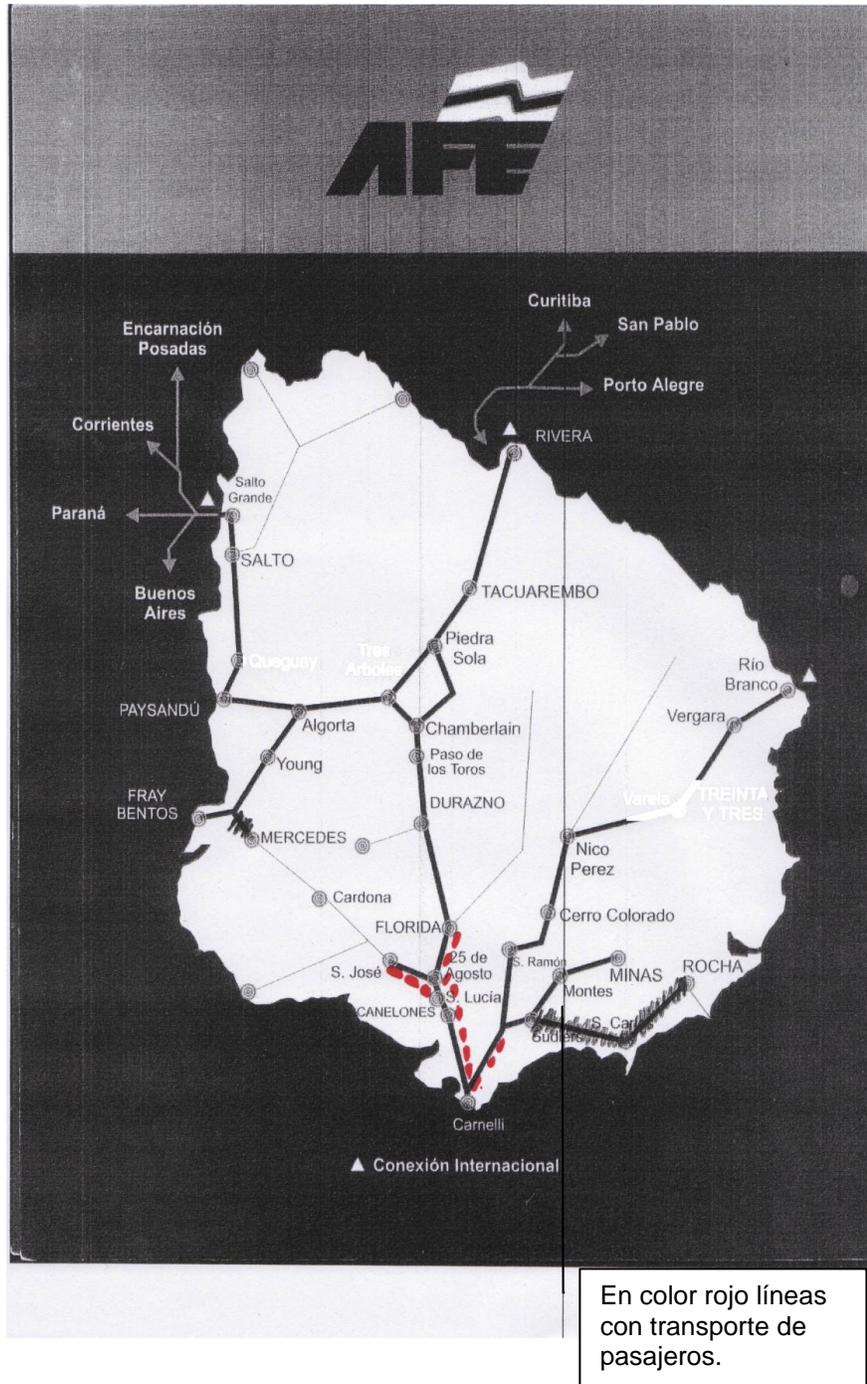
Existe una única empresa de transporte ferroviario que es Estatal (AFE- Administración de ferrocarriles del Estado). Desde hace ya muchísimos años existen proyectos de inversión y modernización de las vías férreas pero llegado el momento no se concretan.

El transporte ferroviario en el Uruguay tiene un inconveniente fundamental: el país tan solo tiene 500km de extensión en la ruta más larga que es Montevideo-Rivera, lo cual condiciona su desarrollo ya que cuanto más extensa es la ruta más rentable es este medio de transporte, y las distancias en el Uruguay son muy cortas.

En el año 2005 se aprobó una ley que permitió la participación de AFE en una S.A con capitales privados, de forma tal de que pudiera realizar por medio de la Corporación Nacional para el Desarrollo una inversión en refacción y reparación vial. Se realizó una licitación para efectuar la mencionada inversión y las ofertas recibidas superaron ampliamente las expectativas de costos que se tenían y el presupuesto que se pensaba destinar.

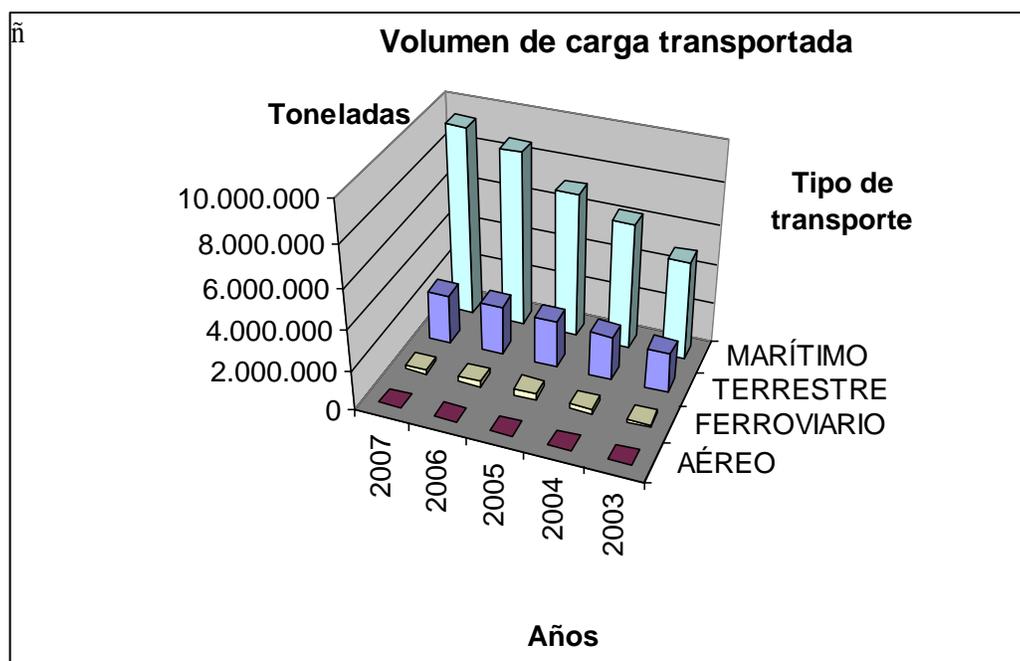
En definitiva se aceptó una sola propuesta para arreglar un único tramo, el tramo que va de Montevideo a Rivera que es uno de los más usados.

Mapa de las vías férreas existentes



Fuente: Proporcionado por AFE (Asociación de Ferrocarriles del Estado)

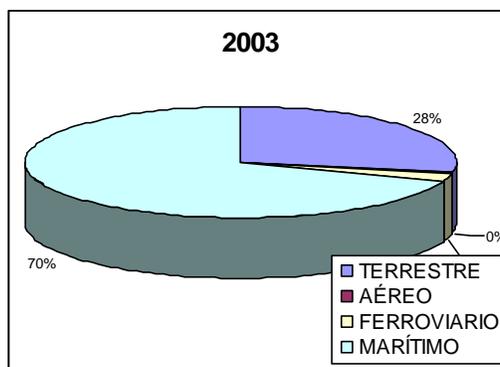
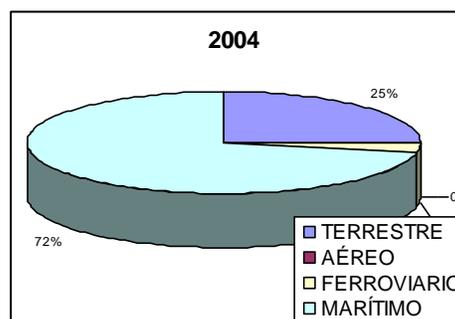
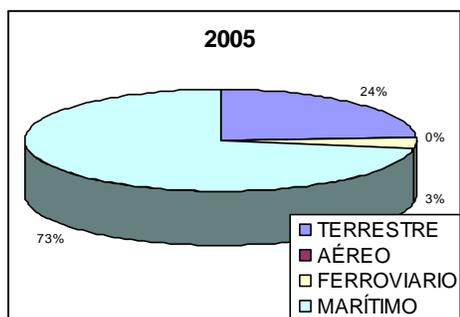
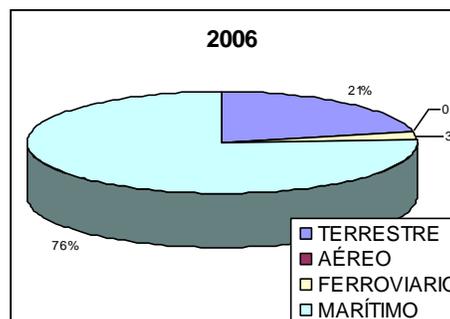
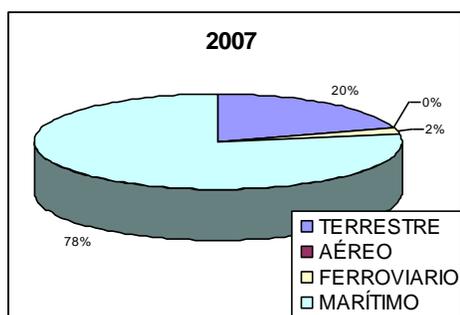
Nos parece interesante realizar en este punto una comparación del volumen de carga transportada del comercio exterior por cada uno de los medios de transporte disponibles.



Fuente: Elaboración propia con datos tomados de la DNT (Dirección Nacional de Transporte, www.dnt.gub.uy)

De esta gráfica podemos observar que en los últimos 5 años el único medio de transporte que aumentó significativamente el volumen de carga transportada fue el marítimo/fluvial.

Además vemos que casi un 80% del volumen de carga se transporta por vía fluvio-marítima.



Fuente: Elaboración propia con datos tomados de la DNT (Dirección Nacional de Transporte, www.dnt.gub.uy)

No hay que perder de vista que estamos hablando de volumen de carga y no del valor de la carga transportada. Es así que si bien se transporta únicamente por vía aérea un 1% del total del volumen de carga, dicho 1% se estima representa más de 960 millones de USD en mercadería. Es decir, la mercadería que se transporta en avión es en general mucho más cara que la transportada en cualquiera de los otros medios de transporte.

De todo lo observado anteriormente podemos concluir que el Uruguay no ha tenido un importante desarrollo del transporte multimodal, de lo contrario un aumento de los volúmenes de carga transportada como ha ocurrido en los últimos 5 años tendría que haber resultado en un aumento de la participación de todos los medios de transporte y no únicamente del marítimo-fluvial.

2.3. Coyuntura política y económica a nivel regional. MERCOSUR.

La situación política y económica de la región tiene sin lugar a dudas mucha repercusión en la actividad portuaria. En el caso del puerto de Montevideo es aún más importante dado que como ya lo hemos mencionado anteriormente, no es un puerto que posea gran cantidad de carga propia, la masa crítica de carga de importación e exportación no es suficiente para el crecimiento y desarrollo del puerto.

Cuando un armador toma la decisión de recalar en el puerto de Montevideo, lo hace considerando numerosos factores. La conveniencia económica (es decir la búsqueda de minimizar los costos) debe ser sin duda uno de ellos y tal vez el más importante, pero resta de ser el único. No es nuestro objetivo analizar cuales son dichos factores, pero si nos parece importante decir que también la coyuntura política y económica tiene su incidencia.

Problemas de corte político pueden hacer cambiar las decisiones de los agentes privados. Así como también una buena relación y conocimiento entre las partes afianza la confianza y siempre es un plus al momento de decidir. Es así que en la entrevista efectuada al Ing. Fernando Puntigliano

para este trabajo, el mismo al hacer referencia a las críticas que había recibido su administración por los gastos en viajes y traslado de algunos de sus técnicos mencionó: “es muy importante estar, marcar presencia”.

Ya entrando más en el análisis de cómo ha sido la situación económica y política de la región en los últimos años, podemos comenzar por decir que existió un primer gran empuje de integración y desarrollo regional que culminó con la firma del Tratado de Asunción en 1991.

Transcurrieron ya más de 18 años desde aquel momento, y casi todos los actores concuerdan que no se han cumplido todas las expectativas que se habían puesto en el mismo como motor de crecimiento del comercio regional e internacional y por lo tanto también indirectamente de la actividad portuaria.

Si bien nadie puede negar que ni bien conformado el MERCOSUR aumentaron significativamente las transacciones entre sus socios, 18 años después lo que existe es una unión aduanera imperfecta, la cual está plagada de excepciones impuestas por sus propios miembros que invocan razones de índole de “Estado” para no cumplir con los acuerdos arancelarios y comerciales.

3. PUERTO HUB.

3.1. ¿Qué es un puerto hub? Concepto y características.

Por definición, hub es el centro de un sistema, existiendo una fuerte dependencia del sistema en general respecto de este punto central.

Uno de los sistemas a los que podemos referirnos en el marco de la definición anterior es el sistema portuario, donde el concepto de puerto hub es internacionalmente aplicado y es el protagonista de una lucha constante por alcanzar esta categorización entre varios países que cuentan con puertos estratégicamente ubicados para posicionarse como concentradores de carga para sus respectivas regiones de influencia (hinterland).

La función de un puerto hub es la de ser puerta de entrada y salida de cargas para su región. Profundizando más en esta concepción, podemos partir de que el nacimiento de estos puertos concentradores de cargas surge a partir de la existencia de un mercado cada vez más demandante de productos competitivos. Esta exigencia por parte del mercado,

producto de una globalización cada vez más acentuada (como se detalló en el capítulo 2), obliga tanto a exportadores como a importadores a tener que reducir costos para poder ser más competitivos sin sacrificar demasiado su rentabilidad. Al mismo tiempo la baja de los costos no debe permitir que la calidad del servicio se vea deteriorada, por lo que el único camino para lograr esto es aumentando la eficiencia en las operaciones.

En el comercio exterior, a diferencia del comercio local de un país, la logística toma un rol determinante en la estructura de costos de los productos que llegan al mercado. Esto resulta evidente si consideramos que la cadena de suministros (en inglés Supply Chain) abarca todas las actividades necesarias para poner los productos a disposición de los consumidores desde que salen de la fábrica, y que estas actividades se ven incrementadas sustancialmente cuando el producto tiene que ser trasladado desde una parte del mundo a otra y ya no simplemente dentro de un mismo país.

La logística por definición constituye toda actividad de apoyo a una actividad superior¹³. Resulta clave dentro de esta definición el concepto de actividad de apoyo. La logística no es un objetivo en si mismo, sino

¹³ Capdevielle R., César; Curso de Comercio Exterior; Fundación Bank Boston; 2006.

que es el soporte al objetivo principal de satisfacer necesidades a los distintos consumidores por medio de la provisión de productos en un lugar y momento determinados.

Tomando en cuenta todo lo expuesto anteriormente, podemos concluir que el camino para alcanzar la competitividad para las empresas que participan del comercio exterior debe estar enfocado a lograr la máxima eficiencia en la cadena de suministros, reduciendo los tiempos de transporte, aumentando la cantidad de productos transportados en un mismo flete (lo que reduce el costo unitario del mismo), aprovechando los tramos coincidentes aunque el destino final de las mercaderías no sea el mismo, y hasta combinando distintos medios de transporte que permitan bajar los costos de manera eficiente teniendo en cuenta las mejores opciones de acuerdo a las rutas fijadas (transporte multimodal).

A su vez, dentro de la cadena logística, es evidente que los mayores costos se asocian al transporte, donde el transporte marítimo es el medio más utilizado cuando hablamos de llevar mercaderías desde un continente a otro (simplemente porque su costo es sustancialmente menor al transporte aéreo).

La contenerización ha llevado a que las compañías navieras (armadores) recurran a la utilización de buques mercantes cada vez de mayor tamaño, pudiendo albergar una mayor cantidad de TEU's y haciendo más eficiente la operativa a lo largo de la cadena logística de la que hablamos anteriormente.

Para estos grandes buques transoceánicos no produce beneficios el hacer escalas en todos los puertos a donde deberá llegar en última instancia la mercadería que cargan (significaría muchas paradas en tramos cortos a un costo operativo muy elevado), sin perjuicio de que muchas veces no es viable que puedan acceder a la mayoría de estos puertos pequeños, por no tener suficiente calado en sus aguas en relación al calado del buque. A partir de esto aparecen en escena los llamados buques feeders (o alimentadores), que se encargan de transportar desde los grandes puertos (generalmente denominados oceánicos) a los puertos pequeños del entorno, y a la inversa, llevando mercadería desde éstos últimos hacia el hub para consolidar en buques de mayor tamaño permitiendo la disminución de costes asociados al producto.

Los puertos hub surgen entonces a partir de la generalización en el uso del transbordo como estrategia operativa, y presentan como factores

determinantes para convertirse en tales: ubicación geográfica estratégica (de fácil acceso, tanto por la vía terrestre como fluvial, marítima y aérea); un Hinterland económico (zona de conectividad con el puerto, donde debe existir un mercado y servicios que puedan satisfacer las necesidades del puerto); multimodalismo y conectividad en general (buena conexión con carreteras y vías férreas que permitan complementar el transporte marítimo); calidad y rapidez en los servicios, a costos competitivos; economías de escala (descargando las mercaderías desde los buques “madre” hacia los feeders).

En este sentido, Montevideo tiene un gran camino por recorrer en la lucha para convertirse en el principal puerto hub de la región.

3.2. Los principales puertos Hub del mundo.

En la presente sección analizaremos algunos de los principales puertos hub del mundo, desde el punto de vista de las características mencionadas en el apartado anterior que debe cumplir un puerto para ser hub, para poder compararlos luego con la situación del puerto de Montevideo.

- Rotterdam (Países Bajos)

El puerto de Rotterdam es el más importante de Europa en términos de carga movilizada, ocupando el primer lugar ya sea que hablemos de carga medida en toneladas métricas (tm), donde registró un total de 421 millones de tm movilizadas en 2008 (más del doble que lo movilizadas por el puerto de Hamburgo, segundo en esta estadística), o bien refiriéndonos al movimiento de contenedores, con un total de 10.8 millones de TEU movilizadas ese mismo año, ubicándose entre los principales puertos también a nivel mundial.

Situado directamente sobre el Mar del Norte (que separa Gran Bretaña e Irlanda de Europa continental), cuenta con una profundidad máxima de 24 metros que permite atracar a los buques más grandes del mercado marítimo, convirtiéndose en la puerta de entrada principal a Europa, para satisfacer un mercado de 500 millones de consumidores por medio de la distribución de la carga que ingresa en el puerto en buques feeders hacia los puertos de menor tamaño de la región.



Figura 3.1.: ubicación geográfica y principales rutas feeders del puerto de Rotterdam

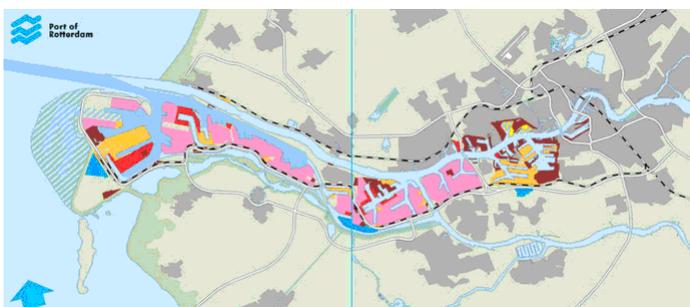


Figura 3.2.: vista estructural del puerto

Rotterdam tiene un hinterland muy importante en términos del mercado que abastece. Gracias a su privilegiada ubicación sobre el estuario de los ríos Rhine y Maas y a la excelente conectividad de que dispone a través de varios medios de transporte complementarios al marítimo, Rotterdam mantiene muy buenas conexiones con más de 200 puertos de toda Europa permitiendo a las mercaderías que llegan al puerto alcanzar otro destinos de su región dentro del mismo día que arribaron a este puerto.

Dentro de estos medios de transporte complementario, podemos destacar el transporte en buques feeders que sirve como buen medio

alternativo al transporte carretero en las muy transitadas rutas europeas, y también el transporte por líneas de tuberías (pipeline) que permite conectar al puerto directamente con los principales centros industriales europeos, transportando principalmente materiales químicos en bruto y combustibles.

Este puerto tiene unas dimensiones físicas muy relevantes dentro de Europa, con 40 km de extensión de muelles y más de 10.000 hectáreas de espacio, abarcando una gran gama de servicios a disposición de la mercadería, desde manejo de la misma desde los buques, distribución e industria, que a la vez le permiten obtener economías de escala, alcanzando un buen nivel de competitividad en términos de costos.

- Amberes (Bélgica)

El puerto de Amberes (Antwerp) es uno de los principales puertos hub de Europa, situado en el rango Hamburgo-Le Havre, ofrece una de las principales entradas al continente desde el Mar del Norte, por la buena navegabilidad del río Scheldt sobre el que está posicionado.

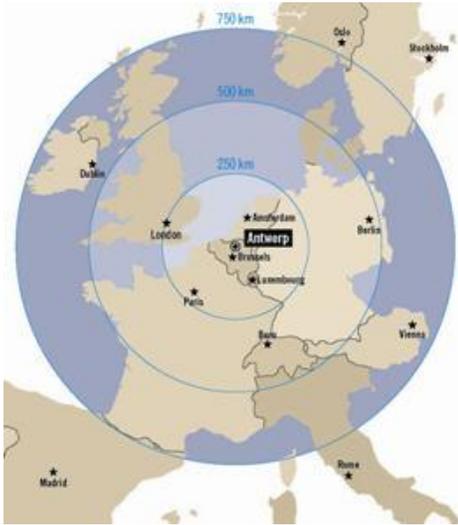


Figura 3.3.: Ubicación geográfica de Amberes Figura 3.4.: Conexiones por carretera

Está capacitado para albergar buques de gran porte, producto tanto de sus condiciones naturales como de las importantes obras de dragado e infraestructura que se desarrollan constantemente.

En el año 2007 se firmaron los “tratados del Scheldt” entre Bélgica y los Países Bajos, para iniciar las obras de dragado que permitieran obtener una profundidad de 14,7 metros en el canal del Scheldt, permitiendo la entrada de buques portacontenedores calando hasta 13,1 metros (debe haber por lo menos 1,5 metros libres entre la quilla del buque y el fondo del río), con capacidad de más de 10.000 TEU¹⁴. Sin embargo, esta tarea no sería tan complicada como puede aparentar en un principio, ya que en

¹⁴ Fuente: Sitio web oficial del puerto de Amberes; comunicado de prensa emitido por las autoridades de Amberes, Diciembre 2007.

la mayor parte del canal la profundidad ya alcanza el punto deseado, y solo habría que profundizar en algunos puntos específicos que no cumplen con el requerimiento.

Otras inversiones que se están llevando adelante en el río Scheldt permitirán ensanchar su canal en 300 metros hacia el oeste y 400 metros hacia el este (medidas aproximadas) hacia fines de 2009, según datos oficiales del puerto de Amberes, lo que también se suma al mayor calado para posibilitar la recepción de buques de mayor tamaño (en este caso referido a la manga o ancho del buque).

El puerto de Amberes tiene una gran capacidad para manejar contenedores, y en 2008 alcanzó a movilizar 8.6 millones de TEU (representando un aumento del 6% respecto del año anterior), asegurando a los armadores muy bajos tiempos de espera y una consecuente alta productividad que resulta muy atractiva a los ojos de estos últimos.

En cuanto a la conectividad del puerto con el resto de Europa, Amberes cuenta con una excelente red de transporte multimodal, conformada por 5 medios de transporte que se complementan entre sí para permitir la conexión entre prácticamente todos los puntos de Europa (ferrocarriles,

carreteras, autopistas aéreas, rutas de buques feeders y pipelines o tuberías).

Cuenta con carreteras directas que la conectan con todos los países de su alrededor (ver figura 3.2), así como también con una red de vías férreas de aproximadamente 1000 km que le permiten insertarse en el sistema ferroviario europeo, posibilitando la conexión directa de todas las terminales del puerto con todo el resto de Europa continental, a un costo reducido.

Adicionalmente cuenta con un sistema de barcazas de muy bajo calado que conectan al puerto de Amberes con su hinterland por medio de la conexión Scheldt-Rhin y del canal Albert, que conecta el río Scheldt con el río Meuse, y a través de este con otras vías fluviales moviéndose al centro de Europa.

Queda claro por todo lo mencionado que el puerto de Amberes ofrece muy buenas condiciones para ser considerado uno de los principales puertos hub de Europa y del mundo.

- Singapur (Singapur)

Nos movemos ahora hacia la región del sur-este del planisferio, donde Singapur es considerada desde la óptica del comercio exterior, como la puerta de Asia, por su privilegiada ubicación geográfica, entre Australia y el litoral asiático, con excelentes canales de acceso a todo el sur y sureste de Asia, así como también a Oceanía y la costa este de África.



Figura 3.5. Ubicación geográfica de Singapur Figura 3.6 Foto del puerto.

Siendo un país de escasa superficie (tan solo 700 km²), la actividad portuaria de Singapur está vinculada principalmente a los movimientos de tránsito y trasbordo de contenedores, alcanzando en 2008 la

impresionante cifra de 29 millones de TEU movilizados, y ubicándose de esta manera como principal puerto hub del mundo. A esto se suman los planes anunciados por el gobierno en 2007 de aumentar la capacidad a 50 millones de TEU movilizados anualmente, proyectado para el año 2018.

Según las autoridades del país, la conectividad global es la clave para el enorme desarrollo que ha tenido y que sigue teniendo el puerto de Singapur en su posicionamiento como puerto pivot, conectando a más de 600 puertos en más de 120 países de todo el mundo.

El puerto de Singapur cuenta con un operador especializado en contenedores (PSA Singapore), y un operador especializado en la carga a granel y carga convencional no contenerizada (Jurong Port).

PSA maneja 4 terminales especializadas de contenedores que funcionan de manera integrada. La más nueva de estas terminales está apta para recibir buques mega-carrier con capacidad de hasta 13.000 TEU, lo que sitúa al puerto de Singapur en la vanguardia de los puertos hub del mundo.

Sin embargo, se dice que la gran popularidad que ha adquirido este pequeño en el mundo portuario se debe a su gran capacidad para anticipar el impacto que iba a tener la aparición de los contenedores desde sus comienzos, adaptando su infraestructura portuaria y modernizando constantemente su estructura de prestación de servicios. Según Antonio Zuidwijk, Singapur “debe su crecimiento al hecho que sus vecinos quedaron muchos años atrás en la correcta evaluación de los cambios que iba a producir el contenedor en el transporte marítimo y las consecuentes exigencias sobre los puertos. Singapur se preparó a tiempo para llenar las demandas insatisfechas de los países cercanos y finalmente también de algunos no tan cercanos.

Esos países que no adaptaron sus puertos a las nuevas demandas del transporte marítimo, comenzaron a perder sus servicios directos y a depender de los servicios de trasbordo y los servicios logísticos de Singapur, que se fue enriqueciendo mucho más que sus vecinos, donde en algunos casos, hasta aumentó la pobreza.”¹⁵

¹⁵ Extracción de la respuesta al artículo de prensa “El made in Argentina debe recurrir a Uruguay como puerta de salida al mundo” de Infobae; Fundación Nuestromar; 2009.

- Hong Kong (China)

El puerto de Hong Kong es también uno de los principales puertos hub del mundo, con un movimiento de contenedores que en 2008 alcanzó la cifra de 24,2 millones de TEU, situándose en el tercer puesto debajo de Singapur y Shanghai.

Por su excelente ubicación geográfica, Hong Kong sirve de puerto de entrada y salida a toda la zona del sur de China, así como también a la zona de Indo-China, que abarca la región al oeste del litoral sur chino que comprende los territorios de Vietnam, Camboya, Laos, Birmania (Myanmar) y Tailandia.

La gran ventaja del puerto de Hong Kong es su altísima productividad en el manejo de la carga, con 9 terminales operando (y una décima en planificación), en un espacio físico muy reducido.

Adicionalmente, Hong Kong tiene una gran conectividad con el resto de la China continental, que permite acceder mediante carreteras a todo el mercado interno del continente asiático.



Figura 3.7.: Ubicación geográfica de Hong Kong puerto



Figura 3.8.: Imagen satelital del puerto

Esto al mismo tiempo que parece ser una ventaja, también resulta en una desventaja desde el punto de vista de los costos del transporte. A pesar de su buena conectividad por tierra, los costos del transporte carretero desde Hong Kong son muy elevados, así como también los costos de manejo de la carga en el puerto, lo que ha provocado un impacto significativo con el tiempo en las exportaciones vía Hong Kong, disminuyendo este tipo de operaciones y transformando de a poco al

puerto en un puerto de transbordos de bajo valor agregado a la mercadería.

El mayor desafío que enfrenta hoy el puerto de Hong Kong es el de aumentar la eficiencia para alcanzar un mayor nivel de competitividad. Según Alan Lee, presidente de la Hong Kong Container Terminal Operators Association (HKCTOA), “para lograr esto necesitamos apoyo del gobierno para incorporar más espacio de tierra adyacente a las terminales Kwai Tsing que permitan alcanzar la eficiencia operacional y mejorar nuestra competitividad en la región”.¹⁶

Actualmente el puerto de Hong Kong cuenta con un calado máximo en sus aguas de 15,5 metros, lo que permite el ingreso de buques de hasta 400 metros de eslora y 46 de manga, con capacidad hasta 15.000 TEU. Esto nos da un indicio de la importancia de este puerto como principal hub de su región y de todo el mundo.

¹⁶ Traducción realizada de “The Port of Hong Kong: Handbook & Directory”, edición 2009, pág. 32; Hong Kong Marine Department. www.mardep.gov.hk

- Santos (Brasil)

El puerto de Santos está ubicado en el estado de San Pablo, a 2 km de la costa atlántica, con un canal de entrada de 130 metros de ancho y un calado de 13 metros de profundidad, que se convierten en 100 metros de ancho y 12 de calado al entrar en la bahía del puerto.

Cabe destacar que, a diferencia de todos los puertos descriptos hasta el momento en el presente capítulo, Santos no opera como un puerto hub, sino que casi la totalidad de la mercadería que maneja este puerto es de importación o exportación, pero igual interesa su mención a los efectos del presente capítulo por la importancia que tiene en términos de infraestructura y porción del mercado de la costa atlántica que atiende en la región.

Santos tiene excelentes redes tanto ferroviarias como carreteras, que conectan de manera ágil y eficiente las terminales del puerto con el corazón de la región de influencia de este puerto (comprendida principalmente por San Pablo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais y Goiás).

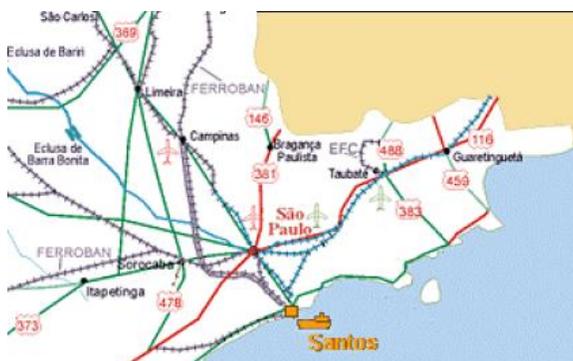


Figura 3.9.: conexiones por carretera y ferrocarril



Figura 3.10.: ubicación geográfica

El puerto de Santos es el más importante de la costa atlántica de América del Sur en términos de contenedores movilizados, superando en 2008 los 3 millones de TEU movilizados (más de cuatro veces la cantidad movilizada por el puerto de Montevideo), según informe elaborado por el Centro de Navegación (CENNAVE) en Marzo de el corriente año.

Como principales debilidades, Santos presenta una gran estructura burocrática, un sistema de dragados deficiente, precios elevados, y bajo nivel de atención al cliente en general. Estos son todos factores que un puerto solo puede darse el lujo de tolerar cuando la carga que maneja es de importación o exportación, ya que con estas características, los

armadores que llevan mercadería en tránsito a un puerto hub preferirían atracar en otro puerto con mejores condiciones.

Como principales fortalezas Santos presenta una ubicación geográfica estratégica en la región, con una gran extensión territorial y una amplia gama de servicios portuarios que contribuyen a que sea el mayor puerto de Brasil.

- Río Grande (Brasil)

El puerto de Río Grande está situado al sur de Brasil, sobre la margen derecha del Canal del Norte, que es la salida natural de toda la bahía hidrográfica de la Laguna de los Patos, en la costa hacia el océano Atlántico.

Es el segundo puerto brasileiro en importancia, y es el mayor competidor del puerto de Montevideo en la lucha por ser el hub principal de la región.

Actualmente el puerto de Río Grande tiene un área de 200 hectáreas donde están situadas las instalaciones del mismo, y cuenta con una importante estructura de muelles, que totalizan una extensión de 6.482

metros divididos en 14 muelles, 8 de los cuales cuentan con una profundidad de 12 metros. Además cuenta con una importante retroárea que constituye una fortaleza importante para dicho puerto¹⁷.

Sumado a lo anterior, están llevando adelante importantes obras de infraestructura y dragado, con inversiones que alcanzan los 360 millones de dólares, y que apuntan principalmente a la creación de un mayor número de muelles, y de aumentar la profundidad en los accesos al puerto para poder permitir la entrada a buques porta contenedores de mayor porte.

