

Cambios en la estructura tarifaria y la posibilidad de instalar grúas pórtico en los muelles públicos son medidas que estudia ANP

escribe Martín Mocoroa

El cuerpo completo de gerentes de la Administración Nacional de Puertos trabaja en la elaboración de un nuevo plan director para el organismo. El Directorio, según contó su presidente, Alberto Díaz, resolvió esta vez no contratar un privado para el trabajo y hacer la

"consultoría internamente".

El plan director abarca varios aspectos, pero los gerentes deberán analizar dos puntos que son el foco de quejas y acusaciones de distorsión de los dos privados que se especializan en el negocio de los contenedores: el régimen tarifario que aplica el puerto y la posi-

bilidad de instalar grúas pórtico en los muelles públicos.

La comisión integrada por los gerentes se formó a fines del año pasado y comenzó a trabajar en enero de este año. Díaz confía en la "capacidad" de los gerentes para llevar adelante la tarea y, de hecho, sostiene que trabajos privados anteriores "fallaron".

"Cuando uno analiza qué es lo que estudiaron otras consultoras se da cuenta de que hay cosas que fallaron, porque no se previó adecuadamente la soja o la actividad de pesca", ejemplificó.

El jerarca sostuvo que "el principal objetivo" del plan director es "definir las infraestructura que se va a requerir en distintos escenarios de tiempo". La particularidad del trabajo en comparación con estudios anteriores es que estará "basado en los distintos negocios".

"¿Qué necesita el sistema portuario nacional para mover la soja que se va a producir en los próximos 15 años? ¿Qué necesitamos para atender los buques de pesca de los próximos cinco años? O sea, negocio por negocio estudiar qué es lo que necesitamos", explicó Díaz, y aclaró que el puerto "seguirá siendo multipropósito" y todas las actividades tendrán que convivir.

El equipo de gerentes está ahora en la primera etapa del análisis, la de diagnóstico. Díaz señaló que en esa parte avanzan "muy rápido" porque cuentan con la base de diagnósticos previos hechos por consultoras. Esa etapa culminará con un informe que definirá "el punto de partida, cuáles son las actividades que se van a analizar y un relevamiento de los planes maestros que había para ver si siguen vigentes".

● **Grúas y tarifas.** Terminal Cuenca del Plata (TCP) y Montecon son los dos priva-

dos que se especializan en contenedores en el puerto de Montevideo. TCP —que integra la compañía belga Katoen Natie (80%) y ANP (20%)— cuenta con una terminal privada, mientras que Montecon opera con contenedores en los muelles públicos.

En un informe interno, de mediados del año pasado, TCP denunciaba una "distorsión de la competencia" (**Búsqueda** N° 1.657). La empresa afirmaba que el "muellaje", la tasa que se le cobra a los barcos por atracar en un muelle, es muy inferior en los muelles públicos que en su terminal.

A mediados del año pasado la ANP cobraba a los barcos U\$S 0,48 por metro de eslora (largo de un barco) por hora. TCP, en tanto, debía cobrar un valor cercano al máximo, U\$S 4,95, para poder mantener la infraestructura de su terminal.

Por otro lado la compañía cuestionaba que lo recaudado con la "tasa a la mercadería" —nombre que le dan a distintas tarifas que se aplican al pasaje y a la mercadería— se cobraba también a los armadores y dueños de la mercadería que decidían operar en TCP. Sin embargo, el dinero recaudado se destinaba a obras de infraestructura en los muelles públicos.

"Es claro que las nuevas obras de infraestructura pública y el mantenimiento de las existentes deberían ser pagas con los ingresos percibidos por ANP con la tarifa de uso de la infraestructu-

ra, que pagan aquellos que realmente usan los muelles públicos", cuestionaba el informe.

Díaz dijo a **Búsqueda** que la estructura tarifaria del organismo es uno de los puntos que deberán estudiar los gerentes para el nuevo plan. "Hay que analizar si tenemos que seguir con el mismo esquema tarifario o nos conviene ir migrando a otro", informó.

