

ANP reconoce que culminación del muelle C apura una decisión; TCP pide una "definición" pero advierte que sería "una violación flagrante"

Montecon insiste por grúas pórtico y, sabiendo que hay "obstáculos", propone "inversiones adicionales" de infraestructura portuaria

Montecon —compañía especializada en el movimiento de contenedores que opera en los muelles públicos del puerto de Montevideo— presentó a la Administración Nacional de Puertos (ANP) un plan que propone "rebatir el impacto de las medidas argentinas con más inversión". La propuesta incluye la adquisición de grúas pórtico, específicas para el movimiento de contenedores, para el muelle C que el organismo está construyendo en el puerto.

"Seguimos insistiendo en que más que nunca el puerto tiene que defender su calidad de puerto regional con más inversiones y con el equipamiento portuario adecuado", dijo el gerente general de Montecon, Juan Olascoaga, a **Búsqueda**.

El plan fue presentado a fines de 2013 en conversaciones con ANP y el Ministerio de Transporte. Según dijo Olascoaga, los organismos "prometieron algún tipo de respuesta" y retomarán las conversaciones en los próximos días.

Montecon pretende adquirir dos grúas pórtico pa-

ra poder usar en el muelle C, que quedará terminado en el correr de este año. "Operar el muelle C con grúas móviles es como hacer andar un Mercedes Benz con keroseño", ejemplificó para dejar en clara la importancia del equipamiento.

En los muelles públicos, operando con las grúas móviles, Montecon alcanza productividades de algo más de 40 movimientos por hora. A pocos metros, en la terminal privada de TCP las grúas pórtico realizan el doble de movimientos en el mismo tiempo.

En agosto de 2012 Montecon ya había solicitado "por expediente" a la ANP incorporar dos grúas pórtico para usar en los muelles públicos. Casi un año después, sin tener respuesta, Olascoaga insistió en esa necesidad en un acto en el que estaba presente el presidente de la ANP, Alberto Díaz.

"Es un tema que se tiene que dilucidar. Creo que un año es un plazo suficientemente razonable para que haya una definición", dijo a **Búsqueda** en aquella oportu-

nidad. En el acto, Díaz sostuvo que era el Directorio de ANP el que lo iba a definir (**Búsqueda** N° 1.718).

Las "facultades legales" para incorporar ese tipo de equipamiento especializado

La falta de "compromiso" de la compañía ha sido uno de los principales motivos por los que ANP nunca le concedió la adquisición de grúas pórtico. Así lo explicitó la propia ANP en un ale-

gato y con obligación de invertir en obras".

"Así como decide operar en esa forma precaria, así son los derechos que puede reclamar conforme a la ley, ya que hay beneficios como contar con una grúa pórtico que no va a poder tener si no cumple los requisitos impuestos", añadía (**Búsqueda** N° 1.718).

● **"Violación flagrante"**. El gerente de Relaciones Institucionales de la belga Katoen Natie —accionista mayoritaria de TCP—, Fernando Correa, también pide que la ANP "defina" en torno a la incorporación de grúas pórtico en las áreas públicas. "En algún momento van a tener que definirlo. Eso sí, el llo es grande", advirtió.

Es que Correa entiende que autorizar el uso de ese equipamiento "viola flagrantemente" el contrato que el Estado tiene firmado con Terminal Cuenca del Plata. Según entiende, en ese contrato "el Estado dice que va a ser la única terminal de contenedores especializada" y entiende que eso se incumpliría si se le permite a Montecon incorporar grúas pórtico. Además, recordó que el plan maestro del puerto de Montevideo establece que "el muelle C va a ser exclusivo para cargas generales".

"Si quieren tomar la decisión está bien. Nosotros entendemos que viola flagrantemente el contrato de TCP y habrá responsabilidades", señaló Correa.

El gerente cuestionó además la situación actual de Montecon. A su juicio, sin ser "concesionario y sin llamarse a licitación", la empresa "está ocupando áreas en todo el terreno" público "en desmedro de otros interesados".

Katoen Natie asegura también que existe una distorsión en las tarifas de ANP. Para demostrarlo realizaron un cálculo tomando como base la construcción del muelle C.