Según Pedro Brito, Ministro de la Secretaría Especial de Puertos de Brasil, “la inversión de los 360 millones de dólares permitirá continuar las obras de ampliación que estamos haciendo, que incluyen varios muelles, y una parte importante de ese monto será aplicada para realizar obras de dragado en el canal de acceso al puerto y llevarlo a una profundidad de 14 a 18 metros en la parte externa, y de 14 a 16 metros frente a los muelles.”¹⁸

¹⁷ Fuente: Sitio oficial del puerto de Rio Grande (www.portoriogrande.com.br)

¹⁸ Cita de un artículo publicado por CSL News; “Puerto de Río Grande invierte US\$ 360 millones en dragados y puerto.”; Mayo 2009.

Refiriéndonos al movimiento de contenedores, Rio Grande maneja cifras muy cercanas a las de Montevideo, con un movimiento que en 2008 alcanzó los 681 mil TEU movilizados, frente a los 674 mil que manejó Montevideo.¹⁹



Figura 3.11.: Vista aérea del puerto

3.3. Montevideo como puerto Hub.

Montevideo presenta una fortaleza principal que podría permitirle convertirse en un hub regional: su ubicación geográfica estratégica. Sin embargo esta fortaleza no será suficiente si no logramos atacar las principales debilidades que tenemos en la actualidad.

¹⁹ Según informe elaborado por el Sr. Mario Baubeta para el Centro de Navegación; Marzo 2009.

La mayor debilidad que presenta el puerto de Montevideo es la inexistencia de la multimodalidad en lo que hace al transporte de mercaderías. No hay una infraestructura adecuada que permita complementar con otros medios de transporte al marítimo.

3.3.1. El puerto de Montevideo como puerta de entrada y salida a la región.

Geográficamente, el Uruguay está situado sobre la costa atlántica, siendo una de las puertas de entrada al continente sudamericano para las mercaderías provenientes de Europa, Asia, Atlántico norte y Caribe.

Si hablamos específicamente de su región de influencia, el puerto de Montevideo constituye la principal puerta de entrada hacia la Hidrovía Paraguay-Paraná, que conecta a través de su red fluvial a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, así como también al sistema de puertos del Río Uruguay.

Por sus condiciones naturales Montevideo tiene la capacidad de albergar en sus muelles a buques porta contenedores de gran porte (buques madre), con el fin de redistribuir su carga en buques feeders para llevarla a los distintos destinos a través de la Hidrovía, por medio de las rutas

fluviales que la conforman. Asimismo, funciona como concentrador de las cargas originarias de la región que tienen como destino final distintos puntos transoceánicos.

Sin embargo, la profundidad que tienen hoy las aguas del puerto se están tornando insuficientes ante la evolución en el tamaño de los buques porta contenedores.

Actualmente el puerto de Montevideo tiene un calado máximo de 10,5 mts de profundidad (con un dragado de 11,5 mts), pudiendo albergar solamente a buques de hasta quinta generación (ver cuadro del apartado 2.2.3), y quedando rezagado en lo relativo a la recepción de otros buques de mayor tamaño.

Si bien hay algunas obras a la espera de ser concretadas, como ser el nuevo muelle de Terminal Cuenca del Plata, con una profundidad de 14 mts, estamos atrasados en la carrera por adquirir las mejores condiciones para atraer las grandes cargas, mientras que puertos como el de Río Grande están llevando adelante obras de infraestructura muy importantes que pueden hacer peligrar la posición de Montevideo como hub si no se toman las medidas adecuadas. Sobre esto ahondaremos más adelante.

3.3.2. Ventajas de ser un puerto libre.

La característica de puerto libre le fue atribuida al puerto de Montevideo por la Ley 16.246 de Mayo de 1992, y significó un gran salto en términos de las ventajas comparativas de este puerto con respecto a sus competidores.

La antedicha ley establece en su artículo 2 que “la circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. Las actividades que se cumplan en dicho puerto no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercaderías y quedarán limitadas a operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al puerto podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas.”

Adicionalmente, en el artículo 3 de la ley se establece lo que es sin dudas el aporte fundamental en fomento de la captación de mercaderías de trasbordo y tránsito hacia el puerto de Montevideo: “Durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán

exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma...”

En resumen, esta disposición permite a las mercaderías circular libremente dentro del puerto e incluso realizar las tareas enumeradas por la ley (sin afectar la naturaleza de la mercadería) sin tener que cumplir con el pago de ningún tipo de tributo y recargos.

Entonces, si pensamos en la mercadería que ingresa al puerto para ser transbordada en otro buque (lo que es propio de un puerto hub), estas facilidades le otorgan un atractivo adicional al puerto de Montevideo con respecto a los otros puertos de la región, ya que los costos que enfrenta el armador por efectuar ese transbordo en este puerto resultan considerablemente menores que si tiene que realizar las maniobras en un puerto donde sí está sujeto al pago de tributos de la misma manera que lo están las mercaderías de importación y exportación.

Surge de esta manera la siguiente pregunta: ¿cómo es posible entonces que ante estas ventajas evidentes de ser puerto libre, no haya otros países que estén interesados (particularmente Argentina y Brasil) en aplicar este régimen de la misma manera y contar así con las mismas ventajas comparativas que tienen hoy los puertos uruguayos?

La respuesta a esta interrogante nos fue proporcionada por el Ingeniero Guillermo del Cerro (Gerente de Schandy – Shipping, Port & Logistics, y directivo de Montecon) en entrevista para este trabajo, quien nos explicó que la razón para que no se hayan declarado Argentina y Brasil como puertos libres es que tienen una superficie exponencialmente mayor, con una población acorde a esa superficie, y que por lo tanto manejan un volumen de exportaciones e importaciones mucho más relevante que lo que les significa la mercadería en tránsito. La exención tributaria resulta una enorme ventaja para el país que la aplica en cuanto le permite atraer grandes cargas de mercadería en tránsito que hacen trabajar al puerto de una manera más productiva, pero no resulta para nada positivo desde el punto de vista del fisco, cuando lo aplicamos a las exportaciones e importaciones.

El tránsito es un tipo de mercadería que se caracteriza por su altísima volatilidad. Los armadores tienen la capacidad de cambiar las escalas en sus rutas en cualquier momento que sea necesario, adaptándose a sus necesidades. En este contexto, el costo resulta un factor fundamental para las navieras a la hora de decidir en qué puerto va a atracar para transbordar sus cargas.

No sucede lo mismo con las mercaderías de importación y exportación, donde el destino final es único y cierto para cada mercadería, y el buque va a tener que llegar a ese destino eventualmente e independientemente de los costos que tenga para ingresar al mercado de cada país. Esto es así siempre que el mercado interno de los países tenga demanda para esos productos.

En estos casos le resulta poco provechoso a los gobiernos aplicar el régimen de puerto libre, ya que los importadores podrían aprovecharse de esta disposición para dejar sus mercaderías en depósitos portuarios, sin declarar la importación ante la respectiva aduana, e ir haciendo importaciones parciales a medida que el mercado se lo requiera, desfasando el pago de las nacionalizaciones al Estado, lo que no resulta beneficioso para este último.

Entonces al no aplicar esta libertad tributaria, el importador está obligado a pagar el total de los tributos asociados a la importación en el momento que llega la mercadería al puerto y tiene que hacer la nacionalización, facilitando al fisco el total de los tributos con anterioridad a lo que podría hacerlo en régimen de puerto libre.

Montevideo maneja un volumen de mercadería en tránsito que alcanza el 50% del total de movimientos anuales que se llevan a cabo en el puerto, y mantener su calidad de puerto libre es fundamental para que esto siga siendo así, sin perjuicio de la incidencia de muchos otros factores que también serán determinantes para el crecimiento de la operativa portuaria, principalmente en términos de obra de dragado e infraestructura (temas que analizaremos también en este trabajo).

3.3.3. Hinterland y principales corredores marítimos, fluviales, terrestres y aéreos.

El hinterland es un territorio o área de influencia. En nuestro caso de estudio la región situada detrás del puerto. “Se convierte en el sumatorio económico de las distintas áreas y en donde se privilegia las conexiones lineales de los operadores del transporte y de los servicios ligados a la logística”. “El puerto es una plataforma para un sistema productivo que se apoya en una dimensión y en una conformación de empresas y actividades concretas, significa que dicha plataforma es la combinación de una red marítima y de una red terrestre; que posee características de articulación y de fricción”²⁰

²⁰ Forum Iberoamericano de Economía Marítima. Panel sobre accesibilidad y conectividad: Incidencia sobre los Hinterlands – Fernando González/ Universidad de Coruña- España.

Al existir conexiones entre diversos puertos y conocer los enlaces que existen, la intermodalidad, nos permite medir las distancias económicas entre el área interior próxima relacionada con la industria portuaria y sus márgenes potenciales que posee dicha área con otros espacios influenciados por los puertos vecinos.

Los sectores de transporte carretero y de transporte ferroviario están muy relacionados con los puertos, ya que a través de estos se conectan los mercados internos con las distintas regiones. Por lo que adquiere relevancia conocer no solo la operativa portuaria en sí misma, sino todos los sectores que se conectan de forma directa o indirecta.

En lo que respecta a nuestro transporte y a las ofertas y demandas de las economías regionales podemos decir que el Hinterland abarca gran parte del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), Bolivia y Chile. Esta zona está caracterizada por ser muy rica en cuanto a producción, comprende alrededor de doscientos millones de habitantes, y por el área en la que se expande, 13.719.000 kilómetros cuadrados, correspondiéndole a Brasil un 62%.



Fuente: Diagnóstico del Transporte Internacional y su infraestructura en América del Sur (DITIAS). Informe Ejecutivo. Setiembre, 2000.

Hoy en día, una de las prioridades está basada en la calidad de la cadena de transporte multimodal. Los distintos centros productivos y comerciales se encuentran unidos por diversos corredores de transporte, tanto marítimo como fluviales, terrestres y aéreos, los cuales son fundamentales para lograr el crecimiento y la integración en la región.

Hoy en día los corredores de transporte racionalizan servicios. Los puertos se adaptan a nuevos modos de transportes para generar cadenas de valor cada vez más eficientes, buscando obtener ventajas competitivas en los mercados; y los Hinterland se extienden lo más posible buscando abarcar más regiones, promoviendo la concentración de tráfico en puertos principales con niveles competitivos superiores.

Corredores terrestres: carreteros y ferroviarios ²¹

Corredores carreteros

Dentro de los corredores carreteros que se encuentran en la región podemos ubicar:

- 1- San Pablo – Buenos Aires
- 2- Buenos Aires – Valparaíso
- 3- San Pablo- Montevideo
- 4- Valparaíso – Lima
- 5- Paranagua – Asunción
- 6- Montevideo – Buenos Aires
- 7- Buenos Aires – Santa Cruz
- 8- Valparaíso – Asunción
- 9- Río de Janeiro – Valparaíso
- 10- Buenos Aires – Asunción
- 11- Valparaíso – La Paz
- 12- San Pablo – La Paz

²¹ Fuente: *Diagnóstico del Transporte Internacional y su infraestructura en América del Sur (DITIAS). Informe Ejecutivo. Setiembre, 2000.*

- 13- La Paz – Lima
- 14- Lima – Quito
- 15- Quito- Bogotá
- 16- Bogotá – Caracas

La mayoría son corredores de tráfico bilateral y se comunican con un puerto. En estos se concentra la mayor parte de intercambio comercial de la región.

En la subregión MERCOSUR/ Chile los corredores nuclean un 60,35% del intercambio comercial, mientras que en la subregión Andina llegan a canalizar el 87 % del que se genera entre estos países.

Corredores ferroviarios

- 1- Santos - Valparaíso
- 2- Santos – Matarani/Arica/Antofagasta
- 3- Buenos Aires – Lima
- 4- Buenos Aires – Santa Cruz
- 5- Buenos Aires – Asunción
- 6- Montevideo – Asunción
- 7- Montevideo – Livramento

Estos corredores si bien actualmente no canalizan un flujo de intercambio comercial, se consideran potenciales, ya que son una alternativa de transporte intermodal que pretende optimizar los costos operacionales y sobre los cuales existe un interés regional para poder llevarlos a cabo.

Los corredores que van de norte a sur conectan a uno a más puertos con los principales centros productores del continente. Los que van de este a oeste son una posibilidad para el comercio intrazona y además permiten la salida de los flujos comerciales hacia los mercados de América del Norte, Europa y Asia.

Corredores fluviales y marítimos:

Corredores Fluviales

Éste tipo de transporte es fundamental en la conectividad de la región. Permiten el desarrollo económico y social de las regiones que vinculan. Los ríos que en su gran parte son navegables y la baja inversión relativa que requieren los mismos permiten la formación de hidrovías, impulsando a los países de América del Sur al intercambio de bienes y servicios con

los mercados internacionales en forma segura y a costos relativamente bajos.

Son tres corredores y cada uno de ellos tiene, a la Hidrovía Paraguay – Paraná y a las cuencas del río Amazonas y del Río Orinoco, como su eje principal.

Corredores Marítimos

Dentro de este tipo de corredores se distinguen dos tipos diferentes: los extrarregionales y los intrarregionales.

Los corredores intrarregionales son, en casi todos los casos, extensiones naturales de los tráficos nacionales y los que canalizan los mayores flujos comerciales que están entre los principales puertos de Argentina y Brasil y entre los principales puertos de Brasil y Chile que registran un intercambio importante, y el que forman los principales puertos de los países andinos que registra importantes niveles de intercambio fundamentalmente en graneles, tanto sólidos (granos y minerales) como líquidos (petróleo).

Como lo hemos mencionado en el capítulo anterior, el transporte marítimo es el que mueve el mayor volumen de mercaderías en el tráfico internacional. Esto es producto de las ventajas que posee, como el menor costo respecto a otros medios para transportar grandes volúmenes entre distintos puntos geográficos, así como los volúmenes que posibilita movilizar debido a los distintos tamaños de buques.

Corredores aéreos:

Al igual que en el caso anterior, se diferencian en extrarregionales e intrarregionales.

En el caso de los extrarregionales, si bien no maneja niveles demasiado grandes tiene su importancia para el comercio exterior de los países sudamericanos

En el caso de los intrarregionales, se consideran potenciales.

Los corredores aéreos tienen una distinta realidad según de trate de extra o intrarregionales. En Sudamérica existe un potencial importante a ser transportado por avión, en función de la velocidad con la que se requiere,

en la nueva dinámica económica, realizar una alta proporción de los negocios de comercio exterior y el tipo de carga a ser transportada.

Los principales de la región son:

- 1- Santiago de Chile: para los países del MERCOSUR hacia los países de la APEC, Oceanía y el Lejano Oriente
- 2- Lima: Para los del MERCOSUR y sector sur de la Comunidad Andina hacia el Lejano Oriente y la Costa Oeste de los Estados Unidos
- 3- San Pablo: para los países del MERCOSUR hacia Europa y Estados Unidos.
- 4- Bogotá y Caracas para los países de la Comunidad Andina y para Chile, Argentina y Uruguay, hacia el Norte.
- 5- Buenos Aires para los países del MERCOSUR hacia Europa, y en cierta medida hacia los Estados Unidos.
- 6- Santa Cruz y Asunción : como vínculo entre el MERCOSUR y el Pacto Andino

3.3.4. La Hidrovía Paraguay-Paraná y sus principales puertos.

La Hidrovía Paraná-Paraguay (en adelante HPP) es uno de los sistemas hídricos (conjunto de ríos) más extenso del mundo. Tiene una extensión de 3.442 km desde el puerto de Cáceres (Brasil) hasta el puerto de Nueva Palmira (Uruguay). La misma atraviesa 5 países distintos: Bolivia, Paraguay, Brasil, Argentina y Uruguay y existen más de 100 puertos en su recorrido.

Está formada por dos ríos principales y sus afluentes: El Río Paraguay y el Río Paraná. El Río Paraguay tiene una extensión de 2.550km y su desembocadura es en el Río Paraná. El Río Paraná tiene una extensión de 2.570km de los cuales el tramo medio y inferior forman parte de la Hidrovía. El mismo es uno de los ríos más caudalosos del mundo lo que le otorga grandes condiciones para la navegación. En su desembocadura en el Río de la Plata su caudal promedio se estima en 17.000 m³/s.

La zona de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná según un estudio realizado por IIRSA se considera de más de 3.500.000 km², la misma fue definida como: las provincias, departamentos o Estados que por las obras

de infraestructura existente o proyectada puedan generar o transportar cargas que indirectamente desemboquen en la HPP.

De la superficie total de 3.556.941 km² de la zona de influencia de la HPP:

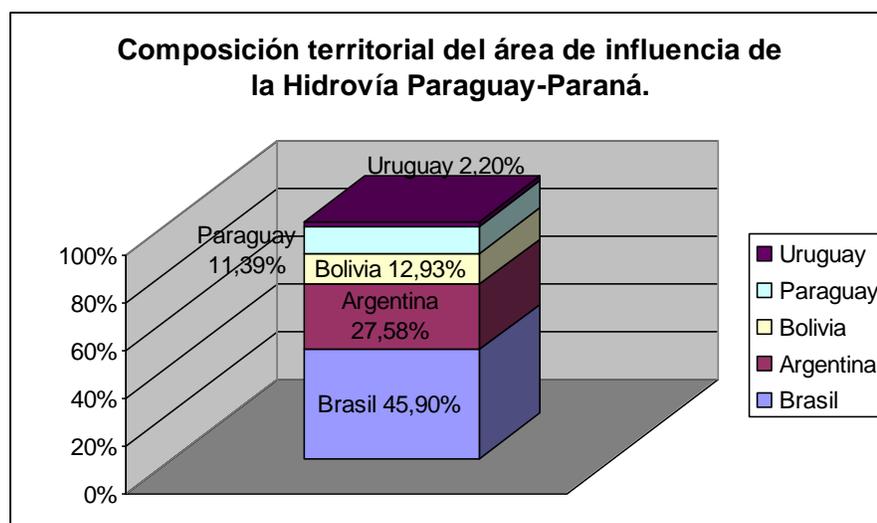
-45,9% corresponde a territorio Brasileiro.

-27,58% corresponde a territorio Argentino.

-12,93% corresponde a territorio Boliviano.

-11,39% corresponde a territorio Paraguayo.

-2,20% corresponde a territorio Uruguayo.



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del documento de IIRSA "Visión de Negocios actualizada en el año 2007 del Eje de la HPP."

En esta área se calcula hay una población de más de 50 millones de habitantes y se estima que el PBI de la misma representa aproximadamente un 34% de la suma de los PBI de los 5 países que la integran (unos USD 350 millones de U\$\$ en el 2007).

¿Por qué la hidrovía?

La zona de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná es una de las zonas más ricas del continente. Desde el punto de vista productivo hay que destacar que produce prácticamente un 50% de la exportación mundial de Soja, asimismo se destaca por las grandes posibilidades mineras (hierro) y gasíferas para el abastecimiento local y del mercado mundial. La producción cerealera y de oleaginosas es también muy importante.

El transporte fluvial se caracteriza por ser mucho más económico que cualquier otro medio de transporte, es por esto que el beneficio principal de la misma es la reducción de los costos de transporte que en definitiva redundan en el crecimiento y desarrollo de toda la región.

Otra de las ventajas que tiene el transporte fluvial es que se considera el de menor impacto sobre el medio ambiente, más aún cuando las

condiciones naturales para la navegabilidad son altamente favorables como en el caso de la HPP. La HPP es vista también como un eje integrador del Mercosur (recordemos que todos los países por los que atraviesa son integrantes del mismo).

La HPP presenta excelentes condiciones naturales para la navegación, el Río Paraná es uno de los ríos más caudalosos del mundo. Es la única salida navegable hacia el mar para Paraguay y Bolivia.

El transporte a través de la HPP se realiza casi en su totalidad utilizando convoyes con barcazas. Los convoyes pueden llegar a contener más de 30 barcazas y se cree que este número seguirá aumentando, a medida de que aumente la potencia y maniobrabilidad de los buques remolcadores. Las barcazas en general tienen una eslora (largo) de no más de 60 metros, una manga (ancho) de 11 metros y su calado (profundidad) no supera en promedio los 2,6 metros.



Figura 3.11.: Fotografía de un convoy de barcasas.²²

Los principales productos transportados a través de la HPP son²³:

-Agrícolas:

Maíz y Soja (Paraná y Santa Catarina).

Caña de azúcar (San Pablo y Paraná).

Mandioca (Paraná)

Cítricos (San Pablo y Paraná)

Arroz (Río Grande do Sul)

-Forestal:

Madera (Santa Catarina, San Pablo)

-Pecuaria:

Avícola (Santa Catarina y Paraná)

²² Fuente: <http://centrodenegociosrosario.blogspot.com>

²³ Fuente: IIRSA (www.iirsa.org)

Bovina (Río Grande do Sul y San Pablo)

-Industrial:

Textil (Santa Catarina y Paraná).

Celulosa (Paraná, Santa Catarina)

Jugos Cítricos (San Pablo).

Azúcar y Alcohol (Campinas, Ribeirao Preto, Sao José do Río Preto).

Un poco de historia²⁴

-En 1989 en una reunión de los países de la Cuenca del Plata (organismo creado para promover el desarrollo armónico y la integración física de dicha región) se crea el llamado “Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná” (CIH). Este órgano tiene como finalidad el estudio, la propuesta y la ejecución de las acciones identificadas como necesarias para el desarrollo del proyecto.

-En 1991 se incorporó el programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná al Tratado de la Cuenca del Plata.

-En 1992 se firma el acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Los principales aspectos de este acuerdo fueron:

²⁴ Fuente: Fonplata (www.fonplata.org)

- Libertad de navegación en toda la HPP.
- Igualdad de tratamiento a las embarcaciones de todos los países signatarios en relación a las nacionales.
- Libertad de tránsito de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios, pudiéndose cobrar únicamente tasas por los servicios efectivamente prestados a las mismas.
- Con el objetivo de facilitar el transporte y el comercio los países se comprometieron a eliminar gradualmente las trabas y restricciones existentes.

A partir de la firma de este acuerdo se realizaron estudios para mejorar la navegabilidad de la Hidrovía y se realizaron obras de dragado, limpieza y señalización con resultados muy positivos.

-En el año 2000 en una reunión de presidentes de América del Sur surge IIRSA un (Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Sudamericana), un organismo que tiene como principal finalidad el desarrollo y la integración de América del Sur mediante el desarrollo de proyectos en distintos “ejes de integración y desarrollo”. Según IIRSA: “Los Ejes de Integración y Desarrollo son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos

humanos, zonas productivas y flujos de comercio actuales, sobre las que las inversiones en infraestructura ayudarán a crear nuevas oportunidades de desarrollo sostenible para sus habitantes.”²⁵

Principales puertos²⁶:

BRASIL:

Puerto Cáceres:

Localización: Margen izquierdo del Río Paraguai, en Av. Marechal Rondon, Cáceres, Mato Grosso do Sul.

Área de influencia: comprende toda la región oeste y sudoeste de Mato Grosso.

Instalaciones: Existen dos terminales: Terminal 1 y Terminal 2. La Terminal 1 posee un silo vertical con capacidad de almacenaje de 3000 toneladas. La Terminal 2 posee dos silos verticales con capacidad de almacenaje de 10.000 toneladas.

²⁵ Fuente: IIRSA (www.iirsa.org)

²⁶ Fuente: IIRSA (www.iirsa.org)

Puerto de Corumbá:

Localización: Está situado en la margen derecha del Río Paraguay, km. 1.528.

Puerto Ladario

Localización: Se sitúa ligeramente aguas abajo de Corumbá sobre la margen derecha del río Paraguay, aproximadamente en el Km. 2.755 de la Hidrovía.

Instalaciones: Posee 3 terminales: Terminal de productos agrícolas, cuya utilización es para soja y derivados. Terminal de minerales, para el transporte de mineral de hierro y manganeso. Terminal Polivalente, con una superficie total de 4000 m².

Es un Puerto público ubicado a 7 Km. aguas abajo del Puerto de Corumbá, con el que forma una unidad administrativa. Apunta a concentrar la mayoría de las cargas en Ladario, dejando a Corumbá cierta carga general y la actividad turística.

Puerto Murtinho:

Localización: Situado en el margen derecho del río Alto Paraguay, cercano al nuevo puente vial entre Corumbá y Miranda en Mato Grosso do Sul, aproximadamente en el Km. 2.230 de la Hidrovía.

Instalaciones: Cuenta con dos terminales, una Terminal de Productos Agrícolas, con un muelle de 75m de pared tablestacada y una Terminal Mixta Ro-Ro y para Productos Agrícolas con un muelle de 130m de longitud de pared tablestacada.

ARGENTINA:

Puerto Formosa

Localización: El puerto de Formosa, es el primer puerto argentino en la hidrovía Paraná - Paraguay. Se encuentra ubicado en la margen derecha del Río Paraguay.

Instalaciones: Tiene un muelle de Ho.Ao. con una cota de coronamiento de + 11,00 m., referido al cero del hidrómetro local. Consta además de un

muelle intermedio bajo plataforma que tiene un ancho de 6,50 m y una superficie de 600 m².

Puerto Reconquista

Localización: El puerto se encuentra ubicado a la altura del Km 950 del Río Paraná sobre la margen derecha del Río San Jerónimo y a 12 Km de la ciudad del mismo nombre extendiéndose la jurisdicción del ente administrador Puerto Reconquista sobre una longitud de casi un kilómetro.

Instalaciones: Está conformado por 5 muelles, construidos en Ho. Ao. y fundados sobre pilotes del mismo material.

Puerto Santa Fe

Localización: El puerto de Santa Fe, se encuentra ubicado sobre un canal artificial a 10 Km. de la red troncal del Río Paraná (Km 584), a 90 millas de Rosario, a 312 millas de Buenos Aires por el canal Mitre, y a 378 millas por el canal Martín García.

Instalaciones: Cuenta con 3 muelles (Muelle N° 1: longitud 640,08 m, dispone de 3 (tres) atracaderos, 2 (dos) guinches de pórtico de 3 Tn y 20 pies de profundidad, hay provisión de agua potable por bocas y energía eléctrica. Muelle N° 2: longitud 554,50 m, dispone de dos sitios y 20 pies de calado. Muelle N° 3: longitud 695,38 m, cuenta con 2 (dos) sitios y 20 pies de profundidad) y un canal de derivación de longitud 2180m, con 4 atracaderos de 20 pies de profundidad.

BOLIVIA:

Arroyo Concepción (Gravetal S.A.) Puerto Guijarro:

Localización: Sobre la margen izquierda del arroyo Concepción antes del canal Tamengo aproximadamente en el Km. 2.870 de la Hidrovía.

Instalaciones: Cuenta con una superficie total de 3 hectáreas. Con muelles y atraques de 150 m de pared tablaestacada para productos agrícolas y carga general.

Puerto Aguirre (Central Aguirre Portuaria S. A.)

Localización: Sobre la margen derecha del canal Tamengo aproximadamente en el Km 2.776 de la Hidrovía.

Instalaciones: Terminal de combustibles terminada en el año 1999. Cuenta con dos muelles: Puerto Aguirre (longitud 150m, granelero de soja, maíz, trigo, torta de soja, carga general, aceite vegetal y fertilizantes) y Freeport Terminal Co (longitud 80m, carga y descarga de diesel y carga general).

Puerto Busch

Localización: Sobre la margen derecha del río Paraguay 142 Km. aguas abajo del canal Tamengo aproximadamente en el Km. 2.524 de la Hidrovía.

Instalaciones: Cuenta con dos terminales: De minerales y combustibles (muelle de 75m lineales de pared tablaestacada) y Terminal Polivalente (muelle de 150m lineales de pared tablaestacada).

PARAGUAY:

Puerto Villeta

Localización: En la margen izquierda del río Paraguay, lindante con la población de Villeta, aproximadamente en el Km. 1.593 de la Hidrovía.

Instalaciones: Rampa Ro/Ro (ancho 12m, longitud 90), módulos de muelle continuo de tablaestacadas atirantadas de 160 metros lineales. Todo tipo de tráfico.

Puerto Concepción

Localización: En la margen izquierda del río Paraguay lindante con la población de Concepción, aproximadamente en el Km. 1.933 de la Hidrovía.

Instalaciones: Rampa Ro/Ro, perpendicular al cantil del muelle (ancho 12m, longitud 90), módulos de muelle continuo de tablaestacadas atirantadas de 160 metros lineales.

URUGUAY:

Puerto de Nueva Palmira

Localización: Es el Km 0 de la Hidrovía Paraná-Paraguay, en la desembocadura de los ríos Uruguay y Paraná.

Instalaciones: Cuenta con una Terminal Privada “Corporación Navíos” La terminal altamente tecnificada, está diseñada con capacidad de operar simultáneamente para, recibir carga de barcazas, camiones y transbordadores a barcos directamente a través de sus instalaciones de almacenaje. Puede recibir barcos tipo Panamax y permite cargadores hasta el calado actual de los Canales Martín García y Mitre de 32'

3.3.5. El Puerto de Montevideo en el sistema de Puertos Uruguayos.

En los últimos años han sido muy importantes los cambios en la operativa portuaria, no solo en el Puerto de Montevideo. Uruguay también posee otros puertos comerciales distribuidos en el interior de la república que se encuentran administrados por la ANP:

- Colonia y Juan Lacaze que, al igual que el Puerto de Montevideo, se encuentran sobre el Río de La Plata
- Fray Bentos, Nueva Palmira, Salto y Paysandú, sobre el Río Uruguay.

En entrevista con el Presidente de la ANP, Cap. G. Silbermann, el mismo señala que:

“El sistema nacional de puertos se basa en que el transporte debe ser intermodal, en el desarrollo de una nueva industria de servicios logísticos y en la infraestructura que depende del MTOP”

Puerto de Montevideo



Visión

Constituir un polo de desarrollo para el Uruguay consagrándose como el puerto preferido de la región, por la calidad de sus servicios.

Misión

Administrar, conservar y desarrollar el Puerto de Montevideo generando, mediante una organización eficiente orientada a la satisfacción de los clientes, una actividad creciente y sustentable que lo distinga por la

calidad de sus servicios y por su contribución a la excelencia en la cadena del transporte multimodal.²⁷

La reforma portuaria ha permitido al puerto de Montevideo dejar de ser visto desde el exterior como un “puerto sucio” y no confiable económicamente, es decir un puerto en el que no se conoce el costo de las operaciones porque no se puede determinar el tiempo que un barco permanecerá en él.

Como lo hemos mencionado, cuenta con una gran ventaja que es la posición geográfica en la que se encuentra - centro del MERCOSUR y puerta de la hidrovía Paraguay – Paraná, con única salida al mar para Bolivia y Paraguay y de todo el sistema para el Río de la Plata. Destacamos además, como hemos mencionado anteriormente, la infraestructura que posee, los servicios se prestan durante las 24 horas los 365 días del año y la condición de puerto libre, que brinda a los agentes de comercio exterior el beneficio de la libre circulación y permanencia de las mercaderías por tiempo ilimitado dentro del recinto portuario, estando exentas durante ese período de todos los tributos y recargos aplicables a la importación.

²⁷ www.anp.com.uy

Infraestructura Física²⁸

Muelle de Escala: integra la concesión de Terminal Cuenca del Plata. Longitud: 288 metros y una profundidad de 10 metros.

Muelle Fluvial: El muelle y sus instalaciones (Depósitos A y B) están al servicio exclusivo de las embarcaciones de la Armada Nacional. Tiene una extensión de 353 metros.

Muelle Maciel: Tiene 382 metros de longitud y una profundidad de 5 metros, donde se encuentra la Terminal de Pasajeros de los buques que realizan la travesía Montevideo- Buenos Aires.

Muelle A: Frente a Dársena 1, cuenta con una extensión de 50 metros en su cabecera y 303 en el muelle propiamente dicho con una profundidad de 10 metros. Actualmente sobre dicho muelle (lado oeste de la dársena 1) hay depósitos asociados al muelle, que han sido concesionados.

Muelle Central (frente a Dársena 1): Con una extensión de 492 metros. También denominado Atraques 3, 4 y 5 ha sido liberado de los depósitos 3, 4 y 5 los cuales han sido demolidos, ganando una importante área

²⁸ www.anp.com.uy

operativa para el manipuleo de cargas tanto contenerizadas como vehículos transportados en buques Ro-Ro.

Muelle B: Frente a Dársena 1 (lado este), situado en el muelle B (Atraques 6 y 7), también tiene una superficie sin depósitos de primera línea, y en él se movilizan graneles sólidos y contenedores. Su cabecera tiene 148 metros de longitud y 10 metros de profundidad, mientras que en el lado oeste del muelle (frente a Dársena 2, también conocido como Atraques 8 y 9) el cual tiene una longitud de 327 metros y un calado de 10 metros, en la actualidad carece de depósitos pues los mismos fueron demolidos en procura de obtener explanadas para la movilización de mercaderías contenerizadas, graneles y vehículos.

Muelle Central (frente a Dársena 2): Con una extensión de 392 metros, cuenta con un depósito frigorífico.

Muelle Florida: tiene una extensión de 53 metros.

Muelle Mántaras: Terminal Pesquera destinada a buques pesqueros

nacional, tiene una extensión aproximada de 600 metros y una explanada operativa de 15.000 m².

Puerto de Nueva Palmira



Ubicado en el departamento de Colonia, en el kilómetro cero del Río Uruguay el Puerto de Nueva Palmira se encuentra en una zona estratégica ya que está en el punto de ingreso y egreso de la Hidrovía Paraguay – Paraná, como mencionamos en el apartado 3.3.4. Recoge una importante producción de una zona muy rica que comprende casi 200 millones de habitantes, zona de influencia de Bolivia, Paraguay, Mesopotamia argentina y oeste brasileño.

Comprende el puerto administrado por la Administración Nacional de Puertos - ANP, la terminal y Puerto Privado de Corporación Navíos S.A. y

las instalaciones de Frigofrut, ambos actuando bajo igual régimen que la Zona Franca de Nueva Palmira.

Tiene un muelle oficial de cemento armado desde la costa hacia el río para alcanzar mayor profundidad, que tiene una longitud de 218 metros. Casi en sentido perpendicular tiene un muelle de una longitud total de 318,35 metros.