Del otro lado, la principal queja de Montecon es la diferencia de productividad que mantiene con su competidor TCP por la infraestructura que utiliza (**Búsqueda** N° 1.675). Operando en los muelles públicos con grúas móviles la empresa logra productividades promedio de 40 movimientos por hora, mientras en la terminal privada duplican ese rendimiento gracias a las grúas pórtico, diseñadas especialmente para operar contenedores.

Las autoridades de Montecon señalan que por la condición multipropósito de los muelles no tienen permitido instalar ese tipo de equipamientos.

"En la parte de las grúas pórtico lo más importante que va a estar en el trabajo son los asuntos legales: si tenemos facultad legal para acceder o no, si tenemos libertad para eso y las dificultades son de otro tipo", dijo el presidente de la ANP. Díaz informó que, para estudiar este punto en particular, se unirán al cuerpo de gerentes los principales funcionarios del Departamento Jurídico.

El "desafío estratégico" de llevar a 14 metros el acceso al puerto

El diputado del Partido Nacional Luis Lacalle Pou propuso en un pedido de informes que envió al Ministerio de Relaciones Exteriores, aumentar la profundidad del canal de acceso al puerto de Montevideo de 11 a 14 metros y extenderlo 10 kilómetros "hasta alcanzar aguas profundas".

Para el legislador se trata de un "desafío estratégico" de cara a distintos emprendimientos que se proyectan instalar en la terminal. La profundidad que propone es la "máxima que permiten las condiciones físicas del río", según afirma la nota a la que accedió **Búsqueda**.

Dentro del puerto de Montevideo, solo los muelles de la terminal privada TCP —cuyo accionista mayoritario es la belga Katoen Natie— están fundados a 14 metros. Eso no quiere decir que hoy funcione con esa profundidad sino que es el límite que se puede alcanzar; si se draga más los muros se pueden derrumbar. El muelle C que la Administración Nacional de Puertos está construyendo en la parte pública del puerto también estará fundado a esa profundidad.

En el pedido de informes Lacalle Pou agregó a esos

dos casos el proyecto de la terminal privada especializada en graneles Obrinel SA, "que también permitirá operar a 14 metros" y la regasificadora en Puntas de Sayago, "que requerirá que el canal de acceso se drague a una profundidad no menor a 12,5 metros".

"Estos avances aumentarán la masa crítica, que a su vez acrecentará enormemente el repago de la construcción y el mantenimiento", afirma.

El diputado asegura que los buques de graneles que cargan en Montevideo, al igual que ocurre en Nueva Palmira, "no salen a carga completa y deben llenar su bodega en los puertos de Paranaguá o Bahía Blanca".

"Si el puerto de Montevideo contara con una profundidad de 14 metros, aquellos buques que parten de Nueva Palmira podrían complementar en el Puerto de Montevideo y los que salen de Montevideo lo harían a plena carga dirigiéndose directamente al punto de entrega", reflexiona.

El legislador detalló que los buques que operan en Nueva Palmira salen con 40.000 toneladas de grano, cuando tienen capacidad

para 60.000. La escala en otro puerto para completar la bodega implica "un costo de hasta U\$S 100.000". En 2012, sostiene, salieron cerca de 140 buques graneros de ese puerto hacia ultramar.

Lacalle Pou señaló que hoy los buques portacontenedores pueden ingresar y salir del puerto de Montevideo con hasta 6.000 Teus (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies). Con el aumento en la profundidad cada buque podría llevar 2.500 Teus más, "lo que significa un aumento por fletes adicionales de U\$S 4.500.000", por viaje para los armadores.

Según el legislador, en el año 2012 arribaron a Montevideo cerca de 800 portacontenedores.