La ANP cobra una tasa por el uso de muelle de U\$S 0,52 por metro de eslora (largo de un buque) por hora. Cada metro del muelle C, estimó en base al costo total de la obra de 320 metros, costará U\$S 312.500. Según sus cálculos, el ingreso máximo anual que podrá obtener la ANP por metro de muelle cobrando esa tasa es de U\$S 2.733.

"Con un ingreso máximo de U\$S 2.733,12 al año por metro es imposible amortizar jamás una inversión de U\$S 312.500 por metro", concluyen.

En un estudio de prefactibilidad, la ANP estimó que construir un nuevo muelle público en la zona de Puntas de Sayago le costará cerca de U\$S 100 millones. Para amortizar esa inversión en 50 años, lejos de los U\$S 0,52 por metro por hora que cobra actualmente en los muelles públicos, el organismo planea cobrar una tasa de U\$S 4,5 por metro por hora.



Las grúas pórtico permiten mover contenedores al doble de velocidad que las móviles

en las áreas públicas —que deben ser multipropósito— está a estudio de la ANP en el marco de la elaboración de un nuevo Plan Director para el organismo. También están analizando allí posibles modificaciones en el sistema tarifario (**Búsqueda** N° 1.709).

En el mismo sentido que Olascoaga, el vicepresidente de la ANP, Juan José Domínguez, dijo a **Búsqueda** que se hace necesario un posicionamiento del organismo respecto a la incorporación de grúas pórtico "en la medida que se acerca la inauguración del muelle C". Ese muelle quedará terminado "a mediados de año" y se trata de uno de los proyectos más importantes del organismo.

El plan presentado esta vez por Montecon, según explicó Olascoaga, no sólo implica la adquisición de grúas pórtico. Sabiendo que existen "obstáculos" para ese objetivo, la empresa propone esta vez alguna "inversión adicional" que permita desbaratar la incorporación de las grúas.

"Estamos conversando con ANP y el Ministerio de Transporte para ver cómo esto se puede viabilizar, sabiendo que hay obstáculos", explicó.

Si bien prefirió mantener en reserva los detalles, sostuvo que se trata de inversión en "infraestructura portuaria" y que implica "un compromiso aún mayor de Montecon con el puerto de Montevideo".

Negocian envíos a seguro de paro en terminal TCP

La medida tomada por el gobierno argentino que tuvo como efecto que las cargas de ese país dejaran de trasbordar en puertos uruguayos, asfixia a la terminal privada de contenedores Terminal Cuenca del Plata. La compañía, que tenía en las operaciones de trasbordo cerca de la mitad de su actividad, se convirtió en uno de los principales afectados por la resolución.

"Estamos en un 45% de caída. No tenemos barcos de Argentina. Estamos haciendo importación, exportación y algo de trasbordo de Paraguay", dijo a **Búsqueda** el gerente de Relaciones Institucionales de Katoen Natie —accionista mayoritaria de TCP—, Fernando Correa.

Previendo ese impacto, en diciembre fuentes políticas habían adelantado que la terminal analizaba tomar medidas que podían derivar en el envío a seguro de paro de 500 empleados, incluyendo los de empresas tercerizadas (**Búsqueda** N° 1.743).

El momento de aplicar esas medidas llegó. El secretario ejecutivo del Sindicato Unico Portuario y Ramas Afines, Andrés Martínez, informó a **Búsqueda** que hoy, jueves 27, al mediodía negociarán con la empresa los envíos a seguro de paro en el Ministerio de Trabajo.

"Ahí ya vamos a ver cuánto personal estaría pasando al seguro de desempleo, en qué condiciones y qué acuerdo podemos llegar a hacer con la empresa", dijo.

El dirigente dijo que "tienen clarísimo" que "están llegando mucho menos barcos que antes" y "hay menos trabajo". De todos modos sostuvo que tienen "una discusión que dar" porque la empresa está dando una cantidad de servicios por fuera de los contenedores, como descargas de molinos eólicos y autos que llegan en tránsito y eso "es dinero que le está entrando a la empresa".

"Si hay que achicar algo, achiquemos, pero siempre en consenso con los trabajadores", dijo. Recordó que las amenazas de envío a seguro de paro son también "una forma de presionar al poder público".