Su Plan Maestro de Desarrollo contempla la ampliación y ensanche del Muelle Sur del Puerto Oficial, la construcción de un nuevo muelle y una explanada de maniobras para aumentar su capacidad operativa.

Posee silos para almacenaje de graneles agrícolas con una capacidad de aproximadamente 72.000 toneladas administrados por Terminales Graneleras Uruguayas S.A. – TGU.

Actualmente, los productos que moviliza son cereales, frutas cítricas, graneles sólidos, maderas y sus derivados, mercaderías en tránsito.

Puerto de Fray Bentos



En la capital del departamento de Río Negro, en la rivera Este del Río Uruguay se encuentra el Puerto de Fray Bentos, con un calado de 23 pies y un muelle oficial de cabotaje especializado.

Tiene comunicación carretera y ferroviaria con la República Argentina a través del Puente Internacional "Libertador General San Martín", localizado en el departamento de Salto.

Cuenta con un sistema de cintas transportadoras de granos con una capacidad de carga de 500 t/h y una capacidad de descarga de 120t/h.

Posee dos muelles de embarque de hormigón, el muelle de ultramar, de 125 metros con 43 metros de ancho y el muelle de cabotaje con una extensión de 225 metros de largo por 22 metros de ancho.

El calado es de aproximadamente 9 metros en el muelle de Ultramar y de 7 metros en el fluvial.

Los principales productos movilizados son el citrus, madera en rolos y granos.

En el recinto portuario se encuentran las instalaciones de la Terminal Granelera del Uruguay TGU, con una capacidad estática de 20.000 toneladas. Se cuenta además con casi 40.000 mts. cuadrados para depósitos de mercaderías.

Adyacente al puerto de Fray Bentos se encuentran los puertos especializados de Botnia (único puerto techado del país) y Ence .

Puerto de Colonia



El puerto de Colonia se encuentra en el departamento que lleva su nombre, a ciento setenta y siete kilómetros de Montevideo sobre el Río de la Plata. Está a 50 kilómetros de Juan Lacaze y a 30 millas del puerto de Buenos Aires.

Debido a la infraestructura y el movimiento que se produce en él es considerado el segundo más importante del Uruguay (luego del Puerto de Montevideo) en lo que respecta a pasajeros. Cuenta con una terminal de pasajeros de última generación inaugurada el 26 de Octubre de

2009, y que recibirá a 2 millones de pasajeros al año. El interés histórico y lo pintoresco de la ciudad hacen que Colonia sea un punto fundamental de turismo para la república, ciudad declarada patrimonio histórico de la humanidad en 1995, lo que ha llevado a que el mayor movimiento en este puerto esté dado por el traslado de personas.

En cuanto a su infraestructura, el puerto tiene tres muelles en forma de U construidos en cemento y protegidos por el lado Sur por una escollera. El muelle de ultramar tiene una longitud de 146 metros, el de cabotaje tiene 115 metros y el de unión 200 metros de longitud.

Tiene siete depósitos de distintas dimensiones desde el "A" de 239 m² hasta el "G" de 3.350 m². La capacidad total en depósitos es de 8.378 m² y 1.766 m² de rambla. Posee además, un local de 300 m² sobre el muelle de unión donde están las oficinas de A.N.P. y un edificio sobre el muelle de ultramar como salón de pasajeros.

Además la ANP arrienda a terceros otros locales que se encuentran en el

Puerto de Juan Lacaze

También en el departamento de Colonia, sobre el Río de la Plata se encuentra el Puerto de Juan Lacaze.

Se encuentra a ciento cuarenta y cuatro kilómetros por carretera de Montevideo y a cuarenta y siete km de Colonia.

Éste puerto cuenta con un muelle de 98 metros de longitud y una profundidad de 3,5 metros. Se encuentra próximo a una zona industrial y agropecuaria, destacándose la Fábrica Nacional de Papel – FANAPEL.

Cuenta además con Instalaciones de puerto deportivo, las que son servidas por el club Náutico, bajo supervisión del la Dirección Nacional de Hidrografía, las que reciben numerosos veleros deportivos.

Este puerto, tienen dentro de sus superestructuras, una rampa para embarque y desembarque de vehículos. Y opera además una línea fluvial RO-RO.

Puerto de Paysandú

Éste puerto, al igual que el Puerto de Salto, pasaron de la órbita del MTOP sumarse al sistema de puertos comerciales que se encuentran administrados por la ANP.

Se encuentra en el departamento de Paysandú, a trescientos setenta y nueve kilómetros de Montevideo por carretera.

En su infraestructura cuenta con un muelle de ultramar con estructura de hormigón de cien metros de longitud y una profundidad de 6,60 metros y otro muelle de cabotaje, con una longitud de trescientos metros y una profundidad de cuatro metros.

Dispone en sus instalaciones de dos depósitos de ochenta metros de largo por veinte metros de ancho cada uno.

Puerto de Salto

En el departamento de Salto, a 496 kilómetros por carretera de Montevideo se ubica el puerto de Salto.

Esta estructurado por un muelle de hormigón armado, en sentido longitudinal al Río, con ciento cuarenta metros de longitud.

Amparados con la ley de puertos del año 1992, el recinto portuario puede aplicar disposiciones de zona franca y puerto libre.

Este puerto no tiene depósito para almacenar mercaderías.

4. LA OPERATIVA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

El objetivo del presente capítulo es estudiar la capacidad operativa actual del puerto en cuanto a manejo de contenedores, para lo cual intentaremos determinar la capacidad trabajando en forma eficiente, de manera de poder contrastarlo con la capacidad real actual (considerando las condiciones de ineficiencia) y también con la demanda proyectada a futuro, sugiriendo algunas medidas para poder cubrir el exceso de demanda proyectada por sobre la capacidad eficiente del puerto, en caso de que lleguemos a ese escenario.

El puerto de Montevideo enfrentó en 2008 un pico de congestión operativa, que se debió principalmente a deficiencias en infraestructura que permitiera hacer frente al exceso de demanda.

Esta congestión se vio mitigada por los efectos de la crisis global que comenzó a gestarse a mediados de 2008, y fue lo que permitió que el puerto volviera a descongestionarse, registrando un descenso de la actividad de un 15% entre Enero y Julio de 2009 con respecto a igual período de 2008. De cualquier manera, es de suponer que una vez superada la crisis, la actividad

volverá a recuperarse, y nos encontraremos nuevamente en un escenario congestionado. De acuerdo a un estudio realizado por el Centro de Navegación, ese punto de congestión se verá entre 2013 y 2015, donde se estima que la demanda se situará en 1.000.000 de TEU²⁹ y las obras de infraestructura que se están concretando próximamente tampoco serán suficientes para satisfacerla.

4.1. Capacidad actual y proyectada.

La capacidad anual de una terminal de contenedores está determinada por la capacidad en la línea de atraque (capacidad de movilizar contenedores con las grúas desde y hacia los buques) y por la capacidad de almacenamiento (dada principalmente por la superficie de retro área).

La capacidad en la línea de atraque está asociada principalmente a las instalaciones que utiliza la terminal (especialmente las grúas con las que opera), mientras que la capacidad de almacenamiento puede ser incrementada por una buena gestión del operador, en adición a las instalaciones que utiliza (por ejemplo en función de la metodología de almacenamiento que aplica).

²⁹ Fuente: Baubeta, Mario; El Puerto de Montevideo: Presente y Futuro; Liga Marítima Uruguay; 2009.

La operación de contenedores en el puerto de Montevideo es manejada actualmente por dos operadores portuarios: uno especializado en el manejo de carga contenedorizada, Terminal Cuenca del Plata (TCP), y otro que maneja distintos tipos de carga además de contenedores; Montecon.

TCP maneja las operaciones sobre el muelle de escala, actualmente operativo con una extensión de 288 mts y un calado de 10,5 mts, pero que próximamente estará ya operando con la nueva obra de ampliación (ya inaugurada) que lo llevó a una extensión de 638 mts y un calado máximo de 14 mts en la parte nueva del muelle (la vieja seguirá en principio calando a 10,5 mts), convirtiéndose en el primer muelle del puerto en alcanzar una profundidad a -14 mts.

Igualmente esta nueva capacidad para recibir buques calando a 14 metros no estará operativa hasta que las obras de dragado del canal de acceso lleguen también a esta profundidad, ya que aunque el muelle esté en condiciones, si los buques no logran entrar al puerto nunca podrán llegar a él. Esta obra de dragado se está haciendo en forma progresiva, habiéndose firmado recientemente un contrato con dos empresas que se harán cargo de esta tarea: Chec Dredging Co. Ltd., y Shangai Dredging Co. de Brasil

Servicios Marítimos Limitada, ambas subsidiarias de la corporación china Shanghai Dredging Co.

Entre estas dos empresas comenzarán las obras de dragado del canal de acceso al puerto, profundizando a 12 metros en una primera etapa, luego a 13 metros, y más adelante llegando a dragar a 14 metros para poder acompañar la profundidad de los canales del puerto con las nuevas obras de muelles, tanto el de TCP como las obras futuras que se esperan concretar para alcanzar un mayor número de puestos de atraque a esta profundidad.

Por otro lado, Montecon opera sobre los muelles públicos, y no se dedica exclusivamente al manejo de contenedores. Es importante tener esto en cuenta al momento de determinar la capacidad del puerto en cuanto al manejo de contenedores, ya que no se puede considerar que un operador no sea eficiente por no dedicar todo el tiempo de ocupación del muelle a este tipo de carga, sino que también tiene que atender al resto de las cargas que pasan por Montevideo.

A continuación exponemos el grado de ocupación de los muelles destinados al manejo de contenedores.

Año	% Ocupación de muelles					
	2009			2008		
	Operador	MONTECON		Operador	MONTECON	
Atraque	TCP ME	3, 4, 5	8, 9	TCP ME	3, 4, 5	8, 9
Ene	48%	16%	21%	44%	15%	10%
Feb	45%	19%	19%	52%	15%	16%
Mar	47%	15%	31%	50%	21%	15%
Abr	43%	13%	24%	53%	24%	11%
May	54%	21%	21%	53%	17%	16%
Jun	45%	17%	26%	52%	25%	9%
Jul	45%	27%	23%	51%	22%	15%
Ago	48%	23%	18%	48%	24%	16%
Sep	44%	21%	22%	48%	24%	10%
Oct	-	-	-	52%	29%	7%
Nov	-	-	-	46%	22%	16%
Dic	-	-	-	47%	19%	14%
Promedio	46%	19%	23%	50%	21%	13%

Cuadro 4.1.: Grado de ocupación de los muelles para carga contenerizada.

Fuente: elaboración propia en base a datos obtenidos de la ANP.

La capacidad de una terminal de contenedores o de un operador de prestar servicios a los buques porta contenedores se define como el número anual de TEU (o boxes) que puede movilizar, manteniendo niveles de servicios aceptados. En esta última parte de la definición es donde juega un rol importante el nivel de saturación de los muelles, para lo que resulta un buen indicador el porcentaje de ocupación detallado en el cuadro 4.1.

Este indicador se calcula como la (sumatoria de esloras x Minutos atracados) / (Longitud total de muelles x Minutos del período), y algunos agentes del

ámbito portuario consideran que 50% es el porcentaje de ocupación máximo que un operador debería manejar para garantizar la prestación de servicios aceptables. Una ocupación por encima del 50% podría resultar en que algunos buques no consigan muro³⁰ en el momento que arriban al puerto, incurriendo en demoras que son muy costosas para los armadores y que terminarían provocando la elección de otras alternativas a Montevideo como puerto concentrador, situación que se vivió en el año 2008, y a lo que contribuyeron diversos factores como la paralización de funcionarios de aduanas, y la huelga de transportistas que tomaron de rehén al puerto de Montevideo para sus reclamos laborales, poniendo en riesgo la confiabilidad de nuestra principal terminal de contenedores.

El análisis más relevante del cuadro 4.1. surge de ver los números de TCP, ya que su operativa gira en su totalidad en torno al manejo de contenedores, siendo además el principal operador en cantidad de movimientos al año de este tipo de carga.

En 2008 la ocupación promedio de TCP fue de un 50%, con picos por encima del 50% dentro del período. Esto parece ser consistente con la situación de congestión vivida en ese año, que se vio apaciguada en 2009 por la crisis global como comentábamos anteriormente, y que se confirma

³⁰ Posibilidad de atracar en el muelle.

viendo que el grado de ocupación del muelle de escala cayó al 46% del tiempo en los primeros 9 meses de este año.

La principal observación que efectuamos con respecto a las estadísticas de Montecon haciendo uso de los muelles públicos (atraques 3, 4, 5 sobre el muelle frontal a la dársena 1 y atraques 8 y 9 sobre el lado este de muelle B son los que utiliza principalmente para manejo de contenedores), es que no dedica todo su tiempo al manejo de contenedores (como mencionábamos anteriormente), y que haciendo uso de esos puestos de atraque en promedio un 20% del tiempo (ponderado principalmente por los atraques 3, 4 y 5 que es donde Montecon mueve la mayor cantidad de contenedores al año), alcanza igualmente a movilizar el 40% del total de contenedores al año (según cifras de ANP para el año 2008). Cabe destacar que los muelles públicos no son utilizados solamente por Montecon, sino que hay otros operadores no orientados sobre la carga contenerizada que también hacen uso de estos atraques (por ejemplo para la pesca). La pregunta aquí es si está siendo Montecon más eficiente que TCP o si hay otros factores en juego que inciden en la conformación de estas cifras. Para contestar esto hemos efectuado un cuadro para evaluar a grandes rasgos la eficiencia de ambos operadores.

Operador	Atraques	Extensión (mts)	2008			Eficiencia
			TEU movilizados	% Ocupación	Ext. muelle x % ocup.	
Montecon	3, 4, 5, 8 y 9	617 (*)	252.684	18% (**)	111	2.276
TCP	M. Escala	288	411.039	50%	143	2.870

Cuadro 4.2.: eficiencia medida en TEU movilizados por mt de muelle efectivamente utilizado.

Fuente: elaboración propia en base a datos obtenidos de la ANP.

* El metraje total de los 5 atraques es de 817 mts. Dado que Montecon no usa los 5 atraques en su totalidad sino que por ser muelles públicos hay otros operadores que hacen uso de los mismos, estimamos conveniente descontar 200 mts adjudicándolos a la utilización de otros operadores para simplificar el análisis.

** El porcentaje de ocupación de Montecon es el promedio entre la ocupación del muelle frontal y el muelle B, ponderado por los metros de cada muelle.

Del cuadro 4.2. se observa que si consideramos el grado de ocupación de los muelles en conjunto con la extensión bruta de los muelles que utiliza cada operador, podríamos simular que Montecon utilizó 111 mts efectivos de muelle, mientras que TCP hizo uso de una extensión de 143 mts.

Sin embargo, aún en estas condiciones, TCP logró un promedio de movimientos por metro de muelle efectivamente utilizado superior al de Montecon (600 TEU movilizados por metro de muelle por encima de Montecon). De esta manera estimamos que la eficiencia de TCP fue superior a la de Montecon, lo que suena lógico si consideramos que TCP es una terminal especializada en contenedores, con una infraestructura muy

superior también en lo que refiere al tipo y cantidad de grúas con las que operan. Igualmente debemos destacar que el análisis efectuado está ampliamente simplificado y que para poder determinar realmente la eficiencia o la productividad de un operador deberíamos considerar una serie de factores técnicos que harían demasiado complejo el desarrollo del trabajo y no resulta tan relevante a los efectos de esta investigación.

De cualquier manera, estos indicadores elevados en términos de eficiencia operativa de TCP que marcan una gran capacidad de hacer frente en forma eficiente a la situación de congestión que vive el puerto, tienen también una segunda lectura: está exigiendo al máximo su capacidad operativa, y esto puede convertirse rápidamente en una situación desfavorable en lo que refiere a la prestación de servicios, ocasionando demoras en ofrecer posibilidad de atraque a los buques y provocando la pérdida de algunos tráficos que puedan deteriorar la confianza en el puerto de Montevideo como centro óptimo de distribución de cargas.

Capacidad actual:

Para el análisis que haremos de la capacidad manejaremos cifras medidas en TEU, utilizando como coeficiente de conversión 1,68 TEU/contenedor, ya

que entendemos que es el factor que hoy más se adapta a la realidad del puerto de Montevideo.

AÑO	BOXES			TEU			Factor de contenerización
	20'	40'	TOTAL	20'	40'	TOTAL	
2008	128.077	273.598	401.675	128.077	547.196	675.273	1,68
2007	108.987	243.750	352.737	108.987	487.500	596.487	1,69
2006	98.876	210.171	309.047	98.876	420.342	519.218	1,68
2005	91.507	181.512	273.019	91.507	363.024	454.531	1,66
2004	94.066	165.362	259.428	94.066	330.724	424.790	1,64

Cuadro 4.3.

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de la ANP

Para el presente análisis nos apoyamos en un estudio técnico realizado por los autores Irisarri, Sgut y Gómez (2009), de manera de poder determinar la capacidad actual del puerto, proyectándola mediante la incorporación de las obras de infraestructura a concretarse en los próximos años, y comparándolo con las proyecciones de demanda existentes de manera de poder concluir en qué situación se encuentra el puerto de Montevideo en términos de capacidad.

La medición de la capacidad operativa del puerto en términos de movimiento de contenedores la separamos en el estudio por un lado de la capacidad de TCP haciendo uso del muelle de escala, y por otro lado el estudio de la

capacidad de Montecon operando sobre los muelles públicos que describimos anteriormente.

Como se dijo al comienzo de esta sección, la capacidad operativa es limitada tanto por la capacidad en la línea de atraque como por la capacidad de almacenamiento. A continuación mostramos los resultados sobre la capacidad de TCP (medida en TEU/año):

	2007	2008	2009 a 2020
Capacidad en línea de atraque	395	395	865
Capacidad de almacenamiento	480	487	919
CAPACIDAD - TCP	395	395	865

Cuadro 4.4.: Capacidad de TCP en TEU al año.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Irisarri, et al. (2009).

Nota: datos calculados en función del coeficiente 1,68 TEU/ contenedor y cifras expresadas en miles de TEU.

Hasta 2008 consideramos que la infraestructura de TCP comprende el muelle de escala en su extensión original de 288 mts, con una retro área de almacenamiento de 15,2 hás. y contando con la utilización de 3 grúas pórtico y una móvil (de menor eficiencia que las pórtico).

A partir de 2009 se incorpora al cálculo la ampliación del muelle de escala sumando un sitio de atraque de 350 mts y un espacio de retro área de 13,5 háts adicionales, lo que permite aumentar la capacidad de TCP a una cifra estimada de 864 mil TEU por año (los efectos de la ampliación se verán reflejados recién en 2010).

TCP	2007	2008
Capacidad	395	395
Movimientos reales	362	411
Saturación	-	16

Cuadro 4.5.: Nivel de saturación operativa de TCP. Cifras expresadas en miles de TEU.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Irisarri et al. (2009)

La lectura del cuadro 4.5. marca que en el año 2008 TCP trabajó por encima de su capacidad eficiente, pudiendo significar en algunos casos un riesgo sobre la prestación de servicios de calidad, como mencionamos anteriormente.

Este es el tema de mayor discusión en la actualidad en lo que respecta a la necesidad de construcción de una segunda terminal de contenedores, y todas las opiniones que recabamos en las entrevistas realizadas manifiestan que no solo es necesaria sino que resulta inminente la construcción de una segunda terminal.

Montecon por su parte, está operando actualmente a niveles aproximados a su capacidad eficiente, situada en una cifra aproximada de 264 mil TEU en 2008³¹ (año en el que efectivamente movilizó 263.941 TEU), cifra que se estima irá decreciendo en los próximos años, principalmente por la ampliación de la capacidad de Terminal Cuenca del Plata, y más adelante con la concreción de la obra de la segunda terminal especializada de contenedores, ya que se estima que entre las dos terminales se harán cargo de la totalidad del mercado de contenedores, dejando una pequeña porción del mismo para ser operada en el muelle C, todavía inexistente pero que debería estar operativo para el año 2011.

En este escenario que planteamos, la capacidad actual del puerto se sitúa en aproximadamente 660 mil TEU mientras que los movimientos reales tomando las cifras de 2008 fueron 675 mil TEU. Esto da la pauta de que el puerto está trabajando por encima de su capacidad, lo que lleva a pensar que estamos en una situación de déficit de infraestructura, y aún sin considerar que la demanda sería todavía muy superior si las condiciones de infraestructura estuvieran dadas para recibir otro tipo de buques.

³¹ Fuente: Irisarri et al.; “Metodología de cálculo de terminales de contenedores: aplicación al puerto de Montevideo”; 2009.

4.2. Eficiencia de las operaciones y necesidad de infraestructura.

A partir de la ley de puertos de 1992 el puerto ha ido ganando una imagen de puerto confiable y serio que resulta muy atractiva a los armadores, y que sumado a las condiciones naturales como el posicionamiento geográfico, han fortalecido a Montevideo como puerto de distribución en la región, al punto de que hoy el manejo de contenedores en tránsito o transbordo comprende el 50% del total de contenedores movilizados al año.

A esto se suma la buena gestión de los operadores, que apuntan a mejorar constantemente su eficiencia operativa, también en parte presionados por un mercado tan volátil (como lo es el del tránsito) que ante la mínima señal de ineficiencia que se refleje en un costo elevado para el armador (por esperas prolongadas para conseguir muro o excesivo tiempo de atraque, entre otros factores), inevitablemente ocasionará la elección de una mejor opción por parte de este último para sus próximas escalas.

Otro importante factor a considerar, como hemos mencionado en varias oportunidades, es la infraestructura disponible para hacer frente a la demanda del mercado de contenedores.

Los armadores evolucionan sus flotas construyendo buques cada vez más grandes, con mayor capacidad de almacenamiento de contenedores de manera de disminuir el costo del flete, y como consecuencia estos buques necesitan una mayor profundidad para moverse ya que su propio peso los obliga a calar más profundo. Estas características exigen que los puertos presenten las condiciones necesarias para recibir estos buques, y ahí es donde Montevideo tiene su mayor déficit.

Los expertos del ámbito portuario coinciden en que estamos muy atrasados en la construcción de obras de infraestructura, y que esto se debe a los engorrosos procesos burocráticos del Estado. Según el Dr. Ing. Fernando Puntigliano, “nuestro puerto debido a la lentitud de los procesos del Estado no es lo suficientemente eficiente como podría y debería ser”. Esta es una gran debilidad entonces que presenta Montevideo, y que le está costando muy caro al país, no solo en términos de la demanda real que se pierde de atender actualmente (que obviamente significa un costo de oportunidad) sino también por la imagen que va generando a los ojos del mercado global sobre qué tipo de puerto somos y queremos llegar a ser.

Según lo comentado por el Sr. Mario Baubeta en entrevista para el presente trabajo, “Hamburg Sud llevaría el tránsito del Sur argentino, que hoy lo hace

vía Montevideo para extra zona, lo sacaría de Montevideo y lo llevaría a Río Grande”. El Puerto de Montevideo perdería unos 30.000 TEU/año y eso es porque a Montevideo no llegan los buques que hacen el servicio del lejano oriente. Esto es una clara muestra de que el retraso que tenemos, en este caso por no contar con el calado necesario para atender estos buques, nos está generando pérdidas importantes de mercado (30.000 TEU significan hoy casi un 5% del mercado total que atiende el puerto de Montevideo).

Vimos en la sección anterior que la capacidad del puerto está saturada. También mostramos en el capítulo 2 que el comercio exterior viene creciendo ininterrumpidamente en el mundo, a pesar de las crisis experimentadas, y que la demanda va en aumento siempre que haya puertos para atenderla.

Como también mencionamos al comienzo del capítulo, las proyecciones de demanda indican que tendremos entre 2013 y 2015 un escenario de demanda de 1.000.000 de TEU, y este mismo escenario se estima que en 2020 será de 1.600.000 TEU³², mientras que la capacidad máxima se estima será de 1.000.000 de TEU a partir de que estén plenamente operativas las obras del muelle de escala y el nuevo muelle C (probablemente a partir de 2012). Es por esto que se habla de que para estos años (2013 – 2015) se

³² Fuente: “El Puerto de Montevideo: Presente y Futuro”; presentación del Centro de Navegación en la Liga Marítima Uruguaya; 2009.

verá nuevamente una situación de congestión similar a la vivida en 2008, y es a partir de estas proyecciones que se considera de vital importancia la construcción de la segunda terminal especializada en contenedores, proyecto que debería encaminar sus comienzos enseguida de concretarse la licitación a llevarse a cabo el día 17 de Marzo de 2010, de manera de poder iniciar sus operaciones para el año 2014 y comenzar de esta forma a absorber el exceso de demanda y evitar la situación de congestión que enfrentará el puerto para ese entonces.

4.3. El proyecto de construcción de una segunda terminal de contenedores.

El proyecto de la segunda terminal especializada en contenedores está regulado por la ley 18.530 y su principal decreto reglamentario, 494/09, donde se establecen las bases para la subasta, y las especificaciones técnicas que la construcción de la terminal debe considerar.

El decreto mencionado establece que la terminal deberá tener un muelle con 600 metros de espacio para atraques y una retro área para almacenamiento de al menos 20 hás.

El lugar que se maneja oficialmente para la construcción de la segunda terminal está también definido en el Anexo C del decreto, y comprende la zona donde hoy está ubicado el dique de cintura, sobre los espigones A y B, y con la conexión a tierra en la zona del espigón F.

A continuación presentamos una figura muy ilustrativa del proyecto de la segunda terminal como está concebido actualmente:



Figura 4.2.: proyecto de la segunda terminal de contenedores.

Fuente: Centro de Navegación; “El Puerto de Montevideo: Presente y Futuro”; 2009.

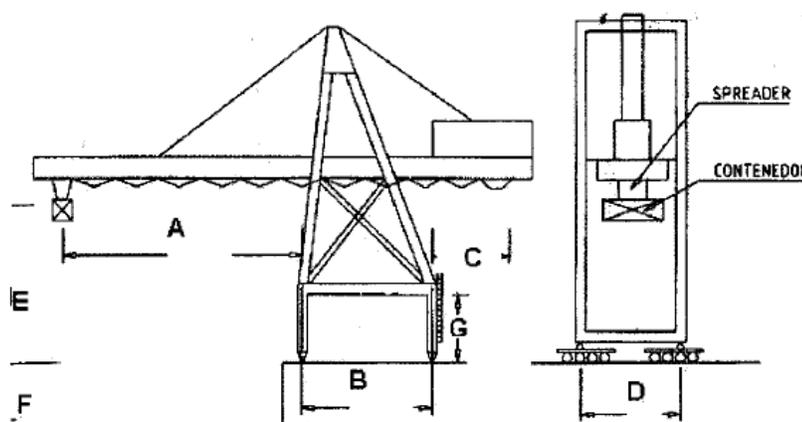
En la figura se puede apreciar el espacio considerado para la construcción de la segunda terminal (en amarillo), eliminando el dique de cintura como comentábamos anteriormente y desplazándolo entre 70 y 150 metros hacia adentro de la bahía.

El muelle de 600 mts de largo comprenderá al menos dos sitios de atraque, a una cota de -14 metros, con la explanada de 20 hás para almacenamiento de los contenedores.

También en la figura está marcado el muelle C (en verde), que es otra de las obras a concretarse en el corto plazo, y que constituirá un muelle multipropósito, que inicialmente servirá como pulmón de descongestión de la demanda para el mercado de contenedores, pero luego que esté establecida la segunda terminal este muelle será destinado principalmente a otro tipo de cargas.

La reglamentación de la segunda terminal también exige a la empresa inversora la instalación de 4 grúas pórtico con una capacidad teórica para movilizar al menos 35 contenedores por hora.

REFERENCIA FIGURA	CONCEPTO	DIMENSION EN METROS
A	Brazo	55
B	Separación de rieles	30
C	Brazo posterior	23
D	Ancho	27
E	Altura sobre muelle (bajo spreader)	37
F	Alcance bajo muelle	21
G	Altura equipo transferencia	16



Fuente: Decreto 494/09, numeral 3.5.1.

La creación de la segunda terminal le aseguraría al puerto un incremento de su capacidad estimado en 900 mil TEU al año (similar a la capacidad de TCP con la ampliación del muelle de escala y operando a una cota de -14 mts), quedando el puerto dotado de una capacidad total de casi 2 millones de TEU al año, cifra que sería alcanzada por la demanda entre el año 2023 y 2025 (considerando un escenario de demanda medio)³³.

³³ Estimación tomada en base a estudios de Irisarri et al., "Metodología de Cálculo de Terminales de Contenedores", 2009; y el Centro de Navegación, "El Puerto de Montevideo: Presente y Futuro", 2009.

En una segunda instancia, hay quienes consideran que el puerto debería tender a tener todos sus sitios de atraque a una cota de -14 metros. Para esto una posibilidad sería rellenar la dársena uno y la dársena fluvial (luego del traslado de la armada, que hace uso de la dársena fluvial), consiguiendo un muelle único de 850 metros de extensión desde la dársena fluvial hasta el muelle B, a una cota de -14 mts.



Figura 4.2.: proyecto integral de muelles a 14 mts de cota.

Fuente: Centro de Navegación; “El Puerto de Montevideo: Presente y Futuro”; 2009.

En este escenario el puerto de Montevideo estaría dotado de 8 sitios de atraque a 14 metros de cota, y estarían dadas las condiciones para discutir si es viable la existencia de una tercera terminal especializada en contenedores.

5. MIRANDO AL FUTURO: “Declarase la importancia de la política nacional de puertos”.

En este capítulo nos enfocaremos en las perspectivas existentes en cuanto al futuro del puerto de Montevideo y en general del sistema portuario Uruguayo.

Como ya mencionamos en el Capítulo 1 con la ley 18.530 se continuó con la política de Estado iniciada a partir de la ley de puertos 16.246, que fomentaba el desarrollo portuario, encomendando en la misma la realización de estudios en relación a la instalación de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Esta ley también hizo referencia a la necesidad de contar con una política nacional de puertos, en este sentido creemos que para posicionar al país como centro logístico regional y tomando en cuenta las tendencias a nivel mundial de la actividad portuaria, resulta realmente esencial evaluar el sistema portuario uruguayo en general y no centrarse únicamente en el puerto de Montevideo; así como también el establecimiento de políticas a mediano y largo plazo que trasciendan los gobiernos de turno.

5.1. Proyección de la actividad portuaria en el mediano y largo plazo. Análisis FODA del puerto de Montevideo.

Para la confección de este trabajo realizamos un número importante de entrevistas a distintos actores de la actividad portuaria, en las que consultamos acerca de cómo ven la situación del Puerto de Montevideo de cara al futuro y nos parece oportuno realizar un extracto de las mismas:

Capitán Gastón Silbermann ANP: “El crecimiento y la proyección de crecimiento nos está diciendo que vamos a tener que rechazar cargas, contenedores, sino generamos una nueva terminal”.

Carlos Bastón SUANP: “A mi sinceramente me parece que es vital para el país que exista una segunda terminal. Los intereses locales, regionales e internacionales son altamente importantes. Por esto creo que este tipo de cosas están bastante desprotegidas por los gobiernos”.

Guillermo del Cerro SCHANDY-MONTECON: “Montevideo precisa otra terminal de contenedores y los números no mienten. La nueva terminal lo que va a ofrecer es más muelles y por lo tanto van a entrar más barcos. Va a depender mucho de que se mantengan las actuales condiciones, la condición de puerto libre y condiciones de calado mejoradas, pasar a 12, 13

y 14 metros de profundidad. La lógica indica que en el año 2014, 2015 estaríamos saturados con las instalaciones actuales y las nuevas de TCP; se precisaría entonces una nueva terminal”.

Mario Baubeta CENNAVE “Es evidente que nadie puede negar que el Puerto de Montevideo estaba congestionado y que no puede funcionar de esa forma.”

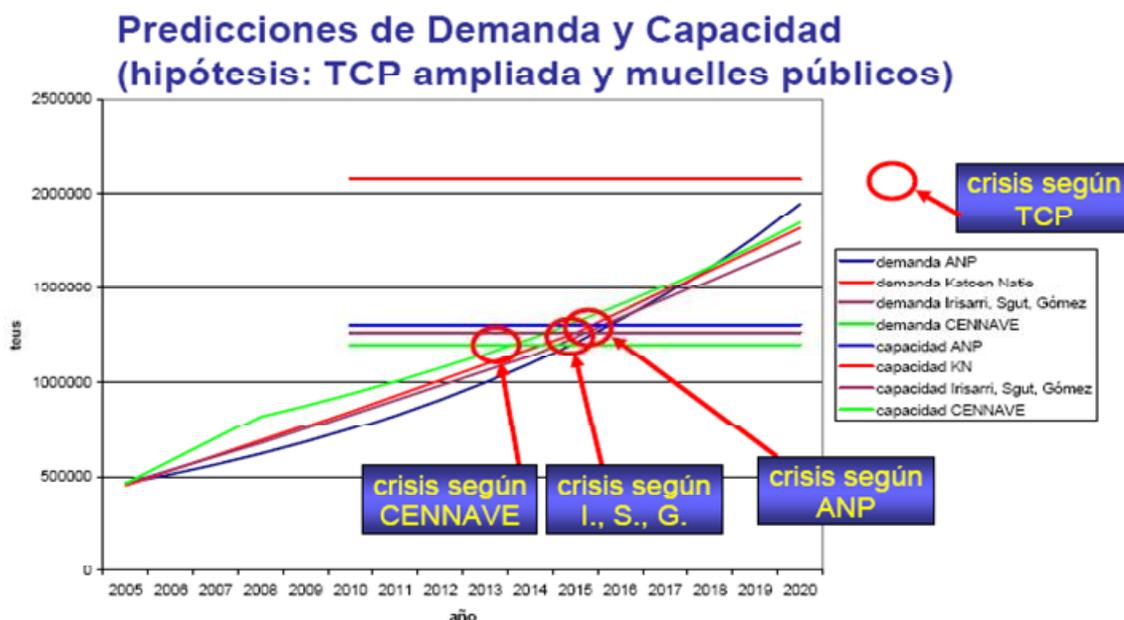
MAERSK “Estoy de acuerdo en que debe haber una segunda terminal ya que volumen para mover hay. Hoy el otro operador portuario que es Montecon está moviendo una tercera parte del movimiento de contenedores del puerto de Montevideo, es decir que cuando haya una segunda terminal la idea es que esos movimientos que se hacen hoy en muelles públicos no se puedan hacer más.”