Luego de la exposición, el legislador formuló a la cartera tres preguntas: "Si iniciaron instancias de negociación con Argentina" por el tema y "en qué estado de avance se encuentran", "cuál es la posición del Ministerio respecto a la necesidad de dragar el canal" y, "en caso de que no se haya iniciado una negociación, cuáles son los pasos que proyectan seguir".

El ex presidente consideró además que un acuerdo comercial con "Estados Unidos y el Nafta" es más viable que con la Unión Europea

El proyecto de una regasificadora propia demuestra que la integración "no existe" y será "una ferretería de clavos", advierte Luis A. Lacalle

La planta regasificadora, una obra estratégica que el gobierno pensaba construir junto con Argentina pero que decidió llevar a cabo por su cuenta, demuestra que "la integración no existe", opinó el ex presidente Luis Alberto Lacalle (Unidad Nacional). En ese sentido, el senador pronosticó que la inversión se transformará en "una ferretería de clavos" para el país.

Lacalle reflexionó sobre los proyectos de integración regional durante el seminario "América Latina: Desafíos y Oportunidades", organizado por la Fundación Libertad, una organización con sede en Rosario que promueve ideas liberales.

Ante reconocidos disertantes —entre ellos el es-



Luis Alberto Lacalle

critor Mario Vargas Llosa— el ex mandatario puntualizó que "el gas natural" debería ser para la región lo que fue el "acero y el carbón" para Europa, un elemento que facilitó la integración de la Unión Europea.

Sin embargo, "no hay manera de conseguir el gas boliviano". "¿Cómo podemos hablar de integración? Nosotros con el gas no somos capaces", expresó.

"Nosotros tenemos nuestro carbón y acero, que es el gas que está en Bolivia. Lo necesitamos todos pero no nos hemos podido poner de acuerdo", explicó Lacalle al ser consultado por **Búsqueda** y recordó que "Argentina cerró la canilla" del gas boliviano para Uruguay y que tampoco Chile logra conseguirlo de ese país pese a que comparten frontera.

En ese sentido, recordó a su auditorio, integrado por visitantes de países de Ibe-

roamérica y de Estados Unidos, que Uruguay se dispone a crear una regasificadora que será "un clavo". "Una ferretería de clavos", añadió.

El gobierno del presidente José Mujica avanza en una licitación para concretar una planta regasificadora, un proyecto que considera "estratégico". De hecho, hoy jueves 18 se abrirán los sobres con las ofertas de cuatro empresas internacionales interesadas.

Descartada la participación de Argentina como asociada a la creación de la planta, la sustentabilidad del proyecto depende de si el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner participa al menos como comprador, dado que los niveles de producción anunciados (10 millones de metros cúbicos) son muy superiores a los que consumiría Uruguay, aun sustituyendo todo el consumo hidrocarburífero de UTE a gas (**Búsqueda** N° 1.673).

En esa línea, el "temor" de Lacalle es que "con los yacimientos gasíferos descubiertos en Argentina" es posible que ese país "no compre" la producción excedente que genere Uruguay.

"El caño de gas se hizo durante nuestro gobierno. El estudio lo hicimos nosotros y ahora es un caño vacío que solo sirve de tránsito de ratones de un país a otro. Ahora lo vamos a dar

vuelta, en teoría vamos a vender gas a Argentina, pero mi temor es que se esté sobredimensionando el proyecto y que produzcamos más de lo que necesitamos y luego no podemos colocarlo", añadió.

En una entrevista que mantuvo con **Búsqueda** en agosto de 2012, el secretario de Energía del gobierno argentino, Daniel Cameron, dijo que "no es seguro" que ese país compre gas de la planta uruguaya.

"La integración se terminó. Se acabó. No existe. Para lo que existe es para echar a Paraguay del Mercosur y meter a Venezuela por la ventana. No somos capaces con el gas, entonces señores eliminemos todo término muy profundo de integración y limitémonos al comercio", concluyó Lacalle.

