

Uruguay aspira a ser centro logístico regional

Escrito por Pablo Tosquellas

Martes, 05 de Noviembre de 2013 12:49

MONTEVIDEO, 5 nov 2013 (IPS) - El pequeño Uruguay puede convertirse en un gran polo logístico del Cono Sur americano mediante el puerto de aguas profundas que el gobierno planifica en una zona turística sobre el océano Atlántico.

El proyecto es polémico dentro de este país, pues reconvertirá una zona turística y agreste. Y además competirá con terminales de sus dos grandes vecinos: Brasil y Argentina, país con el que ya hay tensiones comerciales y una rivalidad portuaria entre Buenos Aires y Montevideo que data desde la colonia española.

Según fuentes gubernamentales consultadas por IPS, la terminal se irá construyendo en etapas y, por su ubicación geográfica y su calado natural de 20 metros, se ofrece como punto de embarque de minerales y granos de países vecinos a menores costos.

El ministro de Transporte y Obras Públicas de Uruguay, Enrique Pintado, dijo a IPS que este proyecto debería ser como “una cooperativa” de todos los países de la región para ahorrar costos de flete y llegar con “los precios menos distorsionados” a los puntos de destino, principalmente el sudeste asiático y China.

Según un documento de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas, la terminal podría generar ahorros de 50 por ciento en costos logísticos para ciertos flujos de la región con destino a Asia, captando una carga de 50 millones de toneladas anuales.
Guerra de puertos recrudece

La decisión de Buenos Aires de prohibir que sus exportaciones se reembarquen desde terminales uruguayas, adoptada a fines de octubre, añade nuevas incertidumbres al proyecto de Rocha.

De momento, el principal afectado es Montevideo, un puerto concentrador de cargas regionales que recibe embarques desde varias terminales marítimas y fluviales argentinas y los traslada a buques de ultramar. Si la prohibición se mantiene, podría reducir en 25 por ciento la operativa montevideana.

Uruguay aspira a ser centro logístico regional

Escrito por Pablo Tosquellas

Martes, 05 de Noviembre de 2013 12:49

Montevideo, el principal puerto de Uruguay, ha logrado atraer un volumen de carga anual de algo más de 11 millones de toneladas, similar al de su vecino y rival, Buenos Aires, capital de un país con un territorio 16 veces más extenso y una población 13 veces más numerosa.

El ministro señaló que otros puertos regionales están “saturados”, como Santos, en el sudeste de Brasil y el mayor de América Latina, por lo que “el tiempo de espera para el ingreso de mercadería es excesivo”.

Para el subsecretario de Transporte e integrante de la Comisión Interministerial, Pablo Genta, la llave del éxito es la profundidad natural.

Hoy, con puertos sobre el Atlántico que tienen unos 12 metros de calado se pueden llegar a mover cargas de 60.000 toneladas por buque. El puerto de Rocha podrá más que duplicar esa capacidad, al poder acoger barcos de hasta 160.000 toneladas, dijo Genta a IPS.

Santos maneja una carga anual de más de 100 millones de toneladas.

“El puerto de Montevideo en sus mejores años mueve 12 millones de toneladas”, dijo Genta. Y la terminal de Buenos Aires apenas pasó los 11 millones el año pasado.

Uruguay quiere atraer una buena porción de los embarques de granos y minerales que Brasil, Bolivia, Argentina y Paraguay envían a China y el sudeste asiático.

Pero el subsecretario subrayó que Uruguay tendrá volúmenes de producción propios que justifiquen la obra, en referencia al proyecto Aratirí, en el centro del país, donde la empresa india Zamin Ferrous aspira a extraer 18 millones de toneladas de mineral de hierro por año para exportarlo a través de un mineraducto hasta la costa.

Uruguay aspira a ser centro logístico regional

Escrito por Pablo Tosquellas

Martes, 05 de Noviembre de 2013 12:49

De momento se realizan estudios económicos, topográficos y de hidráulica marina, así como físico-químicos para trazar una línea de base ambiental, con la intención de que las obras se liciten y adjudiquen en 2014.

En enero se aprobó la ley que habilita el puerto en el sudoriental departamento de Rocha, en una zona que hoy corresponde a los balnearios Mar del Plata, El Palenque y San Francisco. Se necesita expropiar terrenos para disponer de un área de 3.027 hectáreas. El gobierno convocó en julio a expresiones de interés de potenciales usuarios de la terminal.

Las costas de Mar del Plata, El Palenque y San Francisco están poco habitadas. Sus arenas blancas, vegetación agreste y olas blancas forman parte de una franja de playas de 46 kilómetros en cuyos extremos se encuentran La Paloma, la mayor ciudad turística de Rocha, y Cabo Polonio, inaccesible por carretera y que alberga un santuario natural de dunas móviles.

Los opositores al puerto, en especial el Movimiento por un Uruguay Sustentable, señalan que no hay ningún elemento que permita prever que los países vecinos se interesarán en emplearlo.

La única promesa de carga es la mina a cielo abierto de Aratirí, agregan, que todavía no tiene todos los permisos y genera una fuerte oposición social.

Ya hay recursos legales contra la habilitación del puerto.

El ministro Pintado insiste en que Uruguay no puede desaprovechar el hecho de que Asia “viene trasladando todos sus intereses de inversiones y negocios hacia su oeste y rompe con la lógica Norte-Sur”.

A mediano plazo se integrarían a las cargas de granos y hierro líquidos a granel, en especial petróleo y sus refinados, observó.

Uruguay aspira a ser centro logístico regional

Escrito por Pablo Tosquellas

Martes, 05 de Noviembre de 2013 12:49

Las autoridades estiman el costo en 1.000 millones de dólares, una inversión que se realizará en etapas, “como las capas de una cebolla”, según Pintado. Las diferentes terminales se irán construyendo a medida que los países vecinos y el sector privado manifiesten interés.

La empresa Corporación Navíos SA, que opera en régimen de zona franca en el puerto Nueva Palmira, en la confluencia de los ríos Uruguay y Paraná, viene siguiendo estrechamente el proceso y aspira a invertir en la terminal de Rocha, quizás mediante un contrato de participación público-privada.

La firma almacena y transborda cargas de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, que llegan en barcazas por la hidrovía, a buques de ultramar.

El ingeniero Ruben Martínez, directivo de la empresa, explicó a IPS que muchas de estas naves no salen “completas”.

“Hay mercaderías, como el mineral de hierro, que requieren buques más grandes”, y estos “necesitan un ‘stop off’ (escala) en otro puerto para complementar su carga”, dijo. Por eso, opinó, se podrían complementar las actividades de Nueva Palmira y las de la terminal de aguas profundas de Rocha.