Fernando Correa KATOEN NATIE (TCP): “Independientemente de los aspectos formales de la ley y de su aparición, lógicamente tampoco entendemos necesaria la existencia de una segunda terminal de contenedores”

En estas entrevistas encontramos que prácticamente todos los actores del ámbito portuario, tanto públicos como privados (con excepción de la

opinión dada por Fernando Correa en representación de Terminal Cuenca del Plata) están de acuerdo en que es necesario se construya una nueva terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo.

Dicha opinión se fundamenta en que existe coincidencia en relación a que la actual terminal especializada no podrá absorber la totalidad de la demanda de movimiento de contenedores. A continuación podemos ver la proyección realizada del tráfico de contenedores en el puerto de Montevideo hasta el 2020:



Fuente: LIGA MARÍTIMA URUGUAYA –“El Puerto de Montevideo –Presente y Futuro”

En el corto plazo podemos observar que las estimaciones más pesimistas indican que para el año 2013 va a estar saturada no solo la actual terminal

especializada de contenedores sino también la actividad actual en los muelles libres.

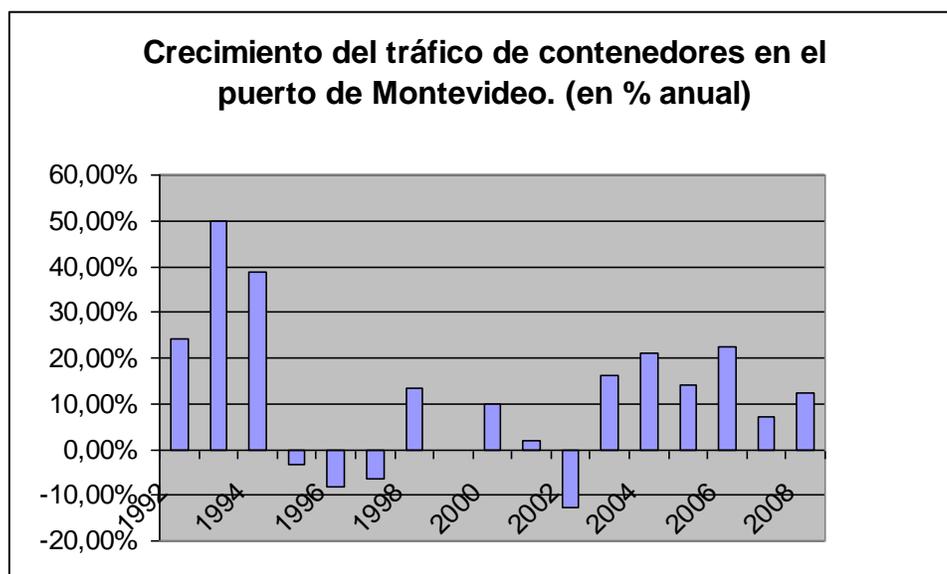
Como ya comentamos TCP no está de acuerdo con estas proyecciones y es por eso que afirman que no sería necesaria una segunda terminal especializada de contenedores.

Esta diferencia tiene dos explicaciones: La tasa de crecimiento que proyectan y la medición de la capacidad de la terminal especializada de contenedores.

TCP cuestiona el hecho de que el crecimiento del 7 u 8% que ha habido en los últimos años se mantenga.

Por otro lado con respecto a la medición de la capacidad de la terminal especializada de contenedores, TCP atribuye esta diferencia a que Montevideo es un puerto de tipo hub y no un puerto origen-destino como lo es por ejemplo Buenos Aires. Esto según la empresa hace que por cada TEU que pase por la playa, pasen dos por el muelle, es decir que en definitiva existan dos movimientos por contenedor. Este hecho según ellos no fue tomado en cuenta para alguna de las mediciones que le otorgan menor capacidad a la terminal.

De todas maneras, más allá de los argumentos a los que atribuye TCP las diferencias existentes, debemos destacar que los estudios de capacidad y demanda proyectada que están en desacuerdo con los de TCP fueron realizados por 5 especialistas diferentes y los mismos muestran resultados similares.



Fuente: elaboración propia con datos proporcionados por la ANP

En el largo plazo las proyecciones existentes en relación al puerto de Montevideo coinciden en cuanto a que el puerto quedará chico. Como ya mencionamos en capítulos anteriores la tendencia al crecimiento del tamaño de los buques seguirá en aumento y como consecuencia se cree que los

buques que llegarán al Río de la Plata en 20 o 30 años tendrán un calado superior a los 14 metros que posee el puerto de Montevideo hoy en un muelle.

Con relación a este tema podemos citar unas palabras del Sr Mario Baubeta en su comparecencia a la cámara de diputados para opinar acerca de la ley 18.530:

“En la actualidad estamos recibiendo buques de 5.500 teus y en el año 2010, podríamos estar recibiendo buques de 7.000 teus. En Europa ya hay buques de 11.000 teus, que hacen norte, este y oeste. Se espera que los buques de 12.000 y 18.000 teus vengan después de 2020. Por tal motivo, hay que preparar la infraestructura del este para atender este tipo de buques.”

Los buques con una capacidad de 12.000 a 18.000 teus son buques de décima y onceava generación con un calado aproximado de entre 15,5 y 21 metros. Los estudios técnicos y económicos muestran que no es eficiente el dragado del puerto de Montevideo más allá de los 14 metros de profundidad.

Técnicamente no es posible dragar más allá de los 10,5 metros porque las fundaciones de los muelles de las dársenas 1 y 2 se encuentran a esa

profundidad y los mismos se derrumbarían. Económicamente no sería rentable ya que el costo del dragado sería muy elevado.

Hay que agregar además que el puerto de Montevideo no posee demasiado espacio para su expansión. Existen algunas ideas para mejorar el aprovechamiento del mismo como ser la reubicación de la base de la armada, la construcción de una terminal pesquera en la zona de Capurro (ya en curso) y el traslado de la terminal de pasajeros (BUQUEBUS) a otro punto de Montevideo (una posibilidad es trasladarla a la zona de Punta Carretas).

Si bien estos son proyectos que le podrían dar un poco de “aire” al puerto de Montevideo, el espacio con que se cuenta sigue siendo reducido.

Realizaremos ahora un análisis FODA en relación a la situación actual del puerto de Montevideo ya que el mismo nos parece una herramienta sumamente útil para así luego, en función a la situación detectada, evaluar las mejores alternativas de cara al futuro. Este análisis fue realizado tomando en cuenta únicamente los factores detectados en relación a la temática que venimos desarrollando, la cual fue incluida en el trabajo de campo. Es claro que existen muchos otros factores pero no ahondaremos en ellos.

Análisis FODA	Fortalezas	Oportunidades	Debilidades	Amenazas
Reserva de carga y código Aduanero MERCOSUR.				X
Crecimiento del puerto de Río Grande y modificación del régimen aduanero.				X
Espacio disponible			X	
Conexiones para el transporte multimodal.			X	
No poseer suficiente "carga propia"			X	
Burocracia del Estado.			X	
Conformación de una SA de capitales mixtos para prestar servicios de dragado		X		
Construcción de 2da terminal de contenedores		X		
Culminación de los proyectos que existen actualmente para otorgarle mayor espacio al puerto.		X		
Ubicación estratégica	X			
Marco normativo existente	X			
Condición de bahía natural del puerto de Montevideo.	X			
Gran inversión en infraestructura desde la década del 90	X			
Puerta de entrada de la Hidrovía Paraná-Paraguay y del Río Uruguay	X			

Haremos una breve referencia entonces a estas situaciones detectadas como fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas:

FORTALEZAS

- **Ubicación estratégica:** El puerto de Montevideo tiene una posición geográfica privilegiada, es la puerta de entrada a la Cuenca del Plata, con un hinterland de más de 200 millones de habitantes, que abarca parte de la mesopotamia Argentina, Paraguay y Bolivia.
- **Marco normativo existente:** La ley de puertos aprobada en 1992 y sus decretos reglamentarios, permitió la incorporación del sector privado a la actividad portuaria y debido al régimen de puerto libre se transformó en un atractivo muy importante para el movimiento de cargas de toda la región.
- **Condición de bahía natural del puerto de Montevideo:** Esto posibilitó que durante muchos años no fuese ni siquiera necesario el dragado del mismo. Actualmente, los costos de las actividades de dragado son muy inferiores a los costos de los puertos que no presentan esta característica (ejemplo Buenos Aires).
- **Gran inversión en infraestructura desde la década del 90:** Ha habido grandes inversiones tanto de los operadores portuarios, como de los operadores a la carga y a la mercadería. También existen actualmente

muchos proyectos de inversión vinculados con el almacenamiento dentro del recinto portuario.

- Puerta de entrada de la Hidrovía Paraná-Paraguay y del Río Uruguay: Como fue descrito en el apartado 3.3.4 la Hidrovía constituye un polo de desarrollo muy importante para la región.

OPORTUNIDADES

- Construcción de 2da terminal de contenedores: Como dijo el Ing. Guillermo del Cerro en entrevista para este trabajo: “La oferta es de muelles y luego llegan los contenedores que la demandan”. Es decir es una opinión compartida que la infraestructura atrae a la carga y también que la competencia reduce los precios y aumenta la eficiencia, la 2da terminal va ser sin duda una oportunidad para seguir avanzando en el camino de ser un centro logístico regional.
- Conformación de una SA de capitales mixtos para prestar servicios de dragado: Esta SA estaría formada por la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) (5%) y la Administración Nacional de Puertos (ANP) (95%) y permitiría agilizar y hacer más eficiente el dragado del puerto de Montevideo pues la misma operaría bajo normas de derecho privado. Con esta nueva empresa se podría también vender este servicio a otros países de la región.

- Culminación de los proyectos que existen actualmente para otorgarle mayor espacio al puerto:³⁴ Muelle C (muelle multipropósito de 333 metros adicionales de atraque en el puerto de Montevideo con un comienzo de obra estimado en el 2010 de 18 meses de duración).

Muelle D (muelle profundo a continuación del muelle C, para la atención especializada de productos forestales industrializados tales como madera aserrada, tableros y celulosa). –Terminal forestal (es una iniciativa privada que busca satisfacer las necesidades relacionadas con la exportación de productos forestales).

Acceso norte (busca generar mayor disponibilidad de espacios comerciales para las cargas, establecer un corredor único y área logística de ingreso para los transportes de carga).

Terminal pesquera Capurro (generará espacios libres de las actuales instalaciones para nuevas operativas comerciales del puerto).

Puntas de Sayago (se destinará a actividades logísticas portuarias bajo las mismas condiciones de puerto libre que el puerto de Montevideo).

AFE (se cuenta con 4,3 hectáreas del predio de la antigua estación central que se proyecta destinar a operaciones portuarias vinculadas a carga por ferrocarril).

³⁴ Fuente : ANP, Presentación Capitán Silbermann Octubre 2009

DEBILIDADES:

- Espacio disponible: Si bien como ya mencionamos se han realizado y se encuentran en curso numerosas obras que buscan incrementar el espacio y la capacidad de operación del puerto de Montevideo, el mismo de todas formas va a constituir una limitante para el futuro ya que es reducido y se están agotando las posibilidades de ampliación.
- Conexiones para el transporte multimodal: Tal cual lo expresado en el apartado 2.2.4 nuestro país tiene carencias importantes en materia de conectividad (recordemos en especial lo mencionado acerca de la inexistencia de vías férreas que conecten al Uruguay con la región).
- No poseer suficiente “carga propia”: A diferencia de los principales puertos competidores (puerto de Rio Grande y Buenos Aires), el crecimiento de nuestro puerto depende en gran medida de la mercadería en tránsito, este tipo de carga es mucho más fluctuante que la carga de importación y exportación, en la medida de que otro puerto ofrezca mejores condiciones el movimiento de carga se pierde, lo cual aumenta los riesgos.
- Burocracia del Estado: Si bien se ha trabajado para agilizar y hacer más eficiente la gestión el puerto de Montevideo no se encuentra ajeno a los procesos del Estado, que muchas veces dificultan y enlentecen la toma de decisiones.

AMENAZAS:

- Crecimiento del puerto de Río Grande y modificación del régimen aduanero: Hoy en día el puerto de Montevideo posee costos operativos más altos que el puerto de Río Grande (el que además posee un calado de 18 metros mientras que el puerto de Montevideo tendrá un calado de hasta 14 metros), pero tiene la ventaja de poseer un régimen aduanero más ágil que el del puerto de Río Grande en el cual un buque para atracar necesita 48 hs de aviso. En la medida que esto cambie el puerto de Montevideo podría perder carga ya que el tiempo de arribo de un buque al puerto constituye una de sus principales ventajas competitivas.
- Reserva de carga y código Aduanero MERCOSUR: La reserva de carga para bandera MERCOSUR es un proyecto que existe para firmar un tratado con el objetivo de que tanto la carga de exportación e importación como los servicios feeders que existan dentro del MERCOSUR o para afuera del mismo se realicen en barcos con bandera de algunos de los países del MERCOSUR. Esto constituye una amenaza para el tránsito que pasa por el puerto de Montevideo ya que los principales operadores marítimos del mismo (por ejemplo Maersk, Hamburg Sud y Evergreen) poseen bandera extranjera.

El código aduanero MERCOSUR por otra parte constituye una amenaza debido a que puede llegar a eliminar el régimen de puerto libre (es decir la libre circulación de mercaderías dentro del puerto). En la medida de que se exija una autorización previa al movimiento de mercadería se le esta quitando la posibilidad de ser puerto libre.

5.2. Alternativas de cara al futuro.

5.2.1. Tercera terminal de contenedores.

Como ya mencionamos existe un acuerdo casi generalizado en que la segunda terminal de contenedores es necesaria. Ahora bien, pensando en un horizonte temporal de más largo plazo por las perspectivas existentes en cuanto a demanda y capacidad de las terminales especializadas, también una segunda terminal de contenedores parecería que va a resultar insuficiente.

La pregunta entonces que nos hacemos ahora es: ¿es viable la construcción de una tercera terminal de contenedores para atender la demanda esperada?

En este punto al realizar el trabajo de campo nos encontramos que no existe la misma coincidencia en las opiniones que existía en relación con la construcción de la segunda terminal de contenedores.

Existen dos posiciones bien definidas: hay quienes piensan que si es viable y que efectivamente sería una inversión provechosa y hay quienes piensan que no es conveniente y tampoco sería económicamente rentable.

Expondremos a continuación los principales argumentos de ambas posiciones:

Argumentos en contra:

- Ponen en duda que la segunda terminal de contenedores vea colmada su capacidad ya que en un horizonte temporal de 20 o 30 años los barcos que estarán navegando por la región serán barcos de novena y décima generación, es decir barcos con un calado mucho mayor del que puede recibir el puerto.
- No hay espacio suficiente para la construcción de una tercera terminal de contenedores y crearlo implicaría una inversión muy costosa.

- Por el tiempo que demora este tipo de proyectos, cuando se esté en condiciones de construir una tercera terminal probablemente ya sea tarde y no exista tal necesidad.

Argumentos a favor:

- El hecho de que empiecen a venir barcos de novena y décima generación a la región no quiere decir que el puerto de Montevideo vaya a quedar obsoleto y en desuso sino que puede asumir el rol de puerto complementario; el mismo podría complementar al puerto de aguas profundas con servicios “feeder” hacia todos los puertos pequeños de la región.
- Se ve como un aspecto sumamente positivo la libre competencia con la existencia no de dos sino de tres terminales, obteniendo como consecuencia un aumento de la eficiencia y rentabilidad de todas las inversiones así como también una reducción de los costos para los usuarios.
- Si existen espacios en el puerto de Montevideo, el proyecto exigiría un estudio para el uso óptimo del mismo. Esta tercera terminal podría ser

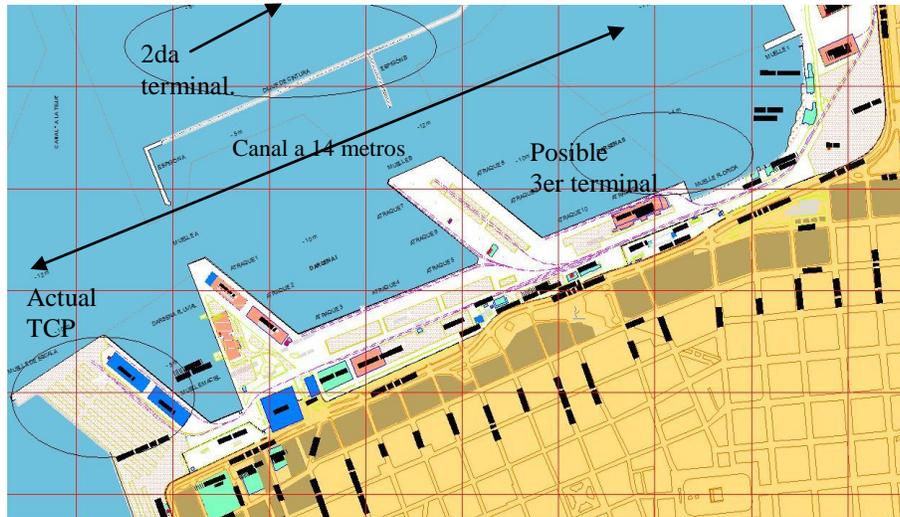
una terminal más pequeña que las anteriores, se podría estudiar la viabilidad de la construcción de la misma en un sitio que permitiera la utilización del mismo canal dragado a 14 metros construido para la segunda terminal y de esta manera aprovechar al máximo la inversión.

A continuación exponemos un mapa del puerto de Montevideo en el cual marcamos dos posibles alternativas para el sitio de esta tercera terminal.

1er Alternativa: Donde se esta construyendo actualmente el muelle

C.

Se prevee construir a 17 metros del actual dique de cintura, demoliendo el mismo así como también los espigones A v B.

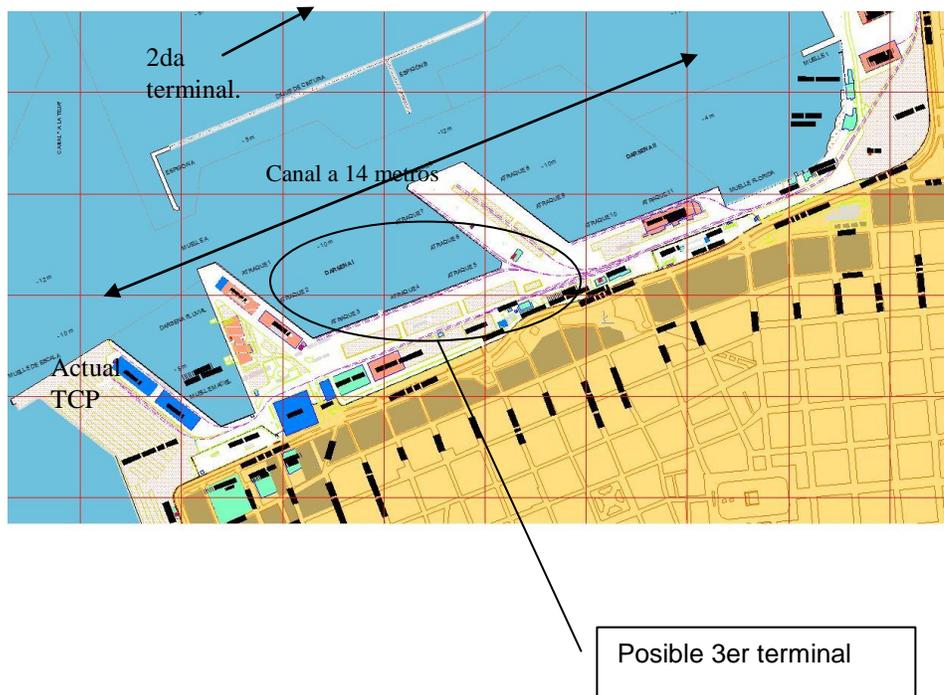


Fuente: Elaboración propia con foto proporcionada por la ANP.

2da Alternativa: Se podría localizar en Puntas de Sayago, adyacente a la bahía de Montevideo, previo a un estudio de factibilidad técnica, económico y financiero.

3ra Alternativa: Rellenar la dársena uno y la dársena fluvial (trasladando a la armada) y situarla allí.

Se prevee construir a 17 metros del actual dique de cintura, demoliendo el mismo así como también los espigones A v B.



Fuente: Elaboración propia con foto proporcionada por la ANP.

5.2.2. Construcción de un puerto de aguas profundas en Rocha.

Del análisis que hemos abordado a lo largo de nuestro trabajo, se desprende la necesidad inmediata de incorporar una segunda terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo, con la finalidad de mantener la competitividad a nivel regional y atraer nuevas líneas que permitan seguir creciendo la actividad portuaria de nuestro país y en particular al movimiento de contenedores.

Sin embargo, no podemos desconocer la preocupación manifestada por varios de los actores portuarios en nuestro trabajo de campo, de la existencia de estudios que indican que para después del año 2014 – 2015, aún cuando operen dos terminales en vez de una, el Puerto de Montevideo volverá a encontrarse congestionado.

Como se nos manifestaba en Maersk: “Este año fue un año difícil, un año de crisis donde bajaron los volúmenes, pero todo tiende a que esto vuelva a crecer, se vuelva a los caminos normales de crecimiento que se tuvieron desde el 2000 hasta el 2008”

Además, otro factor importante que irá afectando el Puerto de Montevideo es el tamaño de los buques (abordado en nuestro Capítulo 3).

La tendencia a nivel mundial es concentrar cargas en buques cada vez más grandes, de forma de poder abaratar costos y lograr una mayor eficiencia.

Para lograrla, se busca una terminal a donde llegan los buques “madre” y luego se distribuye la carga en buques menores tipo feeder.

Hoy en día Montevideo está teniendo este rol respecto a la zona de la Patagonia argentina. La exportación que realizan sale en buques “alimentadores” para hacer el trasbordo directamente en el Puerto de Montevideo, no pasando por Buenos Aires y a la inversa, cada vez más carga de la que importan recalcan en Montevideo y se distribuye a otras terminales, como Rosario o Zárate.

Y como fue mencionado por Mario Bubeta, Presidente del Centro de Navegación: “Creemos que el Puerto de Montevideo con más de 14 metros no va a ser eficiente. O sea que cuando aparezcan buques de octava o novena generación, ya con calados mayores, Montevideo no va a ser económicamente eficiente para atender a esos buques y hay que ir al puerto de aguas profundas”, quien se encargará de prestar servicio a los buques que el Puerto de Montevideo no puede atender.

Es por lo anteriormente mencionado, que en nuestro trabajo de investigación hemos considerado como una gran oportunidad, de acá a 20 años, la posibilidad de instalar un Puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Si bien desde hace algunos años este tema viene siendo nombrado y ya han habido interesados en el tema, como la propuesta del consorcio español Benel para construir un puerto de aguas profundas en La Paloma, hay que tener en cuenta que es una inversión que requiere importantes recursos para llevarla a cabo, pero que como bien dijo Puntigliano en la entrevista del 24 de julio de 2007 para La República: “El país tiene dos opciones, o se empieza a jugar efectivamente hacia el puerto de aguas profundas o decide que de aquí a un tiempo determinado queda afuera del circuito logístico”

Contar con un puerto de aguas profundas es inevitable para el desarrollo del país en su objetivo de poder consolidarse como un país de tránsito, Puerto Hub de la región.

Un puerto de aguas profundas, es un puerto que permite recibir barcos de gran calado. Hoy Montevideo está dragando a 11.50 metros y se espera llevarlo a 12 metros. En cambio Rocha puede calar hasta 20 metros, y no

debemos olvidar que es océano por lo que la profundidad se ve más cercana aún.

Estos puertos se destinan a recibir buques de gran porte que transportan minerales, maderas, granos, combustibles y contenedores en los cuales se aprovechan sus grandes bodegas y se utilizan en largas distancias, con lo cual se abarata el flete – no tendría sentido utilizar este tipo de barco para varias escalas – por lo que necesitan de un transporte intermodal que permita que el buque este en puerto el menor tiempo posible y que la mercadería llegue a distintos destinos con costos mas eficientes y sin riesgos.

Por la importancia que tiene, el proyecto de este puerto no puede ser solo a nivel portuario, sino de país, e incluso de región. Sería muy importante que nuestros países vecinos, Brasil y Argentina, en lugar de vernos como un puerto competidor, imponiéndonos trabas al desarrollo del mismo, vean a este proyecto como una posibilidad de crecimiento a nivel regional. También para Paraguay y Bolivia.

Además, hay que tener en cuenta que hoy es impensable que exista este puerto con el déficit vial y ferroviario que tiene Uruguay por lo que es necesario que surja la necesidad y el interés en la instalación del mismo, a

nivel del MERCOSUR por ejemplo, que consecuentemente lleve a mejorar la conectividad que permita el funcionamiento del país como polo logístico regional.

CAPÍTULO 6: CONCLUSIONES.

Uruguay está enfrentando hoy un escenario difícil que puede comprometer su posicionamiento como centro logístico en el mediano plazo si no se toman las medidas adecuadas y se tiene la capacidad de ejecución necesaria para llevar adelante esas medidas.

Como mencionamos en el capítulo 3, los puertos hub surgieron a partir de la necesidad de los armadores de hacer eficiente su estructura de costos para poder ser más competitivos. El mercado globalizado y dinámico que existe hoy en día hace que todos los agentes involucrados en el comercio mundial tengan que evolucionar y adaptarse a los cambios.

Uruguay convive con un sistema burocrático muy lento y obstaculizado, donde no parece estar claro que el objetivo en materia de comercio exterior tiene que ser indudablemente el desarrollo del Sistema Nacional de Puertos, principalmente el puerto de Montevideo, apuntando a mejorar la infraestructura portuaria de manera de poder ofrecer a los armadores marítimos las condiciones que ellos precisan para operar eficientemente.

Contamos con un cuerpo técnico de primer nivel, con ideas claras y planes de mejoras que de ser implementados podrían significar un gran salto en el posicionamiento de Uruguay hacia la región y el mundo, y necesitamos contar con un cuerpo legislativo que trabaje en la misma línea, siendo concientes de que el desarrollo de nuestro comercio exterior es la base para generar más recursos productivos que sirvan de sustento a las políticas sociales del país.

La ley de puertos 16.246 de 1992 comenzó a marcar este camino en buena forma, aportando las herramientas para desarrollar una política de puertos sólida y a largo plazo. Sin embargo las trabas burocráticas han impedido que este camino siguiera su curso natural, y hoy nos encontramos ante una situación en la que nuestros principales competidores (Buenos Aires y Río Grande) están teniendo un poder de ejecución mucho mayor que el de Montevideo, y están logrando equiparar con infraestructura la situación de desventaja en la que se encuentran en términos de ubicación geográfica y marco normativo.

En términos de las obras de infraestructura necesarias para lograr una evolución acorde a la actualidad del mercado que integramos, como expusimos en el capítulo 4 de este trabajo, el objetivo principal deber ser el de construir la mayor cantidad de sitios de atraque a una cota de -14 metros.

Una profundidad mayor a 10,5 metros requeriría la refundación de todos los muelles del puerto, lo que no sería económicamente factible.

Para conseguir el mayor número de sitios de atraque a una cota de -14 metros una posibilidad es la que planteamos en el capítulo 4, que implicaría el relleno de la dársena fluvial y la dársena 1, obteniendo como resultado un muelle único de 850 metros de extensión a -14 metros de profundidad y una mayor área de operaciones en tierra.

La inversión de esta obra es indudablemente muy costosa, por lo que una alternativa sería la de entablar un nuevo acuerdo para que sea desarrollado por otra empresa especializada en contenedores, de manera de hacer eficiente el uso de esta nueva área de aproximadamente 40 hás que se estaría generando con el relleno de esos muelles públicos. No podemos olvidarnos tampoco que existe una tendencia mundial hacia la contenerización de la carga, por lo que los espacios de muelles públicos que hoy se destinan al granel u otro tipo de cargas en un futuro podrían no ser necesarios, con lo cual resulta importante prever la posibilidad de dotar al puerto de la capacidad suficiente para atender un mercado totalmente contenerizado.

Sin embargo, una vez alcanzado el máximo de infraestructura en el puerto de Montevideo, seguimos frente a la imposibilidad de atender buques superiores a los de 7ª generación (calado hasta 14 mts), por lo que precisamos una nueva solución, esta vez no al problema de la superficie sino al problema de la profundidad.

Sin dudas la respuesta a este problema está en Rocha, donde tenemos un calado natural en aguas oceánicas de -20 metros cerca de la costa, y la posibilidad de construir un mega puerto capaz de atender buques de 8ª generación en adelante.

Sin embargo la implementación de este proyecto es mucho más difícil de lo que puede parecer en un principio, ya que hay varios factores que operan como trabas para la concreción del mismo: los procesos burocráticos del Estado; la deficiencia de un sistema ferroviario y carretero conectado a este puerto; la inexistencia de una estructura de servicios; las presiones que ocasionarán Brasil y Argentina como opositores a la idea de que Uruguay concrete un proyecto de estas características ya que significaría una amenaza para sus puertos. Esta última es la mayor traba que seguramente experimentemos en caso de que se concrete la realización del proyecto, y para esto debemos considerar la posibilidad de encarar la construcción del puerto como un proyecto regional y no únicamente uruguayo, apelando a la

participación y el apoyo principalmente de Argentina, Brasil, Paraguay y Bolivia, enfocándonos en los beneficios que una obra de estas características puede ofrecerle a la región en su conjunto.

Por la magnitud de este proyecto y las dificultades que deberá enfrentar, es importante que en caso de iniciarse este camino lo hagamos dándole la jerarquía y prioridad de un proyecto cuyo principal objetivo es proporcionar al Uruguay una nueva fuente de desarrollo y de recursos a partir de una política de comercio exterior enfocada en convertirnos en el principal centro logístico de la región y exportador de servicios portuarios. La única forma para alcanzar esto es alineando los objetivos de los distintos organismos del Estado, enfocándolos hacia un mismo objetivo común y alcanzando una sinergia positiva entre el sector público y privado de todos los países de la región que nos permitan obtener el mejor resultado de cara al futuro.

BIBLIOGRAFÍA

- Arduino, Giulia; Carrilo, David; Grosso, Monica; Markianidou, Paresa; "Impact of Mega Containerships on European Ports"; International Association of Maritime Economists (IAME), 2009.
- Baubeta, Mario; "El Puerto de MONTEVIDEO: Presente y Futuro"; presentación del Centro de Navegación para la Liga Marítima Uruguaya; 2009.
- Camacho, Alina; Monografía titulada "El puerto de Montevideo como una plataforma logística para la región", 1998.
- Capdevielle, César; "Curso de Comercio Exterior" Fundación Bank Boston, 2006
- Fung, Michael; "Trigger Point Mechanism and Monopoly Power of Hong Kong Container Terminals"; IAME, 2009.
- Hoffmann, Jan y Martínez, Inmaculada; "Costes de transporte y conectividad en el comercio internacional entre la UE y Latinoamérica", 2007.
- Irisarri, Alfredo; Sgut, Martín; Gómez, Alejandra; "Metodología de Cálculo de Terminales de Contenedores: aplicación al puerto de Montevideo; 2009.
- Kuster, Elisa y Silvera, Cecilia; Monografía titulada "Sinergia entre el Sector Público y el Sector Privado y el impacto en el desarrollo portuario" 2007.
- Leal, Erick; Notteboom, Theo; Sánchez, Ricardo; "The Spatial Distribution of Port Activity: Theoretical and Methodological Notes for Modelling and Research"; IAME, 2009.
- Lenguas, Luciana y Steiner, Giordina; Monografía titulada "Eficiencia portuaria y Costos de transporte: el caso del Puerto de Montevideo", 2008.
- Montaldo, Jorge; "Manual de Inducción Portuaria", 1992.
- Musolino, Luis; "Cultura marítima", 1995.
- Roquero, Diego; "Introducción a la economía y política naviera", 1990.
- Theys, Christophe; "The Economics Behind Terminal Concession Durations in Seaports"; IAME, 2009.
- Tongzon, Jose L. Y Chang, Young Tae; "Hub and Spoke Networks versus Direct Shipments"; IAME, 2009.
- Verhoeven, Patrick; "A Review of Port Authority Functions: Towards a Renaissance?"; IAME, 2009.
- "Diagnóstico del Transporte Internacional y su infraestructura en América del Sur (DITIAS)". Informe Ejecutivo. Setiembre, 2000.

- "El desarrollo del transporte multimodal y los servicios logísticos" informe de la secretaría de la UNCTAD (United Nations Conference on trade and development).
- "Evaluación de los principales puertos de América del Sur" IIRSA, Junio 2003
- "Globalización y servicios: cambios estructurales en el comercio internacional" CEPAL.
- "Guía logística y de Comercio Exterior" – 2008 y 2009
- "Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación" ALADI
- "Puertos del Uruguay", publicación de la Asociación Nacional de Puertos (ANP).
- Plan Maestro del puerto de Montevideo; revisión 1999.
- "Revista Uruguaya de Derecho Constitucional y Político" – Serie de congresos y conferencia N° – (Octubre 1993)
- "Review of maritime transport 2008" publicación de la secretaría de la UNCTAD (United Nations Conference on trade and development)
- "Situación y perspectivas para la economía mundial, 2009" Naciones Unidas.
- "The Port of Hong Kong: Handbook & Directory", edición 2009

Sitios Web:

<http://www.aladi.org> -Sitio Web de la Asociación Latinoamericana de Integración-

<http://www.anp.gub.uy> – Sitio Web de la Asociación Nacional de Puertos-

<http://www.cennave.com.uy> –Sitio Web del Centro de Navegación-

<http://www.elpais.com.uy> –Sitio Web del Diario El País-

<http://www.fonplata.org> –Sitio Web del Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata-

<http://www.iirsa.org> -Sitio Web de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura regional Suramericana –

<http://www.imf.org> –Sitio Web del Fondo Monetario Internacional-

<http://www.mardep.gov.hk> –Sitio Web del departamento marino de Hong Kong-

<http://www.parlamento.gub.uy> – Sitio Web del parlamento uruguayo-

<http://www.portoriogrande.com.br> –Sitio oficial del Puerto de Río Grande-

<http://www.terminaltcp.com.uy> - Sitio Web de la empresa Terminal Cuenca del Plata-

<http://www.unctad.org> –Sitio Web de la conferencia de las Naciones Unidas para el comercio y desarrollo-

ANEXO 1: TRABAJO DE CAMPO

Entevisita realizada al Sr. Carlos Bastón - SUANP

¿En qué situación se encuentra el Puerto de Montevideo?