● **Nafta o Unión Europea.** "Se viene un juego de liberación en el mundo", advirtió Lacalle en referencia al comercio, el único punto al que los países de la región deberían limitarse en cuanto a integración, de acuerdo con su análisis.

El senador aseguró que "es casi inevitable" un tratado de libre comercio de Estados Unidos con Europa y en ese sentido añadió que es "escéptico" respecto de concertar un acuerdo comercial del Mercosur con la Unión Europea.

Al inicio de su segundo mandato, el presidente de Estados Unidos Barack

Obama anunció que planea avanzar con rapidez en un acuerdo comercial con Europa, lo que determinará la más grande zona de libre intercambio.

Ese acuerdo puede llegar a competir directamente con el interés de la Unión Europea por el Mercosur, sobre todo por el mercado de productos agrícolas.

"Europa tiene temas muy grandes, tiene un problema existencial. Yo creo que sería más posible un acuerdo de comercio con Estados Unidos o el Nafta (el tratado de libre comercio de ese país con Canadá y México)", dijo.

"Siendo ambas negociaciones difíciles, la integración del Mercosur con el Nafta es más viable", evaluó.

Lacalle argumentó que se trata de "gente más práctica" y además "es mucho más abierto el comercio a pesar de las tremendas restricciones".

El Mercosur negocia hace más de una década el acuerdo con los europeos, aunque el diálogo estuvo congelado durante varios años. Más allá de eso, se espera que este año ambos bloques lleguen a intercambiar ofertas.

Pero, para el legislador, "mientras Europa esté en crisis será difícil que ceda en nada —principalmente en el sector agrícola— mientras que Estados Unidos sale primero de la crisis económica".

Gobierno y trabajadores buscan suspender permisos a empresas de transporte que evaden impuestos

Luego de las denuncias que formularon la semana pasada al director de Trabajo, Luis Romero (**Búsqueda** N° 1.708), el Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines (Sutcra) realizó este lunes un paro de actividades, con concentración en el puerto de Montevideo. El primer logro de la medida, según evaluaron en asamblea, fue la reunión a la que fueron citados esa misma tarde en el Ministerio de Trabajo donde se encontrarían con el titular de esa cartera, Eduardo Brenta, Romero, y el inspector General de Trabajo, Juan Andrés Roballo.

Según dijo a **Búsqueda** el secretario general del Sutcra, Juan Llopert, en esa reunión manejaron algunas posibilidades que ahora "buscan formalizar".

Llopert contó que hasta ahora tuvieron "dificultad con el secreto bancario" para que el Ministerio de Transporte, que otorga los permisos de explotación a las empresas, accediera a la información de las compañías evasoras. Como ejemplo, recordó que el año pasado denunciaron a seis empresas y las irregularidades fueron constatadas por el Banco de Previsión Social (BPS) y la Dirección General Impositiva (DGI). Aunque recibieron "multas machazas", hoy siguen operando e

incumpliendo, aseguró.

Para "sortear" el obstáculo, dijo que intentarán que sea la Inspección de Trabajo la que proporcione los datos porque "no la alcanza el secreto bancario".

"Que los empresarios sepan que las evasiones pueden implicarles la suspensión del permiso", explicó.

● **Proveedores.** La Dirección Nacional de Trabajo resolvió convocar a representantes de UPM y Montes del Plata porque esas compañías, según trabajadores y empresarios, tienen como proveedores a transportistas evasores.

El gerente de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre (ITPC), contó a **Búsqueda** que el año pasado UPM no le renovó el contrato a empresas agremiadas y contrató a empresas que no integran ninguna de las gremiales de la ITPC.

La situación es similar en Montes del Plata. Autoridades de esa compañía se reunieron ayer en la Dinatra con trabajadores y empresarios.

Según informó Llopert, acordaron que Montes del Plata "envíe una nómina de todas las empresas contratadas y le solicite a la Inspección saber cómo están en el cumplimiento de la normativa".