La postura del sindicato con respecto a la segunda terminal es un tema de consenso, más allá de que algunos podemos tener matices, yo tengo mis matices. Pero la visión oficial del sindicato, la de consenso es que una segunda terminal hubiese sido más conveniente si hubiese tenido una participación importante tal vez mayoritaria de parte del Estado en la creación de la misma. Más que nada porque lo que se pretende es que haya un reintegro hacia el país, hacia la sociedad de las ganancias de este negocio, el de los contenedores, que es un negocio próspero en todas partes del mundo, con esto no estamos descubriendo la pólvora, sino que un poco estamos entrando en la sintonía de este gran negocio, que realmente creo que me parece no ha habido un análisis detallado de en lo que ha influido el movimiento de contenedores y su influencia en el comercio y las economías del mundo, yo por lo menos no he visto ningún estudio al respecto.

En cuanto a mi posición, yo no comparto en su totalidad lo que está planteado por el sindicato. Yo creo que el tema del movimiento de contenedores es un tema negocios de privados. Los Estados salvo China y algún otro país que no se me viene ahora a la mente, no pasa por el control del Estado. Yo si soy un ferviente creyente de que el Estado tiene que tener un control y fiscalización pero en verdad, en serio, no lo que sucede hoy en día con lo que es Terminal Cuenca del Plata. Terminal Cuenca del Plata recién en este gobierno se pudo ver algún número, entonces como: ¿Somos socios para algunas cosas y para otras no somos socios? Hubo cosas que se hicieron mal de parte del Estado, desde el momento en que esta empresa no presenta lo que tiene que presentar, sus balances a sus asociados. Después hay otro tema que me parece medio peligroso que en lo que es y a lo que se debe jurídicamente dentro del derecho privado de las sociedades. La recapitalización, una forma de exigir al socio minoritario es la recapitalización Entonces acá nos encontramos en una situación en que el Estado no tiene mucho control de lo que está sucediendo en TCP y esa situación lleva a que el Estado este continuamente siendo expuesto a ese régimen. Si nos ponemos un poco a pensar en la plata que tuvo que aportar la ANP y lo que salió de la licitación o sea la subasta, yo creo que a este momento no quedó ninguna ganancia para el Estado. Entonces por eso digo que es medio a veces peligroso el hecho de que el Estado sea socio en este tipo de emprendimientos. Yo creo que por ahí me parece que la mejor fórmula es que el Estado sea controlador y fiscalizador. Podría haber también una situación diferente, el Estado construye esa nueva terminal y luego la arrienda. O sea pasar a ser una especie de “negocio inmobiliario” por decirlo de alguna manera, que creo ese sería otra fórmula y ahí el Estado podría hacer cierto tipo de planteos que los dejaría en una situación totalmente diferente. En cualquier negocio que una va a ser uno tiene que invertir, eso es así, tal vez me podrían decir: bueno no, pero en vez de invertir 200 o 300 mill de USD en la construcción de una terminal hay que invertirlo en seguida, en lo que es la infraestructura de la enseñanza. Está bárbaro, yo no digo de que no, yo lo que digo es que el Estado tiene que ser un administrador al momento en el mediano y en el largo plazo. Este tipo de negocio es al mediano y largo plazo. El Estado no solo tiene que ser un Estado controlador y fiscalizador, el Estado también tiene que ser un partícipe en cierta forma de lo que pueden ser negocios que tengan un reembolso. Tenemos el caso de lo que pueden ser los combustibles por ejemplo, el caso de los combustibles el Estado nunca pierde porque en si

hay un negocio. En esto hay un negocio, no con la participación del Estado sino con la participación reguladora y fiscalizadora y en mi caso personal pienso que puede haber generado la creación de esta terminal. Entonces allí yo pongo otras condiciones, es una visión mía no.

El sindicato portuario es un sindicato que se comienza a gestar a partir del año 2005, antes había un sindicato que nucleaba al sector público que era el SUANP, y había sindicatos de empresas y bueno un sindicato importante que fue AEBU que era el sindicato de los estibadores. Todo eso tuvo cambios importante a partir del 92 con la ley de puertos y bueno con la ley de urgencia hay una serie de decretos que desregularon la actividad donde realmente los trabajadores portuarios hemos sufrido una situación bastante penosa y bastante grave en lo que ha sido nuestro salario, condiciones de trabajo, etc, etc. Nosotros los trabajadores llegamos a la conclusión de que la única manera de torcer esta situación era con la unión de los dos sectores el público y el privado. Nosotros los trabajadores del sector privado al cual yo represento hemos tenido que primeramente comenzar a denunciar los pagos en negro, era muy común que las empresas pagaran en negro a los trabajadores, es más yo digo que hoy sigue existiendo ya no en nuestra actividad, la actividad que nosotros gremialmente representamos, pero lo que es por ejemplo toda la actividad de la pesca yo quiero saber realmente si la actividad de carga y descarga está controlada y si realmente los pagos son como corresponden. Entonces allí hay un debe importante, en el cual nosotros por no representar esos trabajadores, no hemos podido tratar de regularizar esa situación. Hay otros gremios que son lo que tienen que tratar de buscar la solución a eso. No obstante por eso nosotros tenemos que decir que está todo bárbaro.

Con respecto y volviendo a la nuestro como yo les había dicho comenzamos en una lucha contra lo que había sido el pago en negro, comenzamos luego en los consejos de salario tratando de buscar salarios mínimos que estuviesen adecuados a la situación concreta del puerto de Montevideo porque acá hay una cosa que me parece importante. La actividad portuaria es una actividad que tiene características particulares, una de ellas es que el competidor no es local, nosotros competimos, Uruguay compete con los puertos de la región, o sea las terminales en Buenos Aires y el puerto del sur de Brasil o sea Río Branco. Allí si nosotros hacemos o cotejamos lo que son los salarios, nosotros estamos muy por debajo. Por supuesto que no pretendemos llegar a ese nivel salarial porque la masa de movimientos que existe a nivel general en todos los rubros es mucho mayor. Lo que si nosotros no podíamos ver es que hubiese las diferencias que había hasta ese momento de la reinstalación o restauración de los consejos de salarios. Nosotros obtuvimos realmente dos cosas importantes a partir de los consejos de salarios: lo primero fue que establecimos un piso en todos los jornales, lo segundo fue que logramos el reconocimiento de las condiciones de trabajo, el trabajo en la noche, en la altura, en la lluvia y el trabajo sucio. Y todo eso a lo largo de este proceso del año 2005 al 2009 con un solo paro de 24 horas, lo que demuestra de que hemos manejado estrategias y hemos manejado la negociación de una manera correcta. Nosotros sabemos que esta es una actividad muy delicada en el sentido de que uno de los ítem que manejan las empresas de acá los armadores es el tema de la conflictividad. La conflictividad de los puertos tiene una repercusión económica muy importante para los armadores y para las empresas, eso nosotros lo sabemos. El uso de ciertas medidas gremiales nosotros tenemos claro que fue en el pasado lo que nos llevo a que en otras cosas se desmembrara los servicios de estiba, en la ley de puertos no hay realmente un resguardo de los trabajadores. Gobiernos que realmente miraron hacia el costado en la actividad portuaria contemplando solamente a un sector y no fue el sector de los trabajadores. Esto entre otras cosas yo creo nos dio una enseñanza y nosotros ahora tratamos de que todo aquello que en el pasado nos genero todas estas situaciones no

volverlo a reiterar. Entonces somos muy cuidadosos, si ustedes tienen memoria en estos últimos consejos de salarios quienes bloquearon los portones no fuimos los trabajadores portuarios, fue el gremio de los camioneros. Yo en ese aspecto no voy a juzgar a ningún gremio ni a ningún trabajador, entiendo que no fuimos los trabajadores portuarios y eso está muy claro. Hubo un par de circunstancias de paros que fueron puntuales y en alguna empresa en particular pero de la actividad portuaria y en el sindicato portuario en su conjunto. Nosotros como todos los gremios si mañana hay una resolución del PITCNT de una medida de paro bueno nosotros por ser integrantes del PITCNT lo vamos a acatar. Es parte de lo que nosotros tenemos como compromiso en el mandato pero nosotros creemos en la negociación, en el diálogo y apelamos primeramente a esas armas. Porque como les dije al principio entendemos que esta es una actividad muy delicada donde los trabajadores privados hoy tenemos trabajo y capaz que mañana no tenemos trabajo. Tenemos que ser conscientes de esa situación para nosotros después no decir bueno somos o fuimos partícipes de hoy estar desempleados. A raíz de eso es que un proyecto que para nosotros es fundamental que lo presentamos hace un par de meses a nivel legislativo pero que por supuesto va a tener su andamio en la próxima legislatura, es la creación del registro de trabajadores portuarios. Ahí hay un incumplimiento del Estado porque eso está establecido en el convenio 187 de la OIT ratificado por nuestro país donde dice que deben existir registros de trabajadores portuarios. Nosotros lo que pretendemos con ese registro es que situaciones en las cuales nos hemos visto enfrentados en estos últimos tiempos de licitaciones donde las empresas se presentan de repente bueno a adquirir espacio o adquirir una concesión que está establecida dentro de la normativa vigente, bueno eso nos deja a los trabajadores bastante desguardados. Por que? Y bueno la empresa tiene dos opciones: o no se presenta o si se presenta puede en esa libre competencia perder ese espacio o esa tarea que tenía. Y allí a nosotros lo que nos genera es el desempleo, y bueno lo que pretendemos con este registro de trabajadores portuario es más allá de las situaciones particulares como esta que nombre los trabajadores seamos tomados en cuenta por esas nuevas empresas que vengan a ocupar espacios. Porque en definitiva acá lo que hay es un tema de negocio empresarial y de números que nosotros no manejamos. El tema de la gestión de la empresa no la manejamos, entonces es claro que el tema del conocimiento la profesionalidad, la idoneidad la tenemos los trabajadores que ya tenemos en esto un buen tiempo. Entonces la idea es registrar los trabajadores, capacitarlos ese es otro punto que a nosotros nos importa muchísimo, es la capacitación. Acá a veces se inserta gente que realmente desconoce de esto, no hay ningún tipo de instituto o escuela técnica que capacite a los trabajadores en la tarea. Lo mismo ocurre con las maquinarias, no existen maquinarias en otro lugar como las grúas móviles o pórtico que hay en el puerto. Es toda una actividad muy particular donde la gente va accediendo a medida que va tomando experiencia, las empresas van viendo la idoneidad y la capacidad de la gente y le van dando esa oportunidad. Pero acá nunca van a ver un aviso en el diario que diga “se necesita personal para manejar una grúa pórtico”. Entonces a nosotros nos parece muy importante lo que es la capacitación y es parte de lo que entendemos con este proyecto. Proyecto en el cual nosotros hemos invitado a los empresarios, en esto nos parece muy importante la participación de los empresarios. En ese aspecto nosotros le hemos hecho el desafío al sector representativo que es el Centro de Navegación, los empresarios para nosotros no son nuestros enemigos, son aquellos que tienen el trabajo y nosotros debemos intentar conversar para lograr nuestros objetivos y ellos también sus pretensiones porque en una negociación es evidente que hay dos partes o más. La otra parte de esto que nos parece importante es la ANP, el ente regulador y fiscalizador de la actividad portuaria.

Nosotros queremos también aclarar que no estamos con esto reflatando nada del pasado, el pasado es pasado y se quedó allí, porque este proyecto no lo han mirado con buenos ojos

ya que piensan que nosotros pretendíamos instalar lo que era la vieja bolsa de estiba. Nosotros no queremos eso. Nosotros lo que queremos es un registro de trabajadores portuarios que no se va a inmiscuir en las empresas y con los trabajadores que ya están hoy en día trabajando. Si nosotros pretendemos que si esa empresa precisa mañana más personal vaya al registro. Nosotros planteamos de que la empresa puede elegir dentro del registro, no tiene porque ser Pedrito Juancito o Pepito. Tratamos de que los empresarios vean que esto es algo donde hay una situación totalmente diferente. La bolsa de estiba era antes algo donde llegaba un barco precisaba un número y salía de allí ese número de trabajadores. Nosotros esto no lo queremos manejar de esa forma, nosotros queremos si que se tomen trabajadores del registro pero también bueno si hay diez que la empresa se lleve uno si precisa o se lleve dos, no le estoy diciendo que se tiene que llevar a aquel aquel o aquel. Nosotros queremos buscar un equilibrio. Por ejemplo nosotros tenemos una actividad que es zafral, el tema del arroz, acá tenés una empresa que es un monopolio que trae gente del cerro y de las piedras. Sale un ómnibus a recorrer y a traer gente. Si te ponés a ver los nombres difícil que veas que en dos barcos es toda la misma gente. Habrá un contingente, pero hay mucha gente que viene hizo un barco y después no vino por dos barcos. Ahí estás generando una rotación de gente sin experiencia. Te nombro eso porque es lo más razonable.

¿Ha pasado que empresas traigan trabajadores extranjeros cuando podrían haber contratado personal local?

Generalmente acá los que han venido a sido profesional extranjero puntualmente para transmitir algún conocimiento en particular o personal extranjero a hacer algún tipo de reparación media complicada principalmente en el área de la maquinaria. Por lo general las empresas importantes el personal tratan de enviarlo a hacer cursos. Entonces en líneas generales no.

El proyecto inicial de la ley de la segunda terminal, tenía allí en su artículo cuarto una conformación, unas características un tanto peligrosas, por qué? Se hablaba de la posibilidad de que el contratista tuviese hasta un 70% de personal residente. Lo cual para nosotros enseguida fue una luz roja porque el hecho de ser residente no es ser ciudadano. Y bueno nosotros no nos quedó muy claro de donde salió esto lo que si nosotros hicimos enseguida una movida, llevamos a nivel parlamentario de la cámara de diputados nuestra inquietud, fue revisada fue analizada, y enseguida eso trajo como consecuencia la modificación del artículo 4. Nosotros nos preocupó mucho porque la residencia se obtiene con un contrato de trabajo y ya hubo en Europa , en algún puerto de España la idea de querer traer el personal abordo, ese personal bajar hacer toda la tarea. No nos quedó muy claro si esto fue una intentona de alguien o fue solamente una situación fortuita. Nosotros hicimos lo nuestro entonces alertando al cuerpo parlamentario que acá se estaba corriendo el riesgo que quedara desplazada la mano de obra uruguaya. Después hubo algún legislador que mencionó el MERCOSUR, pero bueno yo si voy a Brasil si no tengo la famosa cartera 19 no trabajo, entonces cuando hablemos de el MERCOSUR vamos a hablar cuando estemos en paridad, acá no estamos en paridad y yo creo que los ejemplos los tienen que dar los más grandes y no los más chicos.

Era bueno comentarles eso, que la ley tuvo su modificación en parte por la gestión de este sindicato, para lo cual no tuvimos que parar ni siquiera una hora, no fue necesario anteponer el paro y la movilización para hacer entender al poder legislativo que aquí había una situación muy comprometedor para al trabajo de los uruguayos.

Esto nos demuestra que nosotros vamos llevando las cosas por un buen camino, y también vamos transmitiendo seriedad y confianza, hacia los empresarios, hacia el gobierno, y toda la comunidad portuaria en general.

De acuerdo a lo establecido por la Ley 16.246, no deben existir los paros en el puerto, de manera de garantizar su funcionamiento las 24 horas del día, todos los días del año. Este impedimento de alguna manera no les juega como una gran limitación a su poder de negociación?

El diálogo siempre ha sido bueno entre nuestro sindicato y los empleadores, pero igualmente acá han cambiado las cosas con el tiempo, y yo me reservo el derecho de manifestar donde realmente nosotros podemos llegar a presionar los puntos que no están contemplados en la Ley de Puertos.

Nosotros conocemos los puntos neurálgicos para el funcionamiento del puerto, y a veces no pasa por el hecho de parar un barco. De cualquier manera tenemos que ser claros; acá somos un conglomerado de trabajadores de distintas empresas, y tal vez en alguna situación algunos compañeros hayan tomado una decisión muy respetable (de parar), como sucedió hace algunas semanas, pero que tal vez accionando las cosas de otra manera se hubiesen alcanzado también los logros que ellos pretendían.

Ahora, hay algo de lo que quiero ponerlos en conocimiento; según la OIT (Organización Internacional de Trabajo), la actividad portuaria no está comprendida dentro de los servicios esenciales. Sea el gobierno que sea, si decreta la actividad portuaria como servicio esencia, está yendo contra las disposiciones de la OIT. Esto tiene que quedar claro.

Ahora, haciendo referencia al marco normativo, si bien la ley de puertos establece que el puerto deberá operar ininterrumpidamente las 24 horas del día, todos los días del año, no debemos olvidarnos que la norma por excelencia de nuestro sistema jurídico es la Constitución de la República, que protege el derecho al paro.

La ley de puertos no dice que la actividad portuaria no podrá ser interrumpida por paros, entonces acá tenemos una ley de libertad sindical. O sea que lo que dice la ley de puertos se refiere a condiciones normales de trabajo. Nosotros entendemos que el querer obligar a que estén los trabajadores las 24 horas del día los 365 días del año no es correcto, y compete a un acuerdo de partes. Si este acuerdo no existe, entonces hay otra norma superior que me permite utilizar el recurso del paro.

Yo creo que la ley de puertos en su espíritu lo que quiere reflejar es que el puerto está capacitado para operar las 24 horas del día los 365 días del año, y esto es una cosa muy distinta.

Acá hay otra situación que no es la conflictiva, y es la del derecho laboral. Si una empresa que trabaja las 24 horas, su trabajador hizo las 8 horas, se retira y hasta el otro día no quiere venir, no tiene obligación de hacerlo. Si hay horas extras las hace, pero no tiene obligación. Entonces, yo me pregunto qué empresa tiene en su plantilla un número de empleados para cubrir las 24 horas todos los días? No conozco estas empresas. Entonces convengamos que la otra vereda tampoco cumple, y no con el tema de la continuidad, sino con la previsibilidad de la cantidad de personal que debería tener en su plantilla.

Sigo insistiendo igualmente que por sobre todo esto prima el derecho al paro amparado por la Constitución.

Después de la ley de puertos el número de empleados públicos disminuyó considerablemente, con la idea de que el puerto tomara un rol principalmente fiscalizador, sin tanta participación en la operativa. ¿Qué tareas continúan siendo desempeñadas por empleados del sector público hoy en día?

El sector público lo que realiza entre otras cosas son los controles de las balanzas, o sea, el pesaje de los camiones; hace tareas de fiscalización a los operadores portuarios; tiene también el servicio de agua potable que se le brinda a los buques; también tiene un servicio de control sobre los amarres de los buques. Es decir, a quedado reducido a tareas de fiscalización y prestación de algún servicio esencial como el de proveerle el agua a los buques.

Adicionalmente ahora está haciendo el control de los accesos al puerto, apoyado por prefectura.

Anteriormente nos comentaste que la visión del sindicato es que el Estado tenga mayor participación e las actividades portuarias. ¿Qué argumentos o aspectos positivos ven en que esto sea así?

Un poco para regular el mercado y evitar que se genere el monopolio. También para que haya opciones distintas de combinaciones de trabajo; privado, público, o ambas. Si hay una que no funciona, bueno, otra va a funcionar. La idea en mi opinión debería ser la de brindar una gama de opciones más amplia.

Una forma de catalizar esto sería con el lanzamiento de 3 o 4 proyectos importantes, abriendo un abanico donde los capitales más importantes de este ambiente tengan distintas posibilidades de invertir, ya sean públicos o privados.

Sinceramente, en el tiempo que he estado en este tema, no he visto una política de Estado que diga que vamos a hacer de la actividad portuaria una actividad que nos ponga al frente de la región. Sinceramente nunca lo vi. Acá damos vueltas y vueltas planificando infraestructura sin ejecutar nada. Hay una cosa que es bien clara. Si yo propongo 5 proyectos, y de los 5 proyectos tengo interesados para 2, listo, tiro los otros proyectos, pero por lo menos 2 tenían interesados. No veo cuál es el problema.

Por ejemplo, yo no escuché a nadie decir en las campañas políticas que van a promover la creación de un puerto para cruceros. Los cruceros hoy en día están utilizando un puerto operativo. Nadie se da cuenta de esto? Un puerto para cruceros vendría también acompañado de toda una estructura turística alrededor que cambiaría el panorama. Un hotel 5 estrellas, salas de conferencias, y adicionalmente se tendría que crear una zona franca para las mercaderías de aprovisionamiento de esos cruceros. Este tipo de proyectos incluso puede significar una combinación de capitales públicos y privados, para conectar un poco con lo que hablábamos antes. Este es un ejemplo nada más de temas que en mi opinión se deberían estar evaluando y no es así.

¿Cómo ve la realidad portuaria de aquí a 10 años?

Todo depende de lo que pase con la subasta de la segunda terminal. Si ustedes leen la ley, dice que a partir del 1º de Marzo habrá un plazo de 90 días para llamar a los oferentes, y si este llamado no ocurre la ley cae.

A mi sinceramente me parece que es vital para el país que exista una segunda terminal. Los intereses locales, regionales e internacionales son altamente importantes. Por esto creo que este tipo de cosas están bastante desprotegidas por los gobiernos.

¿Usted cree que el hecho de que se construya una segunda terminal les dará a ustedes un mayor poder de negociación de sus condiciones?

Nosotros ya tenemos como fuerza de trabajo ya laudadas las condiciones de trabajo y salarios mínimos.

En cuanto a la ley, nosotros estamos buscando que en este nuevo emprendimiento todos los trabajadores que sean afectados sean considerados en las nuevas contrataciones. El panorama es positivo, y las conversaciones están bien encaminadas. Lo importante es que este proyecto se tiene que llevar adelante como sea, y sea el gobierno que sea no puede abandonar el emprendimiento.

Entrevista realizada a Fernando Correa - Katoen Natie Terminal Cuenca del Plata.

¿En que situación se encuentra hoy el puerto de Montevideo?

El puerto de Montevideo tiene un Plan Maestro, con una primera versión de 1989 y una posterior revisión en 1999. Este Plan Maestro es un análisis de la situación de realidad del puerto de Montevideo, donde diagnostica y propone cuáles son las soluciones a los problemas que enfrenta.

De acuerdo al Plan Maestro, el puerto de Montevideo tiene dos grandes problemas: la limitación espacial por un lado, y la superposición de actividades de carga en sus muelles por otro.

El puerto se tiene que desarrollar inteligentemente, zonificándose, y especializando las áreas internas. Entonces propone la creación de una terminal especializada de contenedores, una terminal de pesca, una terminal granelera y una terminal polivalente. Establece además la necesidad de reubicación de la armada que actualmente ocupa espacio en el puerto limitando las actividades comerciales.

De todas estas ideas que propone el Plan Maestro, solo una se desarrolló hasta el momento, y es la creación de nuestra terminal especializada de contenedores.

Si nos vamos desde Terminal Cuenca del Plata hacia las áreas públicas, el puerto está en la misma situación que estaba en la década del '80. No ha cambiado nada en términos de infraestructura y actividades, con la diferencia de que las cargas sí han crecido. Esto genera una situación de caos y de sensación de ahogo en las áreas públicas.

En la medida que los proyectos que están en proceso (terminal granelera, terminal de pesca) se vayan concretando, el puerto ganará un nuevo pulmón que le permita respirar mejor.

¿Cuales considera usted que son las principales fortalezas y debilidades que presenta el puerto de Montevideo en relación a su posicionamiento como puerto hub de la región?

Katoen Natie dice que Montevideo tiene tres puntos importantes por los cuales están instalados en Montevideo: "ubicación, ubicación y ubicación".

Montevideo tiene una ventaja que es su ubicación geográfica, y en un contexto con dos vecinos muy grandes, y con importantes restricciones desde el punto de vista de política de comercio exterior. Tener un régimen de puerto libre, además de su ubicación privilegiada posiciona a Montevideo como un puerto atractivo para el desarrollo de operaciones logísticas.

Como desventaja, la gran carencia que tiene Montevideo se da en el ámbito de la planificación en cuanto a conectividad, limitándolo a operar solamente con mercadería de transbordos.

Montevideo no tiene actualmente un *hinterland*, ya que no tiene una conexión multimodal desarrollada. Solamente tiene al puerto, y detrás del puerto tiene una red de carreteras bastante precaria, y carece de redes ferroviarias. Entonces, un punto fundamental para una plataforma logística regional e internacional es el multimodalismo. Esto no lo tenemos, y en el corto o mediano plazo no parece haber medidas que indiquen que esto se vaya a desarrollar.

Si nosotros logramos tener una línea férrea eficiente uruguaya, sin considerar todavía pedirle a los brasileros la interconexión, que sería una etapa aún más importante, pero pensando solamente por ahora en una comunicación férrea a nivel Nacional, y una terminal multimodal

(camión-tren) con régimen de puerto libre, puerto seco, en Rivera por ejemplo, el crecimiento que puede tener el puerto de Montevideo en cuanto a ingreso de contenedores es gigantesco, porque tenemos un flujo de contenedores desde Río Grande y Santa Catarina importantísimo que tienen dificultades de acceso a los puertos.

Esta posibilidad no la tenemos hoy, y es el gran punto negativo que tiene Montevideo.

¿Qué opinión le merece la ley 18.530 recientemente aprobada?

Incoherente. Por qué? Porque está desprendida de cualquier tipo de planificación. La ANP deja sin efecto el Plan Maestro y no existe planificación. Entonces nosotros nos preguntamos: voy a hacer una inversión determinada en el mercado, sin saber los efectos que mi acción va a tener, y cómo se van a mover las variables de las que dependo para obtener el resultado que quiero? La carga va a crecer, bueno, cómo va a crecer? Qué variables se van a mover para qué ese crecimiento se dé? La realidad es que el Estado no tiene un fundamento claro que respalde este crecimiento que dicen que va a haber.

En qué marco de competencia va a estar esta terminal? Las obligaciones que tiene TCP estipuladas en su contrato son demasiadas, y pueden hacerle caer la concesión si no se cumple con los tráficos mínimos exigidos por tres años consecutivos, perdiendo gran parte del capital invertido. La única forma de salvar esta condición por parte de TCP es por medio de la emisión de un decreto del Poder Ejecutivo, y es lo que estamos solicitando en este momento.

El proyecto de la segunda terminal no existía en ninguna planificación estratégica, ni de política portuaria, ni estuvo presente en ningún plan de negocios, ni en la estrategia electoral del Frente Amplio para las elecciones de 2004. Es un proyecto que surgió recién en 2006, y apareció completamente descolgado y aislado de cualquier tipo de planificación.

Independientemente de los aspectos formales de la ley y de su aparición, lógicamente tampoco entendemos necesaria la existencia de una segunda terminal de contenedores.

El crecimiento del puerto de Montevideo está dado por el crecimiento del trasbordo, que a su vez se compone básicamente de mercadería proveniente del sur argentino, que viene a nuestra terminal (TCP), donde lo atendemos, le damos electricidad, atendemos al contenedor, y luego lo cargamos en el buque grande para llevarlo a Europa.

Si nosotros solamente tenemos al puerto para hacer transbordos, no es posible desarrollar un hub regional con los barcos en dos muelles distintos; entonces necesito que los barcos compartan el muelle. Si yo tengo dos terminales A y B, y vienen dos contenedores del sur argentino para ser transbordados en un buque madre para llevarlos a Europa, no puedo traer los contenedores a terminales distintas, porque el costo de mover un contenedor de una terminal a otra, en términos de salario de los operarios ya hace que quedemos fuera de mercado en relación a los otros puertos con los que competimos.

Entonces, si la masa crítica que tenemos la alimentamos en base a transbordos, dos terminales no pueden complementarse de manera de convertir al puerto en un centro logístico regional.

La única manera que tenemos para que dos o más terminales puedan competir entre sí haciendo al puerto más eficiente es si además del trasbordo se empieza a manejar mercadería en tránsito, y para esto es necesaria la estructura multimodal de la que hablé antes. En este contexto tendríamos además de la mercadería proveniente del sur argentino, mucha mercadería que llegaría del sur de Brasil, por la vía del ferrocarril. Ahí podríamos hacer acuerdos, repartirnos la "torta" entre los distintos operadores, ya que las posibilidades aumentarían.

Una discrepancia que tenemos con ANP es que nos comparan con muchos puertos en donde hay más de una terminal. Nosotros preguntamos: cómo están conectadas estas terminales? Hamburgo por ejemplo, tiene cinco terminales, pero toda esa mercadería que

sale por Hamburgo viene en tren por Europa. No es que viene un barco, se bajan los contenedores y se suben a otro barco como sucede en Montevideo.

Buenos Aires; tiene cinco terminales, pero tampoco es comparable ya que la mayoría de la mercadería no es de trasbordo; el 95% del tráfico que mueve Buenos Aires es exportación e importación.

Entonces, si nosotros manejamos básicamente transbordos, y no tenemos posibilidad de incorporar otro tipo de tráfico, solamente necesitamos que los buques compartan el muelle, lo que se contradice con la idea de construir una segunda terminal.

Las posiciones a favor de la segunda terminal sostienen que la competencia entre dos terminales es sana para el comercio exterior del país, y que el mercado de contenedores podría ser repartido sin problemas entre TCP y la nueva concesionaria. A nosotros esto nos parece que no será así, ya que no tenemos suficientes contenedores para financiar una inversión de 200 millones de USD.

¿Cuales son los riesgos más importantes que deberá enfrentar TCP con la existencia de una nueva terminal especializada de contenedores? Qué estrategia piensan adoptar para enfrentar dichos riesgos?

El riesgo principal de Terminal Cuenca del Plata es que ante la existencia de una nueva terminal de contenedores, la demanda no alcance para obtener la rentabilidad necesaria que nos permita seguir funcionando.

TCP empezó siendo 8 háts de terminal, hoy somos 32 háts, con tres puestos de atraque. Para poder amortizar esa obra necesitamos un flujo de contenedores que tiene que crecer significativamente. Hoy estamos en un flujo de aprox 200.000 contenedores, y para poder seguir creciendo tenemos que llegar a manejar un flujo de entre 400.000 y 500.000 contenedores nosotros solos, de manera de poder amortizar la obra y obtener la rentabilidad que los inversores esperan.

Hoy el puerto de Montevideo está moviendo unos 400.000 contenedores, con una caída del 20% aproximadamente, y se estima un crecimiento del orden del 10% anual hasta el 2020, lo que nos indica que no hay una previsión de aumento suficiente para satisfacer las necesidades que dos proyectos de esta envergadura tienen para poder tener un flujo de fondos que les permita repagar la inversión realizada.

Esta situación hace que no solo los accionistas de Katoen Natie estén preocupados, sino que también los bancos que financiaron el proyecto estén preocupados, y el problema aquí es que cuando se hicieron los flujos de fondos para la solicitud del préstamo, se hicieron flujos pensando en un mercado sin una segunda terminal, y el Estado aprobó ese proyecto y solicitó un flujo de fondos en el caso de que Maersk, nuestro principal cliente, se fuera no a una segunda terminal, sino a otro puerto, por ejemplo a Río Grande. En este caso el flujo de fondos de TCP sería totalmente negativo.

La creación de una segunda terminal resulta mucho más amenazadora desde este punto de vista que la posibilidad de que Maersk se vaya a otro puerto. La competencia estaría directamente en frente en el mismo puerto. Sin pensar siquiera en la posibilidad de que sea el mismo Maersk el que gane la concesión de la segunda terminal.

En cuanto a la estrategia a seguir en caso de que la construcción de la segunda terminal se verifique, el inversor entiende que le cambiaron las reglas de juego, y va a solicitar al Estado uruguayo el resarcimiento de las utilidades que deja de obtener por la acción que ha llevado adelante el Estado.

¿Cual piensa usted que será uno de los mayores desafíos que deberá enfrentar la administración portuaria?

Fundamental la planificación estratégica y el sistema Nacional de transporte. Definir una política de Estado en materia portuaria y de transporte en general, y no apartarse de ella, de manera de poder lograr una continuidad en el largo plazo. Este es el desafío de la administración portuaria.

¿Cómo ve la realidad portuaria de aquí a 10 años? Qué opinión le merece la posible instalación de un puerto de aguas profundas en Rocha?

Pensando de aquí al 2030, 2040, Montevideo no tiene razón de ser como puerto de distribución. Uruguay necesita un puerto con mayor profundidad.

La tendencia mundial es que los barcos concentren más carga para poder ser más económicos, más eficientes. Los barcos antes no eran más grandes porque no existía la tecnología que permitiera fabricar los motores para soportar sus estructuras.

Hoy se han desarrollado motores que pueden llevar mega barcos, con capacidad de más de 10.000 contenedores, 12.000 y hasta 15.000. Estos barcos todavía ni siquiera llegan a la región, pero se espera que en algún momento lo hagan, y para esto precisamos contar con puertos de mayor calado, 18, 20 mts, y más, y tenemos condiciones naturales en Rocha para esto.

Así que en mi opinión necesariamente Uruguay deberá contar con un puerto de aguas profundas en el futuro. Pero acá hay un tema importante. Ningún puerto brasilero va a dejar que Uruguay desarrolle un puerto de aguas profundas así como así. No es una tarea sencilla para Uruguay, pero sí debe hacer los acuerdos dentro del marco de integración que existen con el Mercosur, que le faciliten la instalación de un puerto de aguas profundas en Rocha en el futuro. Y Uruguay tiene que empezar a trabajar en la conectividad de la región. Si miramos los mapas de redes ferroviarias y carreteras del Mercosur, todos esquivan al Uruguay. Estamos aislados desde el punto de vista de la conectividad.

Entonces ya deberíamos estar trabajando en el marco de una planificación estratégica, con un Uruguay en dos niveles: primero negociando políticamente en el Mercosur, como vamos a hacer una integración física, hacer los acuerdos que le permitan evitar las trabas que pudieran surgir en el futuro, y otra planificación física para determinar cuántas hectáreas necesito reservarme para la construcción de un puerto de aguas profundas, para la construcción de redes ferroviarias y carreteras.

Queda nuevamente a la vista que esta nueva terminal de contenedores está descolgada de cualquier tipo de planificación, porque si en realidad nadie discrepa en cuanto a la necesidad de que exista un puerto de aguas profundas en Rocha, para qué estamos pensando en construir una segunda terminal en Montevideo si en un futuro cercano va a quedar totalmente ociosa ante la presencia de este puerto mayor en Rocha.

Entrevista al Ing. Fernando Puntigliano - Ex Presidente ANP

¿En que situación se encuentra hoy el puerto de Montevideo?

El puerto de Montevideo se encuentra en un umbral de desarrollo. Está pasando de ser un puerto que está diseñado para diez metros, diez metros cincuenta a ser un puerto diseñado para catorce metros y eso es un proceso que comenzó en realidad antes de esta gestión y se fue fortaleciendo durante esta gestión lo que se manifiesta con la obra de infraestructura. Algunas no se ven como el dragado, que pasó a hacer dragar el puerto a once cincuenta, ahora se está dragando a doce, después se draga a trece, ya están los contratos firmados. Para eso es necesario tener, además, muelles que permitan eso.

Los muelles que se están llevando a cabo para eso son: en primer lugar, el 12 de octubre, se inaugura el muelle de TCP. En segundo lugar tenemos el muelle C, que pasó casi todas las fases burocráticas, ahora está en la fase final de adjudicación, después pasa al Tribunal de Cuentas y se espera que mas o menos hacia fin de año o enero se firme contrato.

Después hay otro muelle de cargas forestales, un muelle de 275 metros de largo, dragable a 14 metros y después tenemos una terminal para chips con un puesto de atraque, que también va a ser una terminal granelera.

Van a haber 4 puestos de atraque a 14 metros.

Se está preparando también, una subasta, un llamado para una nueva terminal de contenedores. Eso va a traer dos puestos de atraque más, de unos trescientos metros de largo dragables a 14 metros.

La pregunta es, *cuando van a estar prontos estos puestos de atraque?*

Casi todos, como en alguna presentación que hice el 13 de diciembre de 2005, una vez analizados los procesos del Estado, quedó claro que esas cosas llevan bastante tiempo y dije casi todas las cintas azules se van a cortar en la próxima gestión, pero alguien tiene que empezar las obras. Así que se empezaron todas estas cosas y ahora van a empezar a caer 2011 el muelle C; 2012, 2013 la terminal D, la terminal de chips y si todo sale bien, la nueva terminal de contenedores para el 2015.

Esto es una parte porque como en realidad un puerto es una interfase entre agua y tierra, la parte de agua se ha estado trabajando bien. La parte de tierra creo que es bastante mejorable. Hay muchos actores, públicos y privados, que trabajan a la vez e interactúan y que necesitan mejorar la eficiencia de la gestión. Recordemos que en el año 2008 tuvimos un colapso, que era bastante fácil de pronosticar debido al crecimiento vertiginoso.

Recuerdo que cuando lo dije públicamente dijeron que era un escandaloso, pero en realidad pasó. Más vale decir las cosas a tiempo.

Ahora, lo que yo pienso es que en este año de crisis, donde vamos a terminar con un decrecimiento del movimiento de contenedores, vamos a tener un nuevo empuje de crecimiento, seguramente 2010/2011 que va a ser parecido a los ritmos de crecimiento que teníamos antes. Entonces nos vamos a enfrentar a una situación que es bastante complicada. Lo que a mi me parece es que si uno mira el Plan Maestro, hacía del puerto de Montevideo un puerto ensalada y hay que hacer áreas específicas de trabajo.

Con este reordenamiento que se ha hecho, que también es parte y consecuencia del Plan Maestro aparecen: áreas que están destinadas a las cargas forestales, las partes de fácil acceso a la terminal de contenedores, un pulmón para los muelles públicos y eso es un ordenamiento un poquito mejor al que había antes.

Hay gente que piensa que el Puerto de Montevideo debería ser un puerto dedicado exclusivamente al movimiento de contenedores, cuando creo que el país no está desarrollado todavía para eso. Pero si pudiéramos desarrollar otro tipo de terminales en otras partes de más fácil accesibilidad no sería una mala idea.

En cuanto a las áreas disponibles, que son los cuellos de botella, en este momento también hay una transición porque gracias a la actuación de TCP, gracias al acceso norte que tiene un área de 14 hectáreas adicionales que se están generando, a la inclusión de los puertos de AFE y a la incorporación del puerto de Puntas de Sayago, el área del Puerto de Montevideo se ha multiplicado en estos últimos cuatro años por 2,6, lo cual hace un cambio sustantivo a las posibilidades que tiene el puerto.

¿Cuales considera usted que son las principales fortalezas y debilidades que presenta el puerto de Montevideo en relación a su posicionamiento como puerto hub de la región?

Lo que yo considero es que no va a haber un solo hub en la región porque cada armador ubica su hub, entonces hay armadores que van a elegir Montevideo y otros que van a elegir otros lugares.

La ventaja que tiene Montevideo respecto a otros puertos de la región es que por ejemplo, los puertos que podrían ser más fuertemente competidores, aún hoy, no piensan en ser Hub regionales, no es la vocación. Ellos son puertos, por naturaleza, de importación y exportación y así están pensando el proceso.

Nosotros tenemos que ser hub porque no tenemos masa crítica de comercio exterior, y por lo tanto buscamos otra carga más que nos permita la conectividad.

Creo que entre las debilidades que tenemos, el puerto de Montevideo está atado mucho a los procesos del Estado, entonces creo que si bien la ley de puertos es un elemento beneficioso, si bien existen menos burocracia en el país y existe menos corrupción que en otros países, esto es insuficiente.

Nuestro puerto, debido a la lentitud de los procesos del Estado no es lo suficientemente eficiente como podría y debería ser.

Yo voy a dar un ejemplo que me parece bastante ilustrativo: ahora en el muelle C, o pasó con el tema de las áreas que hoy opera Montecon, que habían sido licitadas, estas instancias pasan siempre durante el proceso de decisión por el Tribunal de Cuentas, no es el único lugar donde se trancan las cosas, pero pasa que el comentario va y vuelve. En España por ejemplo se puede resolver de otra manera. Primero, se hace toda la gestión y el tribunal de cuenta controla ex/post, es decir, que si uno comete un error, entonces es sancionado como corresponde. Esto significa que si se hace ex/post, yo puedo avanzar sobre todos los procesos de decisión, pero si se hace ex/ante, quiere decir que yo hago el proceso de decisión, va al Tribunal de Cuentas, vuelve, etc. Estoy incorporando subprocesos al proceso de decisión que son absolutamente innecesarios.

Yo no digo que sea innecesario el Tribunal de Cuentas, sino que en el momento en que se aplica no ayuda a la eficiencia. Y esto creo que es de los desafíos más grandes a cambiar en la arquitectura de procesos del Estado.

Nos va un poquito mejor que a los demás porque los procesos decisorios en otros países son peores que los nuestros.

No hay que ir muy lejos para ver procesos mejores, inclusive desde el punto de vista aduanero, como en Chile, donde realmente se hace una cantidad de procesos más en forma informática y menos burocrática.

Entre las ventajas, realmente tenemos un posicionamiento geográfico privilegiado y tenemos un marco legal bastante bueno que también es mejorable y de eso dependerán muchas de las cosas que pasen a futuro.

Ahora, Uruguay tiene una apuesta a hacer mucho más difícil que todos los demás países, y eso puede ser una desventaja. Los demás países juegan mucho a la importación \ exportación y desarrollan infraestructura y nosotros tenemos que desarrollar infraestructura por un mercado que no es naturalmente cautivo, que es el mercado de trasbordo y que es muy volátil. Si se quiere ir para Río Grande se va a ir, nadie lo va a atar. Esos riesgos son una cuestión permanente. Entonces nosotros, para mantenerlos en el mercado, tenemos que seguir desarrollando vertiginosamente infraestructura aún sabiendo que nosotros corremos más riesgo que los demás puertos. Pero no desarrollar la infraestructura es un bumerang porque en definitiva si uno no tiene la capacidad disponible tampoco es atractivo para los demás armadores.

El espacio también es fundamental, por ejemplo el puerto de Río Grande ha sido considerado, por armadores que hicieron una evaluación de todos los puertos de Brasil, como uno de los puertos de mayor potencial por su capacidad de estación, cosa que no tenemos nosotros.

Hay quienes consideran que la ley 18.530 recientemente aprobada no era necesaria para lograr los objetivos que ésta plantea. ¿Cuál es su opinión al respecto y cuáles considera como principales aportes de esta ley?

Personalmente, yo también considero que no era necesaria. De hecho la primera propuesta que le hicimos al Ministro fue no hacerla. Pero, después de un análisis minucioso con el y de consulta con todos los partidos políticos en las que yo participé, una con el partido nacional que la lideraba el Dr. Larrañaga, una con el partido colorado con el Dr. Sanguinetti, una con el Partido Independiente donde estuvieron Posadas y Mieres, y dos con la mesa política del Frente Amplio, todos entendieron que era una buena idea hacer una ley. Fue bienvenida la propuesta de la ley.

Tengo que admitir que a pesar de que yo pensaba que nos iba hacer perder tiempo, generó en el sistema político un proceso de maduración, de convencimiento de que se necesitaba una nueva terminal de contenedores con pensamientos compartidos por el Centro de Navegación, por los armadores y por los importadores. Ese convencimiento no era así con el sistema político.

Ahora debo confesar que si no hubiera habido la discusión que hubo en el parlamento, hoy el sistema político no estaría tan convencido como se demostró en el debate por la ley, que además aprobó el senado por amplísima mayoría.

Aunque yo digo que las modificaciones que se hicieron en el parlamento a la ley para mi tampoco eran necesarias. Esa ley no necesitaba tener un canon impuesto en la ley.

A mi me llamó la atención que un grupo muy particular adentro del Frente Amplio fue quien insistió por esta solución, y después se quejaban de que estuviera el canon adentro de la ley.

La ley no es la óptima, pero ese pasaje por el parlamento le dio a la ley un amplio respaldo político que se demuestra en la votación.

Desde nuestro punto de vista la subasta se tendría que haber hecho este año.

Si se hubiera hecho, se hubiesen presentado unos poquitos, no se hubiera presentado Mearsk, Singapur, entre otros y si lo hubiera hecho Montecon.

La realidad es que la postergación que se impuso en el parlamento, que tampoco estoy de acuerdo pero hay que respetar, hizo que mucho de los que no iban a venir, ahora puedan participar, entre ellos Maersk. Pero lo importante para el país es la capacidad. Entonces con tener una empresa que tuviera ganas de hacer el desarrollo portuario ya era suficiente, porque vamos a llegar al 2013 en una situación de crisis.

¿Cómo ve el ingreso del sector privado en la actividad portuaria? ¿Qué destacaría y que considera que hay para mejorar?

El ingreso del sector privado a la actividad portuaria es absolutamente esencial. Nunca dejó de estar presente, pero la ley de puertos hizo que esta se instrumentara simultáneamente.

Hay algunas actividades, y esto es una concepción personal, como manejo de grúas, o dragado, entiendo que haya posturas de que deben ser estatales. Esto puede ser o no, yo creo que es parte de lo que se llama modelo "landlord avanzado", donde no todo se delega directamente al sector privado, cuando uno está en la periferia económica, a veces los servicios no se pueden realizar bien solamente por el sector privado, algo que es muy natural en "landlord total", no es factible en el modelo avanzado, porque el mercado es muy pequeño y no se pueden conseguir muchas veces actores del ámbito privado que se hagan cargo completamente de algunos servicios. Entonces lo que se dice es que si no hay operadores privados que sean capaces de proveer el servicio, tal vez no está mal que haya empresas estatales de derecho privado que hagan eso. Pero la reestructuración de la ANP en ese sentido pasa por descentralizar la realización de un número de actividades, manteniendo una autoridad robusta y fuerte, que sea capaz de definir una política portuaria a largo plazo, y crear empresas portuarias que pueden ser privadas o públicas. En este sentido, el dragado puede ser una tarea estatal, ya se ha demostrado que puede hacerse de manera eficiente, y se podría constituir una empresa estatal de derecho privado para todo el país. Esto debe hacerse, no desde el monopolio, sino que debe competir con otros, y de hecho hoy lo que tenemos es dragado mercerizado y dragado estatal, y esa presión mutua ha hecho que los precios del dragado mercerizado bajen, y que el dragado estatal mejore la calidad de sus servicios, y haciéndose más competitiva multiplicando su productividad por 8 en los últimos años, y acercándose mucho a la productividad que tiene la empresa privada hoy.

En el tema grúas para mí hay una situación parecida. Me parece que el rol de los privados debe incrementarse, pero sabemos que siempre hay algunas cosas que a los privados no les interesa tomar porque no son lucrativas, pero el país las precisa de todas maneras, y en ese sentido me parece que es fundamental combinar inteligentemente las cosas.

Me parece una aberración el pensamiento "romántico" de volver al viejo sistema toolport. Sería volver unos cuantos años para atrás.

Por otro lado, las trabas burocráticas que tiene el sector público también las tiene el sector privado. Realmente hay que mejorar la eficiencia de procesos también del sector privado. Se ha visto en muchos proyectos que se han llevado adelante, como el sector privado ha dormido los temas. Estos son temas que tenemos que mejorar tanto en el sector público como en el privado.

¿Cual piensa usted que será uno de los mayores desafíos que deberá enfrentar la nueva administración portuaria?

Creo que un desafío menor va a ser simplemente seguir hacia delante con las obras de infraestructura realizadas. Esto lleva aparejado un desafío mayor que si bien los recursos financieros durante este período aumentaron, la ejecución del gasto de muchas obras se va a dar durante la gestión que viene ahora, o sea que va a haber que hacer una inteligente gestión financiera.

Creo que es muy importante mantener el Network internacional, hay que seguir estando presente en el Hinterland, hay que seguir estando presente en el foreland, que es la única manera de hacer difusión con los puertos del Uruguay.

El otro desafío importante es mantener una visión integral sobre la parte portuaria, de entender que tiene que haber un sistema nacional de transporte, que tiene que estar muy bien coordinado con el MTOP, que tiene que tener armado un observatorio para ver como se desarrolla, y ser lo suficientemente competente para saber como debe manejarse la infraestructura, el marco legal, los acuerdos internacionales de manera tal de mantener a Uruguay como un centro logístico regional, sin el cual el fortalecimiento del comercio exterior es imposible.

¿Cómo ve la realidad del puerto de aquí a 10 años? ¿Qué opinión le merece la posible instalación de un puerto de aguas profundas en Rocha?

Eso depende de la habilidad con que se manejen las cosas. De aquí a 10 años están todas las obras grandes de infraestructura terminadas para los puertos existentes.

Creo que el puerto de aguas profundas en Rocha es una necesidad absoluta, que si Uruguay no lo hace no va a ser capaz de otorgar un tipo de flota que está apareciendo y que puede ser determinante y clave.

A mi gustaría que ese puerto de aguas profundas fuera el puerto que alberga también a los petroleros y que no se cargara la boya petrolera, pero esto es una opinión personal. Podría ser un puerto para otro tipo de cargas. Podría ser el lugar de la planta regasificadora en definitiva

Me parece que si Uruguay no hace ese puerto se queda afuera del circuito logístico. Creo que el Estado va a tener que tener un rol determinante y hacer su propio diseño del puerto. El puerto de aguas profundas es tan necesario como la terminal de contenedores.

La construcción de un puerto de aguas profundas en Rocha debería estar acompañada por una reestructura del sistema carretero y ferroviario uruguayo que sirva de soporte a las operaciones de este puerto. ¿Qué medidas se han tomado hasta el momento para hacer frente a esta realidad?

Si hablamos del puerto de La Paloma por ejemplo, no es un proyecto portuario sino que es un proyecto nacional. No se puede pensar en hacer un proyecto en el puerto de la paloma sino se hace un acceso ferroviario que no interfiera con la actividad turística de la zona. Tiene una potencial expansión hacia el agua muy fuerte el proyecto de la paloma, muy bueno.

Por lo menos para empezar tiene que haber una conexión ferroviaria que hoy viene desde Rocha, donde se puede instalar un puerto seco.

Sería una forma de hacer algo que es compatible, en muchos lugares del mundo, aunque a mucha gente le quedan dudas sobre este tema, la actividad portuaria con la actividad turística. Hay muchísimos puertos donde estos conviven con buques de gran porte y no hay ningún tipo de problemas. Hoy los puertos son mucho más limpios que hace 20 o 30 años.

Creo que las medidas son de un proyecto nacional. También el tema de la energía que necesita el puerto para poder operar. Ahí está el tema de la línea que viene de Brasil, que es una especie de autopista de energía, de San Carlos hasta Rocha sería una alternativa. No creo que esto sea realizable en los próximos 10 años. Creo que este es un proyecto de mucho más largo plazo

Entrevista a Mario Baubeta - Presidente del Centro de Navegación.

¿En que situación se encuentra hoy el puerto de Montevideo?

El Puerto de Montevideo tuvo su pico máximo de actividad el año pasado. En el 2008 se rompieron todos los récords de actividades económicas del país y también de la actividad portuaria.

En el año 2009 hay un descenso de la actividad con respecto al 2008 debido a la crisis global que empezó a gestarse en setiembre, octubre del año pasado y andamos en una baja en los primeros diez meses del año del orden del 12%.

Este año se cumplen 100 años de la inauguración del Puerto de Montevideo y realmente se han hecho muy pocas obras de infraestructura. El Puerto de Montevideo está en déficit de infraestructura. Siempre la demanda ha venido atrás de la infraestructura pero, digamos, en proyectos, toda la parte de desarrollo del Puerto que comenzó a gestar el Ing. Agustín Aguerre, como Presidente de la ANP, este directorio que ha trabajado estos últimos 4 años ha encaminado a la realización de las obras. Pero vienen con muchísimo atraso en todas las obras de infraestructura.

Se ha cumplido un buen plan de dragado, que ha sido importante porque ha permitido que los armadores internacionales que están renovando flotas pongan sus ojos en el Puerto de Montevideo y bueno, estamos en la puerta del Río de La Plata, la posición geográfica nos defiende muchísimo. Es la principal fortaleza que hoy tenemos pero no podemos descansar solamente en eso porque los puertos competidores también quieren ser puertos hub de la región, como Buenos Aires o como Río Grande, entonces nosotros tenemos que satisfacer las demandas, ser eficientes y ser competitivos en tema costos.

O sea, el posicionamiento del Puerto de Montevideo ha sido bueno.

A que se debe el atraso en la infraestructura?

Yo entiendo que se debe a la burocracia del Estado, la burocracia excesiva que tiene toda la gestión estatal. y también creo que se debe a acciones que no han sido muy rápidas de la misma ANP.

Nosotros creemos que ha sido un error de esta administración no tener conformados los organismos del Estado con participación de la oposición porque creo que la oposición hubiera regulado un poco más. Solamente el manejo por parte de una fracción creo que ha perjudicado. Puntigliano es un excelente técnico, tiene muy claro donde hay que ir, era minoría en la ANP y nosotros sabemos que se han demorado por cuestiones internas muchos de los procesos que van a afectar la actividad del Puerto de Montevideo.

El muelle C fue lanzada la idea y se consiguió la financiación del BID en el 2004 y va a estar para el 2011. El puerto de Capurro, el puerto pesquero, también es un proyecto que viene también desde el 2005 y no va a estar también hasta el 2011. La demora en el puerto pesquero de Capurro va a tener una incidencia importante en el Puerto de Montevideo porque los pesqueros internacionales que recalán y que usan de base Montevideo para los tránsitos y trasbordos de la pesca atlántico – sur no van a tener lugar de operativa. Eso también es una fuente que está trayendo materia prima para rellenar contenedores. O sea que va a ser mercadería del tráfico que tienen los buques oceánicos en el puerto de Montevideo.

Esas demoras van a afectar mucho la actividad pero creemos que se está superando la crisis y que no ha sido tan profunda, y el Centro tiene un estudio que realizamos, que tuvo como moderador a Álvarez Mazza, de que en el 2013, 2014 se estarían llegando a un millón

de TEU's y ahí nosotros estimamos que pude haber otro cuello de botella como lo hubo en el 2008.

¿Cuales considera usted que son las principales fortalezas y debilidades que presenta el puerto de Montevideo en relación a su posicionamiento como puerto hub de la región?

La principal fortaleza es la ubicación geográfica.

Estamos en la boca de entrada del Río de la Plata. Estamos 24 horas de navegación menos que ir a Buenos Aires con los costos de peaje que tiene la hidrovía y el costo de prácticos y remolques. Esa es la principal fortaleza que tenemos y además ha habido mucha inversión en este ultimo periodo, desde el 2000 en adelante.

En este periodo ha habido mucha inversión, tanto por los operadores portuarios, operadores a la carga y operadores a la mercadería. Los depósitos también han hecho mucha inversión. En el 2008 estuvieron a full, ahora están aflojando un poco debido a la situación, pero hay muchos proyectos de inversión en tema también de almacenamiento en el Puerto de Montevideo.

Esta también la posibilidad de la habilitación de Puntas de Sayago por parte de la ANP para tener otro pulmón de almacenamiento. Eso también viene un poco demorado pero pienso que se va a dar.

La parte normativa es una fortaleza. O sea, el régimen de libre circulación de mercaderías a partir del 92 ha sido lo que le ha dado toda esta capacidad de prestación de servicios al Puerto de Montevideo. Este año se ha logrado conscientizar al MTOP y crear una comisión de logística. Hay un decreto que institucionalizó el CONALOG, es el primer paso a la obtención de una Ley de creación de un instituto nacional de logística., que se ha creado como un símil con la actividad, con la forma de operar que tiene INAC que ha sido muy exitosa para lo que tiene que ver con el tema carnico. Y lo que se busca en ese INALOG o CONALOG es una armonización de juntar a todas las partes que intervienen en la actividad portuaria a los efectos de ir superando todas las dificultades y las trabas que pueda tener la actividad. Ahí va a estar presente el Ministerio de Relaciones Exteriores, el MEF a través de la aduana, MTOP y van a estar los privados: las cámaras empresariales y todas las cámaras que están en el quehacer portuario.

Con respecto a las debilidades, somos muy dependientes a veces de uno o dos o tres actores. O sea, de armadores internacionales que determinan que el Puerto de Montevideo sea puerto concentrador o no. Estamos muy dependientes de Maersk, de Hamburg Sud. Inclusive ahora tenemos el anuncio que Hamburg Sud llevaría en transito del Sur argentino, que hoy lo hace vía Montevideo para extra zona, lo sacaría de Montevideo y lo llevaría a Río Grande. El Puerto de Montevideo perdería unos 30.000 TEU's /año y eso es porque a Montevideo no llegan el servicio del lejano oriente.

En Río Grande Hamburg Sud tiene concentrados todos los servicios que tiene la región y a Montevideo, por ejemplo, no llega ese servicio. O sea que se tiene que continuar con la profundización de los canales y tener una infraestructura que permita llegar a los grandes buques y poder tener la capacidad de atención para todos los tránsitos.

El puerto de Montevideo tiene que tender a tener la mayor cantidad de muelles posibles a 14 metros para poder recibir toda esa masa de buques que puedan financiar un costo de dragado. Se podría hacer el relleno de la dársena uno y el relleno de la dársena fluvial, que habría que tener dispuesto ya el traslado de la armada y también una terminal de pasajeros, pero eso estaríamos hablando en la década del 2020. Y ahí ya casi tienes todos los muelles a 14 metros. Creo que eso es una tendencia paulatina que tiene que llegar hasta que aparezcan buques de más de 14 metros, que ya en el Puerto de Montevideo, no va a ser

económicamente viable la atención de buques mayores. Y ahí nos vamos al puerto de aguas profundas en Rocha.

Capacidad actual del puerto de movilización de contenedores vs. proyecciones de demanda: ¿está en condiciones el puerto operando en forma eficiente de atender con su infraestructura actual a la demanda proyectada para los próximos años?

De los estudios que se han hecho, inclusive coincide el estudio que ha hecho la ANP, y el estudio de varios consultores internacionales, surge que entre el 2013 y el 2015 se puede producir nuevamente una congestión el Puerto de Montevideo. O sea, el único que difiere en esa concepción es TCP y que cada vez se va mas lejos y estima que sea en el 2018, 2020. En la interna TCP no se opone tampoco, Álvarez ha tenido reuniones con la gente de TCP y ellos no se oponen a la nueva terminal. Ellos lo que quieren es que la nueva terminal se haga mas adelante a los efectos de tener un tiempo de prestación de servicios que le permita recuperar la inversión. Es evidente que nadie puede negar que el Puerto de Montevideo estaba congestionado y que no puede funcionar de esa forma. El año pasado con el notable crecimiento que tuvo la actividad, estuvo la huelga de aduana en junio que fue nefasta y de ahí se produjo un congestionamiento que fue imposible superar hasta que vino la crisis. O sea, hubo que crear una comisión especial dentro de la ANP, juntar toda la gente operativa: los transportistas, los operadores portuarios, la ANP, la prefectura, todo el mundo, para trabajar, para poder superar la congestión que había, terrible. Y eso fue agudizado por los conflictos, primero de aduana que fue brutal, y después también hubo algunas paralizaciones del transporte que usaron de rehén al puerto de Montevideo, entonces estuvo muy complicado.

¿Cómo ve la realidad del puerto de aquí a 10 años? En su opinión, ¿es viable la eventual construcción de una tercera terminal especializada de contenedores? ¿Existe un punto en el que la inversión en infraestructura sobre el puerto de Montevideo deje de ser eficiente y se apunte al puerto de aguas profundas en Rocha? Tercera terminal vs. puerto de aguas profundas: ¿sustitutos o complementarios?

Yo no creo que haya posibilidad para una tercera terminal de contenedores. Y, como ya te lo dije, creemos que el Puerto de Montevideo más de 14 metros no va a ser eficiente. O sea que cuando aparezcan buques de octava o novena generación, ya con calados mayores, Montevideo no va a ser económicamente eficiente para atender a esos buques y hay que ir al puerto de aguas profundas. Y absolutamente el puerto de aguas profundas, considerado como tal, no como proyectos individuales, por ejemplo para una papelera en el Este, tiene que ser complementario. Digamos, el puerto de aguas profundas tiene que prestar servicios a los buques que el Puerto de Montevideo no puede atender.

Puede haber algún tipo de complementariedad por ejemplo de servicios feeders. El puerto de aguas profundas necesita mucha inversión, inversión vial, ferroviaria y también tener una capacidad de transporte de cabotaje que hoy no existe. Por eso estamos pensando en más de diez años para el desarrollo integral de un puerto de esas características.

La Dirección Nacional de Hidrografía tiene estudios con una presentación del puerto de aguas profundas. La idea es absolutamente complementaria.

La construcción de un puerto de aguas profundas en Rocha debería estar acompañada por una reestructura del sistema carretero y ferroviario uruguayo que sirva de soporte a las operaciones de este puerto. ¿Cuál considera usted sería el camino más adecuado a seguir en este sentido?

Totalmente. El puerto necesita, como tiene Montevideo, una ciudad que respalde todos los servicios. Es el déficit que tiene por ejemplo Río Grande.

Hoy no está preparado Rocha para la atención de un puerto de estas características. Tiene que tener un sistema vial, ferroviario y marítimo de cabotaje que sea complementario y de apoyo. Hay que hacer un estudio completo.

Creo que tiene que ser una obra pública, no una obra privada y que la mejor solución, es una utopía, pero sería que fuera un puerto donde intervinieran los puertos del MERCOSUR. Es una inversión muy grande, muy importante. Tiene que ser un puerto concentrador para la región y sería ideal que participaran por ejemplo Brasil y Argentina para no entrar en una competencia.

Para Uruguay es una inversión bastante importante y yo creo que, a lo mejor estoy equivocado, una inversión privada no se, puede haber inversiones privadas, como te dije hoy, puntuales, "yo quiero un puerto de aguas profundas porque quiero poner una papelera o porque puedo poner una planta chipeadora para completar buques de 40 pies", pero un puerto que sea Hub regional pienso que es un proyecto muy ambicioso y sería lo ideal poder tener una anuencia de todos los países y poder decir, bueno, vamos a apoyar este emprendimiento y que nos sirva para todos. Un poco la integración europea. Nosotros estamos muy lejos de eso.

Entrevista a Ing. Guillermo del Cerro- Schandy-Montecon.

¿En que situación considera que se encuentra hoy el puerto de Montevideo?

El puerto de Montevideo hoy técnicamente se encuentra en una situación de atraso en la construcción de obras de infraestructura, pero dentro de los límites tolerables del atraso. O sea, si lo pusiéramos en un "Gant" no estamos en el camino crítico; ese atraso todavía es tolerable y manejable.

La crisis hizo que en 2009 bajaran los movimientos: 15% los contenedores, 16% en toneladas, y eso junto a algunas medidas que tomaron los operarios, permitió desagotar la congestión que había en materia de uso del piso portuario. Esto permite tirar durante 2009 y 2010. A esto le sumamos la inauguración de las obras de TCP, que va a dar un poco más de piso portuario, pero para contenedores, y entonces en definitiva lo que se hizo fue estirar la situación de congestión que se vivió en el segundo semestre de 2008, para el año 2013, 2014. Ahí de nuevo, en la medida que el mundo se comporte razonablemente, Montevideo nuevamente se va a ver saturado en su capacidad. Hay planes para construir más muelles, pero esos planes están desde hace años y nunca se concretaron. En la medida que haya más muelles va a haber más posibilidad de movimientos de cargas, pero siempre con la restricción del piso portuario.

Si se concreta la construcción de la segunda Terminal de contenedores, el puerto aumentaría su piso portuario. Para el año 2014 entonces, el puerto debería andar duplicando la superficie portuaria que tiene hoy en día, y aún así no le va a sobrar mucho. O sea que cualquier estudio tiene que analizar cuál es el año en el cual se va a agotar la capacidad de Montevideo, para prever que haya otra instalación portuaria que atienda la demanda de Montevideo, y esto sería el puerto sobre el océano atlántico.

¿Cuales cree usted que son las principales fortalezas y debilidades que presenta el puerto de Montevideo en relación a su posicionamiento como puerto hub de la región?

La fortaleza de Montevideo es que con un costo razonable o tolerable del dragado y mantenimiento puede mantener buenas profundidades y con eso atraer buques importantes. Como dijo alguien alguna vez, mientras la tierra siga girando de la misma manera, el puerto de Buenos Aires se va a seguir llenando de barro. Entonces a la corta o a la larga Bs. As va a ser dejado por los buques grandes y será alimentado por buques más pequeños desde Montevideo. Entonces esta es la fortaleza principal del puerto, junto a su régimen de puerto libre.

En cuanto a las debilidades, bueno, cualquier puerto puede tomar la condición de puerto libre. Cualquier puerto argentino o brasilero. No parece lógico que países grandes tomen régimen de puerto libre. Los regimenes de puerto libre son más bien para países chicos que van a prestar servicios.

Otra debilidad, o amenaza, sería que Argentina decida invertir cientos de millones de dólares en dragado, o que Brasil decida invertir cientos de millones de dólares en los puertos de su costa sur-este, cosa que por como es Brasil y cual va a ser su crecimiento esos puertos van a estar destinados a evacuar las exportaciones e importaciones brasileras. O sea que no van a ser puertos que presten servicios a terceros. Los armadores en definitiva van a querer tener un puerto independiente en ese sentido.

Por la localización geográfica de un hub sería bastante lógico que fuera Montevideo. Si miramos el mundo, normalmente los hubs están en países chicos: Singapur por ejemplo. No creo que alguien pensara en poner un hub en Estados Unidos, o en China, o en Brasil. Son países demasiado grandes.

Los armadores son en general compañías muy pesadas en términos de poder. Cuando chocan con un país grande, las condiciones son las del país. Cuando se encuentran con un país chico y le prestan sus servicios, tienen mayor poder para ejercer sus condiciones. A modo de ejemplo, acá si viene un armador y pide una reunión con el Presidente de la República, la obtiene. En Brasil, en Estados Unidos, en China no.

Esas pequeñas cosas suman. No es que vengan a colonizar, sino que quieren tener cierta influencia, no para sacar beneficios adicionales, sino para mantener su negocio.

Además en la región Uruguay es visto como un país estable. Los únicos que no lo vemos somos nosotros.

Volviendo sobre algo que mencionaste antes; ¿por qué a los países grandes no les sirve el régimen de puerto libre, y a los chicos sí? Es decir, ¿qué hace que Argentina y Brasil no apliquen este régimen cuando a Uruguay le es tan beneficioso?

Los países grandes tienen presupuestos grandes. En Argentina por ejemplo tenés un plazo para importar mercadería, tengas la plata o no, el gobierno está atrás de esa recaudación. Entonces, si Argentina adopta un criterio de puerto libre, el gobierno va a tener inicialmente un problema financiero. Después no. Porque viene alguien y te trae cuarenta contenedores de mercadería de importación. Si el mismo parara acá traería dos. Trae cuarenta y los va ingresando de a uno. Vende, hace caja e ingresa otro, y va pagando los aranceles sobre los que ingresa al mercado. En cambio, con el sistema que tienen ahora, si trae cuarenta contenedores tiene que pagar los impuestos por todos ellos y entrarlos.

En segundo lugar, miren el tamaño del puerto libre de Montevideo, y miren el tamaño que tendría que tener un puerto libre en Argentina. Tiene que ser mucho más grande.

En tercer lugar, el puerto libre uruguayo se nutre en definitiva de cargas con origen o destino argentino y brasilero. Por ende, ni a Brasil ni a Argentina en definitiva les sirve tener régimen de puerto libre. Sí le sirve en cambio a Uruguay, que maneja un gran porcentaje de mercaderías en tránsito y que por lo tanto hace que sea más atractivo a los armadores atracar en sus muelles al no tener que pagar impuestos.

En Uruguay no tenemos tampoco una marina mercante, ni armadores propios. Entonces no se da que acá tengamos que defender armadores y buques de bandera nacional. En Argentina sí, y en Brasil también. Entonces esta gente para proteger una bandera, sus propias líneas de barcos, lo que hacen es derivar carga. Es lo que pasa con la fruta y el pescado que sube desde el sur de la Patagonia, y que utiliza a Montevideo como hub, en vez de utilizar el puerto de Bs. As. Hay una serie de complicaciones que hacen que esto sea así.

En ese sentido, ¿Cuales son los principales puertos competidores y que ventajas tienen en comparación con el puerto de Montevideo?

Buenos Aires, Río Grande, y otros puertos de la costa sur este de Brasil.

Buenos Aires tiene la ventaja de la economía de escala. Después son todas desventajas. Los brasileros qué tienen? Algunos tienen mejor infraestructura que Montevideo. Y la gran desventaja que tienen es que están vistos con la lógica brasilerera. Primero brasil y después el resto del mundo. Entonces están vistos como importación – exportación.

Acá es claro que si un barco para en un puerto brasilerero y tiene que cargar 200 contenedores, pero viene la orden y dicen “no, solo puede cargar 100”, y hay 100 uruguayos y 100 brasileros, el barco va a cargar los 100 brasileros y ninguno uruguayo. Pero por una orden que viene de arriba, no por una orden del armador o de los clientes. No va a cargar 50-50 ni 80-20, va a cargar los 100 brasileros. Por qué? Por la cancillería brasilerera.

¿Qué opinión le merece la ley 18.530 recientemente aprobada?, ¿Que perjuicios y/o beneficios le otorgará al puerto y al país?

El objeto de la ley es bueno. Montevideo precisa otra terminal de contenedores y los números no mienten. Ahora la forma en como se establece en particular, es decir, establecer en una ley el valor de un canon no parece lógico.

Los cánones se deben establecer de manera administrativa, por algún tipo de resolución, pero no por ley.

A la larga, en un proceso de diez o veinte años, el dólar no va a ser la moneda internacional fuerte. El día que el dólar baje, que va a bajar y vamos a estar en el primer tercio de la concesión, vamos a precisar una ley para cambiarlo?

Y vamos a tener un contrato de concesión con una ley que lo ampara, con un canon que lo ampara la ley? Va a ser imposible.

El objeto de la ley se podría haber obtenido sin ley porque hay leyes que ya habilitaban el proceso.

¿Qué impacto cree que tendrá la creación de una nueva terminal portuaria sobre las proyecciones que existen hoy en relación a la cantidad de contenedores movilizados por año?

En realidad la nueva terminal no va a tener impacto sobre los contenedores movilizados. La oferta es de muelles y luego llegan los contenedores que la demandan. Entonces, no vienen más contenedores porque ya el año pasado no había más muelles.

Arrancando como punto cero en que el año pasado se movieron 404.000 contenedores, se hacen las proyecciones y se estudia de acá a cinco años cuanto será la tasa de crecimiento. Eso es un error, 404.000 contenedores fue el mercado atendido, que es una parte del mercado existente. Es un hecho que se rechazaron buques, hay demanda oculta, una demanda no atendida.

Se puede medir?

Se puede estimar cual fue la demanda no atendida, yo te diría que el año pasado fue un 8 o 10 %. Entonces las proyecciones tienen que analizar el mercado que existía y no el mercado atendido.

La nueva terminal lo que va a ofrecer es más muelles y por lo tanto van a entrar más barcos. Va a depender mucho de que se mantengan las actuales condiciones, la condición de puerto libre y condiciones de calado mejoradas, pasar a 12, 13 y 14 metros.

La lógica indica que en el año 2014, 2015 estaríamos saturados con las instalaciones actuales y nuevas de TCP y se precisaría una nueva terminal.

En su opinión, ¿qué diferencias existen en las condiciones en las que opera TCP con respecto a Montecon u otros operadores portuarios? ¿Cree que el Estado establece mayores libertades u obligaciones a uno frente al otro?

TCP es un operador especializado con muelles propios y Montecon no. Es un operador portuario, carga y descarga contenedores pero no tiene muelles propios con lo cual la operativa que les brinda a sus clientes es distinta. No le puede asegurar muelle como si puede asegurar Cuenca del Plata. Opera en muelles públicos donde convive con cruceros, arroceros, graneleros, chiperos. Por ende, no tiene toda su actividad concentrada, la tiene esparcida en distintos lugares del puerto.

En cuanto a los montos pagados, es todo muy relativo, pero Montecon y Cuenca de Plata han abonado por concepto de canon montos similares, incluidos lo que TCP pagó por la licitación, y han movido el 50% de los contenedores del Puerto de Montevideo en los últimos siete años. La diferencia radica en que uno tiene una concesión y el otro tiene un permiso, una autorización para operar. Pero en desembolsos Montecon es el mejor cliente del puerto de Montevideo.

No es lógico que el Estado sea socio de una empresa y por otro lado la regule, la controle y a su vez regule al competidor.

En definitiva ANP, controlador de servicios, recibe el balance de TCP y el de Montecon. Pero es la misma ANP la que es socia de TCP y por lo tanto tiene el balance de su competidor. Eso está mal.

¿Cuales son los riesgos más importantes que deberán enfrentar los actores del ámbito privado en el futuro? ¿Qué estrategia piensan adoptar para enfrentar dichos riesgos?

Los distintos tipos de competencia que te puedan hacer Argentina o Brasil para robarte alguna carga.

Lo otro es que se hable menos de la logística y que se haga más por la misma. Por ejemplo, no puedes seguir pensando en un desarrollo logístico sino tienes un ferrocarril que medianamente ande. Se precisa invertir en los accesos al puerto de Montevideo en materia ferroviaria, para lo cual se ha hecho todo lo contrario.

¿Cual piensa usted que será uno de los mayores desafíos que deberá enfrentar la administración portuaria?

Concluir las inversiones en infraestructura que están planificadas y mantener los costos portuarios dentro de los valores razonables.

¿Cómo ve la realidad portuaria de aquí a 10 o 20 años? ¿Qué opinión le merece la posible instalación de un puerto de aguas profundas en Rocha?

Estamos en la fase en que hay que estudiarlo, ubicarlo y después la siguiente fase es como empezar a hacerlo. Pero va a haber que hacerlo y es el puerto del futuro.

El puerto de aguas profundas de Rocha va a terminar siendo un puerto grande, con una terminal de contenedores seguramente para algún armador grande, que mueva ahí el sus propios buques y a su vez va a sacar algún tipo de carga voluminosa como arroz o madera.

Pero hay que recordar que hoy en Rocha no hay nada, no hay economía, no hay centros de consumo, pero por sobre todas las cosas no hay una gran producción de algo.

Un puerto de aguas profundas en Rocha es una inversión muy grande, donde no hay que olvidar que no hay ferrocarriles y que la ruta 9 es una ruta turística

La solución va a ser definir una zona donde se va a hacer el puerto y empezar a hacerlo modularmente y en una concesión que no puede ser a treinta años, sino a cincuenta.

Entrevista a empresa MAERSK

¿En que situación considera que se encuentra el Puerto de Montevideo y cuales las tendencias de crecimiento del mismo?

Hoy Montevideo se encuentra en una situación buena.

Se está trabajando en dragado, hoy esta en 11,50 metros, se están haciendo los trabajos para llevarlo a 12 metros que se esperan para febrero del año próximo y eso nos va a dar una ventaja con Bs. As.

Respecto al tema que se esta hablando hoy, la segunda terminal de contenedores, eso le va a dar mas productividad al país y a nuestro puerto.

Hoy en día hay un solo operador que podría trabajar para los grandes volúmenes.

Si bien hay un operador privado que trabaja en muelle público, terminal especializada en contenedores hay solo una que es TCP y en ciertas situaciones es algo monopólico a veces el poder negociar con ellos, pero es algo que se esta estudiando, la ANP y las líneas que estamos viniendo a Montevideo estamos tratando de mejorar esa situación.

Estoy de acuerdo en que debe haber una segunda terminal ya que volumen para mover hay. Hoy el otro operador portuario que es Montecon está moviendo una tercera parte del movimiento de contenedores del puerto de Montevideo, es decir que cuando haya una segunda terminal la idea es que esos movimientos que se hacen hoy en muelles públicos no se puedan hacer más. O sea que ya la otra terminal de contenedores tiene volumen para mover que seria lo que está moviendo Montecon.

Independientemente de eso, al haber competencia, al haber dos opciones en Montevideo, eso va a traer a nuevas líneas que se interesen en venir. Hasta incluso, no creo que haya necesidad de poner ni mínimo ni máximos en las tarifas, porque la misma competencia entre las dos se va a balancear según oferta y demanda para que sean costos competitivos. Eso es lo que tenemos que mejorar en Montevideo, ya que como te decía, Río Grande está sensiblemente más barato.

Con respecto a las tendencias, había un estudio. Este año fue un año difícil, un año de crisis donde bajaron los volúmenes, pero todo tiende a que esto vuelva a crecer, se vuelva a los caminos normales de crecimiento que se tuvieron desde el 2000 hasta el 2008. Y hay estudios hechos que dicen que en el 2014, 2015 el puerto de Montevideo estaría saturado como estuvo el año pasado, cuando por problemas con un paro en argentina vinieron barcos que no se pudieron recibir. Dos barcos de contenedores cambiaron su destino de Bs.As. a Montevideo y la terminal colapso. Eso no es algo que podría pasar, es algo que pasó. Ahora TCP hizo toda la ampliación por lo que considero que va a funcionar mejor.

TCP puede seguir expandiéndose, pero creo que es saludable tener una segunda opción para poder seguir siendo competitivos en la región. Si nos cerramos a un solo operador, estas atado a trabajar con ese operador y sus tarifas.

¿Quiénes considera que son los principales puertos competidores de Montevideo?

Nuestro competidor como Hub de la región sería Río Grande, Buenos Aires no tanto porque hay un tema de cabotaje interno que Argentina no puede hacer si no es con bandera propia, o sea que no puede mover cargas de puerto Argentino a puerto argentino sino es con bandera argentina.

A lo que no hay hoy en día bandera argentina disponible para hacer el movimiento de la carga, sobre todo en contenedores, todos los tránsitos argentinos del sur de argentina y algunos del norte salen por Montevideo. Ese es el motivo por el cual Bs. As. no será competencia de Montevideo como puerto Hub.

Río Grande si puede ser. Lo que hoy por hoy a Río Grande lo deja un poco afuera es un tema de costos, los buques moverlos de los puertos del sur o del norte a Montevideo es distinto a moverlos a Río Grande, el costo es mayor. Si bien el costo operativo del puerto de Río Grande es menor al del puerto de Montevideo. El costo agregado de mover los feeders de Montevideo a Río Grande es todavía superior a la diferencia de costos operativos que hay entre Río Grande y Montevideo.

La ventajas que tiene río grande es mayor calado (actualmente draga hasta 14 metros y lo quieren llevar a 18 metros) y la desventaja que tiene es el tema de la aduana. La aduana brasilera todavía no está actualizada como para trabajar tránsitos. Se necesita de 48 horas para poder cambiar un buque de trasbordo y para poder avisar los trasbordos desde donde va a descargar y a cargar, que eso en Montevideo es bastante más flexible y se hace en el momento prácticamente, entonces tu no tenes que tener planificado con tanta anticipación las cargas en tránsito que están pasando por el puerto.

¿Considera buena la participación del Estado en TCP?

No porque no pudo decidir absolutamente nada de la política que aplica TCP, ni la política comercial, ni la política operativa. A demás no creo que ANP haya visto ganancias de TCP porque las ganancias las vuelve a reinvertir.

Además creo que debe haber igualdad de condiciones entre las 2 terminales, tanto en el tema del contrato, como en la participación del estado en las mismas.

¿Cómo ve la posibilidad de un Puerto de Aguas Profundas en Rocha?

Respecto del Puerto de Rocha, no es solo hacer el puerto. Hay que mejorar carretera y las distancias por lo que sería una unión de todo.

Habría que ver que pasa con el tren también acá en Uruguay, hay un montón de cosas para estudiar.

Yo creo que hoy como una decisión rápida y algo para que se haga para poder ser competitivos es hacer una segunda terminal acá en Montevideo.

El puerto de aguas profundas en Rocha puede servir también pero más a largo plazo. Se necesita otro proyecto, no solo hacer el puerto.

También habría que ver como quedaría geográficamente distribuido el Uruguay, pero de ese sector es la menor cantidad de mercadería que sale, la mayoría sale del litoral y de la parte centro del Uruguay.

Entrevista al Capitán Gastón Silbermann-ANP

¿En que situación se encuentra hoy el Puerto de Montevideo?

Trabajando a tope en la máxima capacidad disponible y con importante proyección de crecimiento en cargas pero también con la construcción de nuevos muelles de atraque, lugares de atraque profundo ganando superficie a la bahía mediante rellenos, mediante la construcción de nuevas terminales especializadas para poder darle salida fundamentalmente al comercio exterior del país. Y profundizando el canal de acceso para que puedan venir buques de mayor porte, de mayor calado.

¿Cuáles considera Ud. Que son las principales fortalezas y debilidades que presenta el Puerto de Montevideo en relación a su posicionamiento como Hub de la región?

Nuestro país, teniendo en cuenta la posición geográfica privilegiada desde el punto de vista geopolítico a la entrada de la Cuenca del Plata, o sea abarca todo un Hinterland, una región de influencia de los ríos de las hidrovías Uruguay y Paraná – Paraguay, o sea que abarca toda la Mesopotamia argentina, Paraguay hasta Bolivia (La hidrovía Paraná- Paraguay son 3442 kilómetros por la cual baja toda la producción cerealera y mineralera de esa región), recoge toda una importante producción de una zona muy rica, que comprende casi 200 millones de habitantes, y toda esa mercadería tiene que ser trasbordada para sacarla a ultramar

Montevideo es un puerto hub porque es un puerto concentrador de contenedores y que redistribuye mercadería, tanto para lo que sale como para lo que entra a la región. A demás todos los puertos que administra la ANP tienen la característica de Puerto Libre, lo que significa que puede venir mercadería en tránsito sin ingresar a territorio nacional y volver a salir en otros buques con otros destinos sin pagar los impuestos correspondientes a la importación. Esa característica en la región la tiene solo Uruguay.

Las debilidades que puede presentar es que tal vez en algún momento no sea más económico que el Puerto de Buenos Aires por ejemplo, pero ahora lo es. Y como hablabamos antes, faltan lugares de atraque, es muy chico el puerto. Falta la infraestructura que ya está proyectada crear.

Hay quienes consideran que la ley 18.530 recientemente aprobada no era necesaria para lograr los objetivos que ésta plantea. ¿Cuál es su opinión al respecto y cuáles considera como principales aportes de esta ley?

Bueno, el crecimiento y la proyección de crecimiento nos está diciendo que vamos a tener que rechazar cargas, contenedores, sino generamos una nueva terminal. El problema de cómo se manejan los números es muy relativo porque intervienen diversos factores. Ya en el 2009 y en el 2008 hubo que rechazar buque porque estaba saturado el puerto de Montevideo en contenedores. Lo que pasa es que hay épocas zafrales, o sea el movimiento de contenedores varía, no es similar durante todo el año. Por ejemplo en el 2009 hubo un paro portuario en Buenos Aires y todos los barcos querían venir a Montevideo y no hubo capacidad para recibirlos. Y cuando se producen picos también ocurre lo mismo, se satura. Un muelle se considera saturado cuando está el 50% de las horas muelle ocupada en el año.

Respecto a la ley, la misma no hacía falta porque la Ley de puertos autoriza a la administración de puertos a hacer un llamado a construir una nueva terminal, pero ésta fue

una decisión política que se tomó con el Ministro para que tuviera un mayor respaldo de todo el espectro político Nacional.

¿Cómo ve el ingreso del sector privado en la actividad portuaria? ¿Qué destacaría y que considera que hay para mejorar?

Hubo una inversión muy importante en distintos operadores, todos especializados. O sea que sin lugar a dudas si bien tuvo un gran costo social por los funcionarios, la gran cantidad de funcionarios que había en la ANP, el puerto creció y progresó mucho. Ahora todos los operadores portuarios son muy eficientes y están trabajando muy bien y con las expectativas de crecimiento que hoy tenemos.

Lo que está haciendo falta, volviendo a lo mismo, es más espacio, más muelles para que puedan operar más buques y haya mayor desarrollo de actividades logísticas.

¿Cuál piensa Ud., que será uno de los mayores desafíos que deberá enfrentar la nueva administración portuaria?

Concretar los proyectos que ya están iniciados, en diferentes fases de avance. Por ejemplo el muelle C que se va a iniciar a principios de 2010, el muelle pesquero que ya están iniciándose las primeras instancias, la nueva terminal de contenedores que va a demorar cinco años en construirse, o sea todos los proyectos que ya están iniciados que se concreten. Después en los puertos del interior también hay otras obras.

¿Cómo ve la realidad del puerto de aquí a 10 o 20 años? ¿Qué opinión le merece la posible instalación de un puerto de aguas profundas en Rocha?

Respecto al puerto de aguas profundas, ya hay una iniciativa privada en el Puerto de la Paloma que fue presentada y aceptada.

El puerto como está hoy está siendo recuperado ya que estaba semi operativo. Se está construyendo un espigón para evitar el aterramiento que hay en una parte de muelles. Hay una extensión de unos 300 metros de muelle que nunca se llegó a usar que ahora está bastante deteriorado y hay que reparar. O sea que la primera etapa es recuperar el muelle de La Paloma tal como está hoy, para que haya mayor operativa, no solamente pesquera. Por ejemplo, en el puerto de La Paloma, hay interés en cargar madera para Botnia, de la producción forestal que hay en el Este, en Rocha y en Lavalleja. Ese pedido ya está planteado, ya hay empresas que están dispuestas a operar con madera pero hay que dragar y reforzar el muelle. Esa es la primera etapa.

La segunda etapa es el puerto de aguas profundas que está en esta misma ley, es el artículo 2.

Ya es una decisión tomada que el puerto de aguas profundas se va a construir en La Paloma. Los estudios ya comenzaron y yo creo que va a tener que tener dos etapas. Una, el puerto de aguas profundas con 5 o 6 lugares de atraque con un destino de uso nacional y en segundo lugar hay una tendencia a generar un mega puerto, de esos enormes que se introducen en el océano, y eso se justificaría si hubiera una participación regional en el uso de ese puerto. Es decir, que fuera utilizado también por Brasil, Argentina, Paraguay.

La construcción de un puerto de aguas profundas en Rocha debería estar acompañada por una reestructura del sistema carretero y ferroviario uruguayo que sirva de soporte a las operaciones de este puerto ¿Cuál es la visión de la ANP en este sentido?

Eso sin dudas. Si no se hace una nueva carretera y llega el ferrocarril hasta La Paloma no tiene sentido un puerto de aguas profundas. También va a haber que crear, pero esto va a surgir naturalmente, una industria naval, talleres navales, aprovisionamientos. Todo el movimiento y la actividad que se genera en torno a un puerto. Pero carreteras va a tener que haber y ferrocarril también, y sobretodo, no digo que sea directa, pero una conexión importante hacia el este del país y noreste, donde hay una producción muy importante que se hace muy costosa hoy la exportación de arroz traerla por ferrocarril hasta Montevideo.

Pero también antes de ayer se puso la piedra fundamental del puerto de la charqueada sobre el río Cebollatí. Ahí se va a hacer un puerto fluvial que va a conectar con la Laguna Merín, la Laguna Merín con la Laguna de los Patos por intermedio del canal San Gonzalo y esa producción va a poder salir también entonces por Río Grande, pero va a haber una conexión fluvial que va a llegar incluso hasta San Pablo por el otro extremo de la laguna de los patos. O sea, del Cebollatí se va a poder llegar en barcazas hasta el puerto de Río Grande sobre el atlántico y se va a poder llegar hasta Porto Alegre que está en el otro extremo y por intermedio de otro río Yacuí se va a poder llegar hasta muy cerca de San Pablo.

Bajo el supuesto de que el próximo gobierno mantenga la misma línea, ¿Cuál sería el curso de la acción de la ANP de aquí en adelante, en línea con la visión de posicionar al puerto de Montevideo como concentrador de cargas para la región? ¿Qué planes se están pensando desarrollar?

Hay toda una planificación estratégica de desarrollo portuario, no solo para Montevideo sino para cada uno de los puertos que dependen de la Administración Nacional de Puertos: Montevideo, Juan Lacaze, Colonia, Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú y Salto. Para todos hay Planes Maestros

La política portuaria tiene que ser una política de Estado. No puede ser que si llega a cambiar de color un gobierno modifique todo lo que está planificado o ya en consecución. Nosotros hemos respetado eso. Es decir, había un plan maestro, pero la realidad superó lo que estaba en el Plan Maestro que data del año 1999. Había uno originalmente en el año 1996, se actualizó en el '99 y en el 2005, antes de empezar con el muelle C hubo una revisión también del Plan Maestro.

O sea que no se trata de que cambie de color un gobierno y deshaga lo que estaba planificado. Hay que seguir adelante.

ANEXO 2: MARCO LEGAL

Nota: Debido a la extensión del mismo no fue incluido en este anexo los decretos reglamentarios de la ley 16.246 así como tampoco los Anexos A a H del Decreto 494/009 los mismos se pueden consultar en la página Web de la ANP www.anp.com.uy

Ley 18.530 del 31 de Julio del 2009.

Díctanse normas para la instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo.

(1.821*R)

PODER LEGISLATIVO

El Senado y la cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN

Artículo 1

Declárase la importancia de la política nacional de puertos, que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2

Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3

Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4

Esta sociedad anónima formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un

todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

En dicho contrato la Administración Nacional de Puertos establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo de los trabajadores portuarios, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores. Al finalizar el plazo contractual la Administración Nacional de Puertos accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes,

construcciones e instalaciones fijas o móviles.

El contratista dispondrá de un plazo máximo de ciento ochenta días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para

proseguir con la prestación de los servicios.

En el caso de que, por mutuo acuerdo de las partes, el contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y el nivel de servicio de la terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizados económicamente, el contratista

recibirá de la Administración Nacional de Puertos la compensación pertinente, de acuerdo con lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.

Artículo 5

Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, entre el 1º de marzo y el 1º de junio del año 2010, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas

a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, ningún accionista

de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo, así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo.

La Administración Nacional de Puertos designará un síndico adicional al órgano de contralor interno establecido por la Ley N° 16.060, de 4 de setiembre de 1989, que se renovará cada dos años. Su designación recaerá sobre una persona con notoria solvencia técnica en la materia a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores, cuyas competencias quedarán definidas en la reglamentación. Dicho síndico deberá suministrar a la Administración Nacional de Puertos, en cualquier momento que ésta lo requiera, información sobre las materias que sean de su competencia.

Artículo 6

El contratista abonará un canon a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

La base de la subasta será de US\$ 1.200.000 (un millón doscientos mil dólares de los Estados Unidos de América).

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos. El contratista pagará mensualmente a la Administración Nacional de Puertos

un canon consistente en la suma de cuatro componentes:

A) Componente 1:

Canon fijo mensual: Un monto básico durante todo el plazo del contrato de gestión, a partir del año de la firma del mismo, cuyo monto mensual será igual al producido de la subasta dividido doce, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

B) Componente 2:

Canon por TEU movilizado: Un monto proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la terminal de contenedores, consistente en la 1/100.000 (cienmilésima) parte en dólares de los Estados Unidos de América por TEU, del monto producido en la subasta,

durante todo el plazo de la concesión, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

Para la determinación de este componente se considerarán todos los contenedores cargados o descargados a través del muelle de la terminal de contenedores y de las eventuales incorporaciones a la gestión integral de la terminal (nuevos puestos de atraque), sin considerar los removidos.

C) Componente 3:

Canon por TEU desconsolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden en el mes en la terminal, de US\$ 20/TEU (veinte dólares de los Estados Unidos de América por TEU desconsolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

D) Componente 4:

Canon por TEU consolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se consoliden en el mes en la terminal, de US\$ 20/TEU (veinte dólares de los Estados Unidos de América por TEU consolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de estos dos últimos componentes se considerarán todos los contenedores desconsolidados o consolidados en todas las áreas gestionadas por la terminal de contenedores.

El establecimiento de este canon no exime al contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la Administración Nacional de Puertos u otros terceros a quienes se le soliciten.

Los valores referidos a tarifas y precios podrán ser actualizados por la aplicación de la paramétrica definida en la reglamentación de la presente ley.

La reglamentación establecerá límite de volumen y canon para la carga general.

Artículo 7

Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5º de la presente ley, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar, su identidad y demás datos de

identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8

Cumplido el acto de subasta del paquete accionario el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

- A) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.
- B) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento) del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.
- C) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual.

Artículo 9

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de noventa días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10

El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a ésta las resultancias de la subasta del paquete accionario.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 22 de julio de 2009.
ALBERTO COURIEL; Presidente; HUGO RODRIGUEZ FILIPPINI, Secretario.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Montevideo, 31 de Julio de 2009

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos, la Ley por la que se establece la normativa para la instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo.

Dr. TABARE VAZQUEZ, Presidente de la República; VICTOR ROSSI; ALVARO GARCIA.

Decreto 494/009 reglamentario de la Ley 18530.

Decreto 494/009 reglamentario de la Ley 18530

Decreto 494/009

Reglaméntase la Ley 18.530.
(2.653*R)

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Montevideo, 26 de Octubre de 2009

VISTO: Lo dispuesto por la ley N° 18.530, por la que se implementaron medidas tendientes al fortalecimiento de la política de puertos;

RESULTANDO: I) que la norma legislativa cometió a la Administración Nacional de Puertos a constituir una sociedad anónima con acciones nominativas cuyo objeto será la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo;

II) que por la precitada norma se cometió al Poder Ejecutivo la pertinente reglamentación, a fin de precisar los términos y condiciones en los que se instrumentará el cumplimiento del cometido asignado;

CONSIDERANDO: I) la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales;

II) que dicha política orienta sus objetivos hacia la prestación de servicios confiables de alta calidad y al mínimo costo para el usuario final, promoviendo, a su vez, el desarrollo del comercio exterior del país, así como hacia el posicionamiento en el ámbito regional del Puerto de Montevideo como puerto de trasbordo de cargas con origen o destino internacional.

ATENTO: a lo expuesto, a lo dispuesto por la Constitución de la República en su artículo N° 168 - 4°, la Ley de Puertos N° 16.246 del 8 de abril de 1992, y la Ley N° 18.530,

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

Artículo 1

1.1 La Administración Nacional de Puertos (ANP) constituirá una Sociedad Anónima cuyo capital estará representado por acciones nominativas.

1.2 El objeto de la sociedad anónima será la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo, en régimen de concesión y de Puerto Libre.

1.3 El texto del estatuto de la sociedad anónima, deberá contemplar lo establecido en el Anexo D del "Régimen de Gestión", que se aprueba como complemento del presente Decreto.

Artículo 2

Contrato de gestión integral

2.1 La Sociedad Anónima firmará un contrato con la ANP para efectuar la construcción, administración, conservación y explotación de la Terminal por un plazo de treinta (30) años contados desde su vigencia, de acuerdo al modelo de contrato que se incluye en el "Régimen de Gestión" (Anexo E).

El contrato se firmará en el plazo más breve posible luego de constituida la Sociedad y adquirirá vigencia una vez aprobado por el Poder Ejecutivo.

2.2 La Sociedad Anónima (o Contratista), una vez aprobado el contrato por el Poder Ejecutivo deberá habilitarse como empresa prestadora de servicios portuarios, en las categorías correspondientes a los servicios a prestar en la Terminal previamente al inicio de la prestación de cualquier servicio.

Artículo 3

Subasta de las acciones, garantía y capital

3.1 La Administración Nacional de Puertos someterá a consideración del Banco Central la subasta de la totalidad de las acciones en Bolsa de Valores habilitada por el Banco Central (en adelante Bolsa de Valores).

Una vez cumplidos los trámites referidos, la subasta de la totalidad de las acciones se efectuará entre el 1º de marzo y el 1º de junio de 2010. Se dará la más amplia publicidad al referido acto. En el caso que la modalidad de subasta que se efectúe configurara oferta pública, la subasta se adecuará a las exigencias del Decreto N° 344/96, de 28 de agosto de 1996, en cuanto a información y documentación.

3.2 Las acciones serán subastadas en la Bolsa de Valores en un solo acto, con una base de un millón doscientos mil dólares estadounidenses (USD 1:200.000), y de acuerdo con el Reglamento de Subasta que se habrá de acordar con la Bolsa de Valores.

3.3 El adquirente de las acciones:

a) abonará, en el acto (el ochenta por ciento (80%) del precio resultante de la subasta, en alguna de las siguientes dos formas: (i) efectivo; (ii) cheque certificado o letra de cambio, a satisfacción de la Bolsa de Valores y ejecutable en plaza.

b) entregará, en el acto, sobre cerrado que contendrá el formulario del Anexo F relativo a lo exigido en el Artículo 4º del presente decreto "Antecedentes técnico operativos y capacidad económico financiera".

3.4 En el plazo de diez (10) días hábiles posteriores al de la subasta, el adquirente del paquete accionario abonará el veinte por ciento (20%) restante del precio resultante de la subasta en la Bolsa de Valores conforme a lo establecido en el literal a) del numeral 3.3 y constituirá las garantías que se detallan en los numerales 3.6 y 3.7 de este artículo, ocasión en la que se le entregarán las acciones.

3.5 El Adquirente de las acciones o, en su caso el Contratista deberá cumplir los siguientes requisitos iniciales:

a) Cumplir con lo exigido en el Artículo 4º del presente decreto en cuanto a los antecedentes técnico operativos y capacidad económico financiera.

b) Endosar las acciones nominativas en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles posteriores al de la subasta.

c) Suscribir un capital de seis millones de dólares estadounidenses (USD 6:000.000) en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles posteriores al de la subasta. La integración del referido capital deberá cumplirse en un plazo máximo de ciento ochenta (180) días calendario de efectuada la subasta de acciones, para lo cual deberá adecuar el capital social.

3.6 Garantía de cumplimiento de requisitos iniciales. Esta garantía tiene por objeto asegurar lo exigido en el numeral 3.5, y será de diez millones de dólares estadounidenses (USD 10:000.000) a favorde la ANP. Esta garantía será mantenida hasta que se hayan satisfecho todos los requerimientos cuyo cumplimiento tiene por objeto asegurar (Numeral 3.5 de este artículo).

3.7 Garantía de cumplimiento de contrato

Esta garantía será por un monto de quince millones de dólares estadounidenses (USD 15:000.000). Una vez que el Contratista cumpla con las inversiones mínimas previstas, esta garantía se reducirá a cinco millones de dólares estadounidenses (USD 5:000.000). Esta garantía se mantendrá vigente por todo el plazo del contrato de gestión integral bajo la responsabilidad del Contratista y será devuelta al mismo cuando se hayan cumplido todas las obligaciones del contrato y una vez que haya sido aprobada el Acta de Recepción de las Instalaciones. Si la garantía se emitiera con fecha determinada de vencimiento previa a la finalización de las obligaciones, el Contratista deberá proceder a su renovación o sustitución con una antelación mínima de treinta (30) días hábiles previos a su vencimiento. El incumplimiento de la precitada obligación dará lugar a la ejecución de la garantía vigente.

3.8 Las garantías antedichas podrán constituirse en alguna de las siguientes formas: (i) efectivo; (ii) valores públicos; (iii) aval bancario o seguro de fianza a entera satisfacción de la ANP. Ambas garantías se ajustarán anualmente de acuerdo a lo establecido en el Numeral 3.16 del "Documento Complementario, Régimen de Gestión".

El procedimiento de constitución será el siguiente:

a) La garantía en efectivo se depositará en la Tesorería de ANP y el comprobante respectivo se sellará en la Oficina correspondiente de ANP.

b) La garantía en valores públicos se depositará en custodia en el Banco de la República Oriental del Uruguay a su nombre y a la orden de la ANP.

El recibo correspondiente deberá ser depositado en la Oficina correspondiente de ANP, la que extenderá la respectiva constancia.

c) El depósito en cualquier otra modalidad, se efectuará directamente en la Oficina correspondiente de ANP. Si los oferentes optan por la constitución de fianza o aval bancario, se presentará el documento, con certificación notarial a la ANP, con una antelación mínima de tres (3) días hábiles previos al momento del pago del saldo del 20% del precio de la subasta.

3.9 La ANP formalizará un convenio con la Bolsa de Valores a los fines de viabilizar la subasta en los términos expuestos.

Artículo 4

Requisitos a exigir al Adquirente de Acciones

De acuerdo al Literal B del Artículo 8º de la Ley N° 18.530, el adquirente en subasta del paquete accionario deberá demostrar que cumple con los siguientes requisitos:

4.1 Capacidad económico-financiera.

El patrimonio neto del adquirente en subasta del paquete accionario correspondiente al último ejercicio, deberá ser no menor de diez millones de dólares estadounidenses (USD 10:000.000), certificado por una Auditora de reconocida experiencia internacional de una lista corta definida por la ANP, según modelo de formulario que consta en Anexo F, Parte B.

El Patrimonio Neto de un grupo de empresas se determinará sumando entre sí los Patrimonios Netos de cada una, ponderados por el porcentaje de participación correspondiente.

4.2 Antecedentes Técnico Operativos

El adquirente en subasta del paquete accionario deberá demostrar ser una empresa o grupo de empresas en la que uno de sus integrantes, cuya participación sea superior al cincuenta por ciento (50%) del capital accionario, sea un operador especializado de contenedores que cumple con el requisito de acreditar antecedentes y experiencia en la gestión, movilización y operación de contenedores no inferior a cinco años dentro del período 2004 - 2008, según modelo de formulario que consta en Anexo F parte A.

Para ello, indicará un ejemplo de puerto en que haya operado en el período 2004 - 2008, demostrando una movilización (carga y/o descarga, llenos y/o vacíos) de al menos 100.000 contenedores anuales promedio para el período en calidad de propietario, concesionario, contratista u operador. Todo deberá ser avalado por medio de un certificado expedido por una Certificadora de reconocida experiencia internacional de una lista corta definida por la ANP.

La certificación de la Auditora para el formulario del Anexo F, Parte B sobre la capacidad económico-financiera, y la certificación de la Certificadora para el formulario del Anexo F, Parte A, relativos a los Antecedentes Técnico Operativos deberán ser firmados por personas físicas, autorizadas para actuar en nombre y representación de dichas Auditoras o Certificadoras. Las firmas que se estampen en dichos documentos, deberán ser certificadas

por Escribano Público, habilitado para ejercer en la República Oriental del Uruguay, quien además de certificar su autenticidad, realizará los contralores de personería y representación que correspondan, conforme a los respectivos modelos de certificado contenidos en el Anexo F.

A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos (arts. 7, 12, 23 de la ley 16.246), ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo, así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo.

Artículo 5

Procedimiento de Subasta

En caso de que el mejor postor de la subasta no cumpla con lo exigido en el Artículo 3.3 y 3.5a), y con lo exigido en el Artículo 4 (antecedentes técnico operativos y capacidad económico financiera), se tomará como válida la segunda mayor oferta realizada en la subasta, aplicándose los mismos procedimientos y requisitos previstos para la oferta mayor. En caso que esta segunda mayor oferta no cumpla se aplicará a la tercera mayor oferta y así sucesivamente. Si ninguna oferta cumple los requisitos se procederá en un plazo máximo de 30 días a la realización de una nueva subasta en idénticas condiciones.

Si el mejor postor de la subasta, o la segunda mayor oferta, tercera mayor oferta y así sucesivamente; no cumple con lo exigido en el Artículo 3.3 y 3.5a), y con lo exigido en el Artículo 4, la Bolsa de Valores retendrá el precio resultante de la subasta ya abonado, el que será entregado en propiedad a la Administración Nacional de Puertos.

Artículo 6

Delimitación y características de la Terminal

El Area de Gestión de la terminal, la longitud mínima de atraques, el área mínima de muelle y playa, las características y número mínimo de las grúas de muelle, los accesos y el resto de las instalaciones a construir, serán los especificados en el Régimen de Gestión y en su Anexo C.

Artículo 7

Régimen de la Gestión de la Terminal.

Apruébase el "Régimen de Gestión" contenido en el Documento Complementario del presente Decreto y sus ocho Anexos (individualizados con letras desde la A hasta la H inclusive), todo lo cual se considera parte integrante de este Decreto. Dicho Documento Complementario incluye el marco general en que se desarrollará la gestión integral, formalidades para la constitución e integración de la sociedad anónima, prestación de servicios en la Terminal, condiciones técnicas y económicas, y demás aspectos que regirán la gestión de la nueva Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo.

Artículo 8

El presente Decreto entrará en vigencia el día inmediato siguiente al de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 9

Comuníquese, publíquese, etc.
Dr. TABARE VAZQUEZ, Presidente de República; VICTOR ROSSI; ALVARO GARCIA.

Ley 16.246 del 8 de abril de 1992.

Publicada D.O. 23 abr/992 - N° 23567

Ley N° 16.246

LEY DE PUERTOS

SE APRUEBA

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

CAPITULO I

Organización y servicios portuarios

Artículo 1º.- La prestación de servicios portuarios eficientes competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

Los servicios portuarios se prestarán en los puertos comerciales de la República durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere.

Lo dispuesto en los dos incisos anteriores no implicará en ningún caso el desconocimiento de las reglas de remuneración de trabajos en horarios extraordinarios y en días feriados.

De la circulación de mercaderías

Artículo 2º.- La circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. Las actividades que se cumplan en dicho puerto no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercaderías y quedarán limitadas a operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al puerto podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas.

Artículo 3º.- Durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

Cuando fueran introducidas desde el Puerto de Montevideo al territorio aduanero nacional, se considerarán importaciones o despachos de entrada procedentes del exterior a todos los efectos y deberán cumplir los trámites y pagos que correspondan.

Las mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser introducidas al Puerto de Montevideo, deberán ajustarse a las normas que rigen para la importación o para el despacho de salida del país.

Artículo 4º.- El régimen establecido en los artículos 2º y 3º se aplicará en los demás puertos y terminales portuarias de la República con capacidad para recibir naves de ultramar, cuyas áreas aduaneras y portuarias respectivas estén jurídicamente delimitadas.

Artículo 5º.- El Poder Ejecutivo fijará, dentro de los ciento veinte días de entrada en vigencia de la presente ley y a los efectos de su aplicación, los límites de los recintos aduaneros y portuarios que no estuvieran jurídicamente determinados.

Artículo 6º.- Apruébase el Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, firmado en Londres el 9 de abril de 1965, sus Anexos y Enmiendas de 1969, 1973, 1978 y 1986,

sin perjuicio de lo establecido en el artículo 255 de la ley 13.318, de 28 de diciembre de 1964.

De los servicios portuarios

Artículo 7º.- Compete al Poder Ejecutivo el establecimiento de la política portuaria y el control de su ejecución. Fomentará la descentralización de los diferentes puertos de la República, sin perjuicio de asegurar la debida coordinación de las actividades que se desarrollen en ellos. Asimismo, velará para que aquellos servicios que se presten en régimen de libre concurrencia se efectúen en condiciones tales que efectivamente la garanticen, reservándose en todo caso el derecho de fijar tarifas máximas para tales servicios.

Artículo 8º.- Los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos se regirán por las disposiciones del Capítulo II de esta Ley.

De los servicios portuarios en el Puerto de Montevideo

Artículo 9º.- La prestación de servicios portuarios en el Puerto de Montevideo por parte de empresas privadas, se ejercerá en los términos y condiciones dispuestos por la reglamentación que a los efectos dictará el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos.

Dicha reglamentación establecerá los requisitos técnicos y económicos que deberán poseer tales empresas. Estas podrán emplear equipos, utilaje y personal propios. También podrán contratar el uso de equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos. Sin embargo, en ningún caso, el uso de los muelles y de las grúas estatales existentes podrá constituir un monopolio de hecho en manos de agentes privados.

Las empresas privadas que cumplan servicios portuarios, estarán sujetas a las normas de organización y funcionamiento del puerto y actuarán en todo conforme a las disposiciones de su Capitanía. Serán, asimismo, pasibles de las sanciones que procedan por el incumplimiento de dichas normas o disposiciones.

Las reglas de este artículo relativas a equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos, son aplicables a las empresas privadas que prestaron servicios en función del literal B) del artículo 11.

Artículo 10.- Sustituyese el artículo 9º de la ley 5.495, del 21 de julio de 1916, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 9º. - Son cometidos de la Administración Nacional de Puertos:

A) La administración, conservación y desarrollo del Puerto de Montevideo y de aquellos otros puertos que le encomiende el Poder Ejecutivo;

B) Asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria, pudiendo presentar iniciativas al respecto;

C) Prestar servicios portuarios en forma directa o indirecta cuando así lo determine el Poder Ejecutivo".

Artículo 11.- El Directorio de la Administración Nacional de Puertos tendrá los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos y, en particular, podrá:

A) Construir las obras y adquirir los elementos que sean necesarios;

B) Con la aprobación del Poder Ejecutivo:

1) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, a los fines de que:

i) Realicen servicios portuarios tanto marítimos como terrestres;

ii) Utilicen determinados espacios abiertos o cerrados dentro del recinto portuario, para almacenar en ellos productos o mercaderías, revisarlas, clasificarlas, agruparlas o fraccionarlas;

iii) Construyan las obras necesarias para el cumplimiento de sus actividades;

2) Contratar la prestación de servicios portuarios con terceros.

3) Asociarse con capitales privados para la prestación de servicios portuarios.

La asociación se hará a través de la participación en sociedades comerciales, con integración de la Administración Nacional de Puertos en la dirección y capital, pudiendo ésta, aportar al efecto aquella parte de su patrimonio necesaria o conveniente a los fines de la empresa.

Artículo 12.- El otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones, se hará por plazo determinado, reservándose la administración los más amplios poderes de control y verificación.

Los permisos o autorizaciones que se otorguen de acuerdo con las de la presente ley, no podrán implicar, en ningún caso, la atribución exclusiva a una o varias empresas de la explotación de los muelles comerciales de la Administración Nacional de Puertos.

Las concesiones que afecten un espacio territorial dentro del recinto portuario (muelles, explanadas, depósitos, rada, etc.), sólo podrán otorgarse si el concesionario realiza a su costo, nuevas obras que impliquen la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los ya existentes. La reglamentación a dictarse y los pliegos de condiciones, especificarán la razonable relación entre el espacio asignado y las nuevas inversiones.

Artículo 13.- En las contrataciones que se lleven a cabo al amparo de lo dispuesto en el literal B) del artículo 11, la Administración Nacional de Puertos tomará las medidas jurídicas y prácticas pertinentes a efectos de:

A) Promover el ejercicio de la libertad de elección de los consumidores;

B) Evitar la formación de monopolios de hecho y, cuando ello no fuere posible, establecer garantías que aseguren su control;

C) Evitar la concurrencia desleal por el otorgamiento de subsidios, subvenciones u otras prácticas análogas, particularmente en perjuicio de oferentes nacionales;

D) Obtener niveles tecnológicos de excelencia;

E) Contar con el asesoramiento adecuado, pudiendo para ello contratar a consultores o empresas consultoras independientes, preferentemente nacionales;

F) Disponer, previamente a las transferencias de bienes, o el aporte a sociedades comerciales, de avalúos practicados según las normas generalmente aceptadas en la materia

G) Resguardar que las diversas contrataciones estén revestidas de la publicidad adecuada para asegurar la debida transparencia de las operaciones y permitir el más amplio concurso de interesados (artículo 482 y siguientes de la ley 15.903, de 10 de noviembre de 1987 y artículos 653 y 655 de la ley 16.170, de 28 de diciembre de 1990);

H) Asegurar la máxima imparcialidad en los procedimientos.

Artículo 14.- Las empresas privadas que desearan prestar servicios portuarios en función del ejercicio de las facultades establecidas en el literal B) del artículo 11 deberán ajustarse a las condiciones siguientes, sin perjuicio de las demás que resulten de los respectivos pliegos de condiciones y contratos:

i) Poseer las calificaciones técnicas y económicas que determine la reglamentación;

- ii) Podrán emplear equipos, utilaje y personal propios, dentro del marco contractual convenido y de las normas generales que se dicten para la administración de los puertos y la coordinación de las actividades portuarias;
- iii) Prestar en igualdad de condiciones los servicios a su cargo a todos quienes lo soliciten dentro de la autorización concedida;
- iv) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios.

De la organización del Puerto de Montevideo

Artículo 15.- Créase la Capitanía del Puerto de Montevideo, que será la autoridad coordinadora de todas las actividades en dicho puerto. Funcionará como órgano desconcentrado de la Administración Nacional de Puertos, con autonomía funcional.

El cargo de Capitán del Puerto de Montevideo será de particular confianza y su titular será designado por el Poder Ejecutivo de una terna propuesta por la Administración Nacional de Puertos, con el voto conforme de cuatro de los integrantes de su Directorio. La designación deberá recaer en persona notoriamente versada en los temas portuarios.

El Capitán del Puerto de Montevideo tendrá la remuneración prevista en el literal c) del artículo 9º de la ley 15.809, de 8 de abril de 1986.

Artículo 16.- A la Capitanía del Puerto de Montevideo compete:

A) Dirigir, coordinar y supervisar las actividades que se desarrollen en el Puerto de Montevideo, especialmente las relacionadas con:

- 1) La entrada, visita y salida de buques;
- 2) El embarque y desembarque de personas;
- 3) La estiba y desestiba, carga y descarga, embarque y desembarque, transferencia y depósito de mercaderías, contenedores y demás objetos;

B) Adoptar las medidas conducentes para que las diversas operaciones portuarias se desarrollen en todos sus aspectos con la mayor eficacia y eficiencia posibles;

C) Coordinar con las autoridades competentes las condiciones de prestación de servicio, utilización de los sistemas, instalaciones y equipos y el mantenimiento de la infraestructura portuaria y, en especial, coordinar con aquéllas la racionalización en la realización de todas las operaciones, en materia de sanidad marítima, humana, animal y vegetal, migración y tramitación y formalidades de aduana, Banco de la República Oriental del Uruguay, de Prefectura Nacional Naval y de todo otro órgano u organismo actuante en lo relacionado con las diversas actividades portuarias.

Artículo 17.- El Capitán del Puerto de Montevideo proyectará las normas que regulen las actividades sujetas a su dirección, coordinación y supervisión. Las referidas normas serán comunicadas a los organismos o entidades intervinientes en dichas actividades y elevadas a consideración del Poder Ejecutivo para su aprobación.

Una vez aprobadas por éste, serán obligatorias para todos los organismos o entidades intervinientes.

Artículo 18.- La Capitanía del Puerto de Montevideo, para el cumplimiento de sus funciones se comunicará directamente con todos los órganos u organismos relacionados con las diversas actividades portuarias, los que deberán prestarle toda la colaboración y cooperación que aquélla les solicite.

La Administración Nacional de Puertos y las demás instituciones y organismos públicos intervinientes en la operativa portuaria, facilitarán a la referida autoridad todos los recursos humanos y materiales que sean necesarios para el mejor cumplimiento de sus cometidos y funciones.

Artículo 19.- Créase una Comisión Honoraria para asistir y asesorar a la Capitanía del Puerto de Montevideo.

Dicha Comisión será presidida por el Capitán del Puerto de Montevideo y estará compuesta, además:

- 1) Por cuatro miembros del sector público designados por el Poder Ejecutivo a propuesta, respectivamente, de la Administración Nacional de Puertos, de la Dirección Nacional de Aduanas, de la Prefectura Nacional Naval y de ANSE y,
- 2) Por delegados de las instituciones prestadoras de servicios y de las usuarias del puerto, así como de aquellas más representativas de los trabajadores de dichos servicios que determine la reglamentación.

El Capitán convocará, total o parcialmente, a los integrantes según las circunstancias y las materias a tratar.

De la organización de los puertos del interior

Artículo 20.- Los puertos estatales existentes fuera del departamento de Montevideo a la fecha de esta ley, serán administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, excepto aquellos que el Poder Ejecutivo asigne a la Administración Nacional de Puertos. Será aplicable a estos puertos lo dispuesto en el artículo 9º.

La autoridad de cada puerto tendrá, respecto de éste, los cometidos y poderes jurídicos establecidos en los artículos 10 y 11.

El Poder Ejecutivo determinará, para cada puerto, quién ejercerá las funciones de Capitán de Puerto. Este tendrá los cometidos y facultades establecidas en los artículos 15 a 18.

El Poder Ejecutivo, asimismo, determinará en qué puertos se constituirán Comisiones Honorarias, con las funciones señaladas en el artículo 19 y la integración que en cada caso se determine, incluyendo un representante de la Intendencia Municipal respectiva.

CAPITULO II

Mano de obra portuaria

Artículo 21.- Los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos, así como las tareas de movilización de bultos en tierra que se realicen en los puertos comerciales de la República, se desarrollarán bajo las normas organizativas de dichos puertos y las específicas a tales actividades que se estipulan en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 22.- Los trabajos a bordo y en tierra se realizarán bajo una dirección única. Los poderes de dirección, así como los de organización del trabajo y de disciplina, corresponderán a los empleadores.

Artículo 23.- La prestación de los servicios referidos en el artículo 21 se realizará en régimen de libre competencia a partir de los ciento ochenta días de promulgada la presente ley.

El Poder Ejecutivo reglamentará dentro de los ciento veinte días de su entrada en vigencia los requisitos técnicos y económicos que deberán reunir las empresas prestadoras del servicio, así como el contralor de su cumplimiento posterior.

Las empresas privadas se regirán por las normas generales en materia laboral, tributaria y de la Seguridad Social, sin perjuicio de su obligación de cumplir, asimismo, con las disposiciones de organización y policía portuaria. Las autoridades competentes podrán impedir el acceso al puerto, en forma temporal o permanente, de aquellas empresas que

infrinjan dichas normas, sin perjuicio de los correctivos o sanciones que se deban aplicar a las empresas consideradas como tales.

Artículo 24.- El Poder Ejecutivo, a través de ANSE, llevará un registro del personal de todas las categorías laborales empleados por las empresas privadas y controlará el cumplimiento de las obligaciones de dichas empresas en materia laboral, de Seguridad Social y de seguridad en el trabajo. A tales efectos dispondrá lo necesario para que las remuneraciones del personal jornalero de tales empresas y el pago de los aportes, se efectúen por intermedio de ANSE.

El ejercicio de las facultades establecidas en este artículo no menoscabará ni restringirá lo establecido en el artículo 22, ni interrumpirá la continuidad de los trabajos y operaciones a cargo de los empleados.

Parte I

Del Puerto de Montevideo

Artículo 25.- Las tareas de estiba, desestiba, carga, descarga y conexas que se cumplan en los buques surtos en dársenas, muelles, antepuerto y rada del Puerto de Montevideo, así como todas las tareas de movilización de bultos que se efectúen en sus muelles y ramblas (operaciones en tierra) estarán a cargo de personal provisto por ANSE, o por otras empresas, de acuerdo a la presente ley.

Se exceptúan de lo anterior, salvo solicitud expresa del empleador, los casos siguientes:

- A) Los combustibles y demás productos líquidos a granel;
- B) El aprovisionamiento y suministro a buques, dentro de los límites que establezca la reglamentación;
- C) Las operaciones con explosivos que se efectúen en la rada;
- D) Las operaciones que por sus métodos de manipulación, sus características de automatización o mecanización, no requieran la contratación de personal;
- E) Aquellas en las que sea usual la utilización de la tripulación del buque;
- F) Las tareas que se realicen dentro de los depósitos portuarios;
- G) El manejo de medios mecánicos en tierra o a bordo que pertenezcan a la Administración Nacional de Puertos o a particulares (empresas, etc.);
- H) Las operaciones de estiba y desestiba en los buques de los productos refrigerados y congelados de la Industria frigorífica de carne, que no impliquen la utilización de contenedores;
- I) La carga y descarga de correspondencia;
- J) El trincado y destrincado de mercaderías y contenedores;
- K) El embarque y desembarque de animales en pie cuando se utilicen rampas o similares;
- L) La limpieza o preparación de bodegas, tanques y sentinas;
- M) Los casos de fuerza mayor.

SECCION 1

De los registros de ANSE y del personal de los mismos

Artículo 26.- Las normas que se establecen en esta sección serán aplicables únicamente al personal de los registros de ANSE.

Artículo 27.- La administración de los registros existentes en el Puerto de Montevideo será ejercida por la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE).

ANSE será administrada por un Director designado por el Poder Ejecutivo quien podrá removerlo en cualquier momento y sin expresión de causa a cuyos efectos se declara el cargo de particular confianza (artículo 5º de la ley 15.900, de 21 de octubre de 1987).

ANSE se relacionará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en lo que refiere a sus cometidos laborales y a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en lo referente a sus funciones en la operativa portuaria.

Artículo 28.- La Bolsa de Trabajo de Estiba en el Puerto de Montevideo, estará integrada por los registros indicados en el artículo 7º del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983. Las de Capataces, Apuntadores y Guardianes estarán integradas por quienes revisten en los registros respectivos.

Decláranse cerrados a partir del 31 de agosto de 1990, todos los registros de las Bolsas de Trabajo antes mencionadas.

El Poder Ejecutivo a solicitud de los empleadores podrá reabrir el registro de Estiba "A" para proveer vacantes cuando el número de sus integrantes haya caído por debajo del 50% con relación al existente al 31 de agosto de 1990.

Del registro de estibadores y guincheros de ANSE

Artículo 29.- ANSE, previo asesoramiento de la Comisión Tripartita respectiva, propondrá al Poder Ejecutivo las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que éste se desarrollará, especialmente la cantidad mínima de trabajadores necesarios por mano, según el tipo de operación.

Artículo 30.- Los trabajadores integrantes de los Registros "A" y "B" tendrán, durante un plazo a que hace referencia el inciso final, la preferencia referida en los artículos 8º, 9º y 10º del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, para ser seleccionados o convocados.

El empleador tendrá el derecho de seleccionar libremente, hasta un máximo de veinte operarios de los Registros de Estiba, en calidad de personal preferente, distribuyéndose el trabajo entre los demás operarios por el sistema de rotación.

A partir de los ciento ochenta días de la promulgación de esta ley, los empleadores podrán seleccionar libremente a la totalidad de los operarios entre los que integren el o los Registros de Estiba existentes a esa fecha, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación. Esta preverá el derecho de todo trabajador, una vez en vigencia la libertad de selección, a percibir un monto mínimo de remuneraciones cuando no hubiera sido demandado en determinado período, de conformidad con lo establecido por las leyes y los convenios internacionales vigentes.

De los Capataces de ANSE

Artículo 31.- La selección de Capataces será libre a partir de la vigencia de esta ley.

Artículo 32.- Mientras existan Capataces integrantes del registro al 31 de agosto de 1990, el empleador deberá seleccionar uno por cada buque en operación, solicitándolo al registro para actuar en calidad de "Segundo" a bordo o en tierra.

Si el empleador hubiera designado otro al amparo del artículo 31, el seleccionado de la Bolsa actuará bajo las directivas de aquél, con la remuneración emergente de los convenios colectivos vigentes.

Artículo 33.- Los Capataces dependen del empleador mientras prestan servicios por cuenta de éste y actuarán en su nombre durante ese lapso.

Los Capataces serán responsables ante los empleadores por su gestión, sin perjuicio de su responsabilidad personal en lo relativo al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la actividad portuaria.

De los Apuntadores y Guardianes de ANSE

Artículo 34.- Mientras existan Apuntadores de los mencionados en el artículo 28, el empleador deberá seleccionar uno del registro por cada elemento (guinche, grúa o similar, u otros), sea o no éste del buque en operación, quien actuará siguiendo las instrucciones de aquél.

Asimismo, mientras existan Guardianes de los mencionados en dicho artículo, el empleador deberá proceder a la designación de un Guardián por buque de ultramar durante operaciones comerciales o industriales y, cuando se hallaren en operaciones, uno por buque de cabotaje, u otros, cuando así lo dispongan las normas reglamentarias.

De las normas generales aplicables a todo el personal de los Registros de ANSE

Artículo 35.- Declárase aplicable a los trabajadores integrantes de los registros lo dispuesto en los artículos 15, 16, 17, 24, 50, 51, 52, 53 y 55 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la presente ley.

Artículo 36.- Todos los conflictos y divergencias de trabajo serán fallados de inmediato y en el lugar, por los empleados de ANSE afectados a la dilucidación de los mismos.

En ningún caso las divergencias motivarán la detención de las tareas, las que deberán continuar sin perjuicio de la posterior tramitación del caso ante la Comisión Tripartita.

Artículo 37.- ANSE no suministrará personal ni permitirá el desempeño de tareas sin que se haya contratado el correspondiente seguro contra accidentes de trabajo en el Banco de Seguros del Estado. Las cuotas porcentuales correspondientes al pago de las primas por los trabajadores registrados o ajenos a las Bolsas, se abonarán por los empleadores a ANSE conjuntamente con los jornales, efectuando ésta la retroversión correspondiente.

SECCION 2

De las competencias de ANSE

Artículo 38.- Sin perjuicio de las facultades otorgadas en otros artículos de la presente ley, le compete:

A) Administrar en el Puerto de Montevideo los registros de personal a su cargo para los servicios referidos en el artículo 21;

B) Adoptar las medidas administrativas correspondientes, con el objeto de controlar el mantenimiento a la orden de las Bolsas de Trabajo bajo su competencia, así como la vinculación habitual y efectiva con las tareas por parte de los operarios integrantes de sus registros;

C) Dirigir los servicios internos a su cargo y realizar toda la actividad necesaria para la recaudación y posterior versión de los salarios y adicionales al salario afectado al cumplimiento de las leyes sociales;

D) Supervisar, dentro del ámbito de sus competencias y en coordinación con la Capitanía de Puerto, las tareas de estiba, desestiba, carga y descarga, conexas tanto a bordo como en tierra, que el personal a su cargo desarrolle en el Puerto de Montevideo, a efectos de que las mismas se efectúen en cumplimiento de lo dispuesto por esta ley. A

tales fines tendrá facultades disciplinarias y sancionatorias sobre los empleadores y los trabajadores a su cargo, de acuerdo con lo que dispone la presente ley y las normas reglamentarias a dictarse;

E) Informar al Poder Ejecutivo en todo lo relativo a los servicios a su cargo, proponiéndole el dictado de las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que se desarrollará el mismo;

F) Unificar, racionalizar y depurar los registros de trabajadores que componen las Bolsas de Trabajo por ella administrada, con el asesoramiento previo de las Comisiones Tripartitas;

G) Resolver como órgano de alzada las cuestiones legales y reglamentarias que supongan una divergencia interpretativa o un conflicto de intereses entre los empleadores y los trabajadores de sus registros, así como las cuestiones disciplinarias, sin perjuicio de la competencia de las Comisiones Tripartitas;

H) Dictar en el caso de situaciones no previstas en las reglamentaciones, las normas provisorias correspondientes, las que, sin perjuicio de su ejecución inmediata, se someterán a la aprobación del Poder Ejecutivo;

I) Controlar, en el ámbito de sus competencias, el cumplimiento de las leyes relativas a la prevención y reparación de accidentes de trabajo, horarios, descanso semanal, licencias, feriados, sueldo anual complementario y otras normas análogas;

J) Propender el adiestramiento del personal integrante de sus registros, y en cuanto corresponda, a su readaptación profesional, proporcionándoles una adecuada formación profesional;

K) Coordinar sus actividades con los demás servicios portuarios, en particular la Capitanía del Puerto, prestando toda la colaboración que se le requiera.

Artículo 39.- El personal integrante de los Registros "A", "B" y "C" y de Estiba y de las Bolsas referidos en el artículo 28 que desee retirarse definitivamente de los mismos, tendrá derecho a los siguientes beneficios:

A) Los que no tuvieren derecho a jubilación percibirán una compensación extraordinaria, por única vez, de veinticuatro sueldos o los jornales equivalentes a los mismos;

B) Los que tuvieren derecho a jubilación percibirán una compensación extraordinaria, por única vez, de doce sueldos o los jornales equivalentes a los mismos.

A los efectos de lo expresado anteriormente en este artículo, los interesados deberán presentarse ante ANSE dentro del término de ciento veinte días a partir de la publicación de la presente ley.

Los pagos de los beneficios correspondientes deberán hacerse efectivos dentro de los sesenta días siguientes a la desvinculación del trabajador. La reglamentación establecerá la forma en que se determinarán los beneficios a que se refiere el presente artículo.

Las erogaciones resultantes serán financiadas con cargo a los recursos de ANSE y Rentas Generales en la forma que determine la reglamentación.

SECCION 3

Del contralor de ANSE

Artículo 40.- Declárase aplicable lo dispuesto por los artículos 26 (incisos primero y segundo), 27 y 28, del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983.

SECCION 4

Del patrimonio y personal administrativo de ANSE

Artículo 41.- Los gastos de ANSE se solventarán con los aportes de los usuarios y los demás recursos previstos por los literales A) y C) del artículo 34 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983. Los aportes de los usuarios se integrarán con los porcentajes que fije el Poder Ejecutivo y que se calcularán sobre los salarios que se abonen a los operarios.

Artículo 42.- ANSE preparará su presupuesto anualmente y lo someterá antes del 30 de setiembre de cada año, a la aprobación del Tribunal de Cuentas.

Antes del 1º de abril de cada año, rendirá cuenta al mismo Tribunal de la administración de los fondos.

El Presupuesto y las Rendiciones de Cuentas se publicarán en la forma que determine la reglamentación.

Artículo 43.- Decláranse aplicables al personal de ANSE las disposiciones de la ley 16.127, de 7 de agosto de 1990.

Para el ejercicio de los derechos conferidos en el artículo 32 de dicha ley, el plazo se contará desde la vigencia de la presente.

Los incentivos serán pagados con cargo a Rentas Generales.

SECCION 5

De las Comisiones Tripartitas

Artículo 44.- Las Comisiones Tripartitas a que hace referencia la presente ley serán integradas por ANSE para cada uno de los registros que administra. El Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de ANSE, determinará el procedimiento de integración y reglamentará su funcionamiento.

SECCION 6

De los empleadores

Artículo 45.- Serán aplicables a los empleadores de personal provisto por ANSE los artículos 43 a 49 inclusive, del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la presente ley.

Los empleadores de personal provisto por empresas privadas se regirán por las normas generales y por las disposiciones que, en materia de organización y policía portuaria, así como de control, les sean aplicables en virtud de esta ley y su reglamentación.

Parte II

De los puertos del Interior

Artículo 46.- La Administración de las Bolsas de Trabajo de Estiba en los Puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira, será ejercida en cada uno de ellos por Comisiones Honorarias que estarán integradas por tres delegados: uno, designado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que la presidirá; otro designado por ANSE y un tercero por la Intendencia Municipal del departamento respectivo.

Las Comisiones Honorarias, en todo lo no modificado por esta ley, desempeñarán los cometidos y funciones establecidos en la ley 12.467, de 12 de diciembre de 1957, sus modificativas y concordantes.

Artículo 47.- Los Registros de Trabajadores de las listas "A", "B" y "C" en esos puertos, permanecerán cerrados, no proveyéndose por ningún concepto las bajas que se produzcan en los mismos.

El personal de los registros indicados continuará integrando el sistema de empleo establecido en la ley 12.467, de 12 de diciembre de 1957, hasta el vencimiento de un plazo de ciento ochenta días contados desde la promulgación de esta ley. Vencido dicho plazo o antes, en el supuesto de que los registros queden sin personal suficiente, a criterio de la Comisión Honoraria, los empleadores tendrán el derecho de convocar libremente a los operarios que necesiten para la realización de las tareas correspondientes.

El régimen de Bolsa de Trabajo y los beneficios de la ley 12.467, de 12 de diciembre de 1957, cesarán indefectiblemente al vencimiento del plazo referido, debiendo las Comisiones Honorarias adoptar las medidas conducentes para lograr la reubicación laboral de los trabajadores que a esa fecha permanezcan en actividad. Será aplicable en tal caso lo dispuesto en el artículo 39.

Cumplida la reubicación de los trabajadores, las Comisiones Honorarias cesarán en sus funciones y se disolverán.

Artículo 48.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se reconoce a cada empleador el derecho de seleccionar libremente, hasta un máximo de diez operarios del Registro "A" de titulares, en calidad de personal preferente para la realización de las tareas de estiba y desestiba.

Artículo 49.- ANSE proporcionará todos los medios financieros, materiales y humanos necesarios para el funcionamiento y cumplimiento de los cometidos de las Comisiones Honorarias de los Puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Paimira.

Artículo 50.- Declárase aplicable en lo pertinente, al personal de los registros de los puertos del interior, lo dispuesto en esta ley para el personal de los registros de Montevideo.

Artículo 51.- La Administración de cada puerto (artículo 20) con respecto al personal afectado a los servicios referidos en el artículo 21, ejercerá las facultades otorgadas a ANSE por los artículos 24 y 46, sin perjuicio de sus demás competencias.

El Poder Ejecutivo, a propuesta de la autoridad portuaria respectiva (artículo 20) y atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá autorizar el funcionamiento de Registros de Personal administrados por la autoridad portuaria, aplicándose en ese caso, en lo pertinente, las normas referidas en esta ley para el Puerto de Montevideo.

Artículo 52.- Los funcionarios de la Administración Nacional de Puertos dependientes de su Oficina de Personal Obrero cuyos servicios pasan a regirse por el Capítulo II de esta ley, podrán optar entre:

A) Constituir una empresa o empresas en los términos y condiciones del artículo 39;

B) Ampararse al Capítulo IV de la ley 16.127, de 7 de agosto de 1990, a cuyo efecto el plazo indicado en el artículo 32 de dicha ley se contará desde la vigencia de la presente. Se exceptuarán de dicho plazo los casos de incorporación de trabajadores a empresas privadas que se constituyan con posterioridad a su vencimiento. La administración

verificará los extremos de constitución de las empresas e ingreso efectivo a la misma del trabajador, previo al pago del incentivo.

El derecho al subsidio cesará definitivamente a los tres años de promulgada esta ley;
C) Solicitar su redistribución, dentro de la Administración Nacional de Puertos o en otras reparticiones estatales, de acuerdo con el Capítulo III de la ley citada en el literal anterior.

Salvo en el caso del inciso segundo del literal B), la opción deberá ser efectuada dentro de los noventa días de promulgada esta ley. Si no se ejerciere, se entenderá que se opta por la redistribución.

Artículo 53.- (Transitorio). - Concédese a los funcionarios de la Administración Nacional de Puertos un nuevo plazo de sesenta días a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para ampararse a lo dispuesto por el Capítulo IV de la ley 16127, de 7 de agosto de 1990.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 3 de abril de 1992.

ALEM GARCIA,

Presidente.

Horacio D. Catalurda,

Secretario.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

MINISTERIO DEL INTERIOR

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

MINISTERIO DE SALUD PUBLICA

MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA

MINISTERIO DE TURISMO

MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO

AMBIENTE

Montevideo, 8 de abril de 1992.