

DESARROLLO MARÍTIMO Y FLUVIAL

En esta materia, los principales problemas a resolver en lo inmediato tienen que ver con:

- Argentina no permite que Uruguay desarrolle la más imprescindible infraestructura portuaria. Impide nuevas terminales en Nueva Palmira, Obstaculiza el dragado del canal Martín García.
- Argentina impulsa medidas que afectan gravemente al régimen de Puerto Libre, particularmente el Código Aduanero del Mercosur (CAM) sin una mayor resistencia desde el gobierno uruguayo.
- Argentina y Brasil pretenden impedir que las líneas navieras internacionales acopien carga en Montevideo, imponiendo que las cargas locales se movilicen con la Bandera del Mercosur, con el Acuerdo Multilateral de Cargas del Mercosur.
- Argentina decide un nuevo trazado del canal de acceso a Buenos Aires, alejando a Montevideo y Nueva Palmira en unos 180 km del itinerario de los barcos que llegan a Argentina.
- Argentina prohíbe que la carga de ese país pase por nuestros puertos, alegando que Uruguay no suscribió el referido acuerdo y a la vez, se reduce la dimensión de los trenes de barcazas, incrementando costos cuando la carga viene a puertos uruguayos.
- Necesidad de atender y solucionar las cuestiones vinculadas con infraestructura, que deberá ampliarse para acompañar el crecimiento de la actividad. Además de inversiones (públicas y privadas) este capítulo requiere de una mejor planificación y coordinación y de inversiones que mejoren la interacción entre los puertos y las ciudades (ejemplo: Nueva Palmira).

En este marco, parece a la vez oportuno considerar y estudiar detenidamente los anuncios relativos a la construcción de un Puerto de Aguas Profundas. Este emprendimiento requiere un estudio serio que sustente la viabilidad del proyecto, ya que se plantea una ubicación que no parece la más adecuada. Definir con anticipación la viabilidad de este tipo de proyectos es muy importante para definir las inversiones que son necesarias para el resto del sistema logístico. A título de ejemplo, de ser el PAP un proyecto viable, seguramente sería más eficiente ins-

talar la regasificadora (que se piensa instalar en Puntas de Sayago) en dicho puerto. La Comisión Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), que hace años que no sesiona formalmente, tiene reglamentos poco atractivos que no condicen con el espíritu generoso del Acuerdo de las Leñas.

También y en Uruguay, las reparaciones navales han crecido sostenidamente, desde la época colonial, junto con el tamaño de los buques que navegan por el Río de la Plata y el Río Uruguay. No hay tráfico marítimo o fluvial sin astilleros y talleres dedicados a la reparación naval allí donde se necesite. Los puertos adquieren un valor estratégico mayor si los buques que los utilizan disponen de servicios de reparación ante eventuales accidentes y desperfectos. Los buques que operan en Uruguay o cerca de nuestras costas, deben encontrar una relación costo-beneficio atractiva para realizar su mantenimiento de rutina en Uruguay. Como los buques que hoy frecuentan el Río de la Plata son de mayor porte, se necesitan astilleros más grandes. Esta industria tiene, además, varias ventajas para el país ya que es intensiva en mano de obra calificada: más de cinco puestos de trabajo directo por cada millón de dólares invertidos; permite el ingreso de divisas 95% de las reparaciones navales en Uruguay son exportación de servicios y la posibilidad de contar con los medios para atender los buques de mayor porte que pasan por la región, da a nuestro país autonomía, presencia y mayores oportunidades de desarrollo.

Objetivos generales

- Profesionalizar la integración de los cuadros funcionales de Cancillería y de la CARU y la CARP, a efectos de que se defiendan eficaz y adecuadamente los intereses nacionales.¹⁰³
- Confirmar la reforma portuaria de comienzos de 1990 expresando una vocación por la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos para toda la región, preservando y en lo posible mejorando las ventajas alcanzadas.
- Rever los conceptos de estructura tarifaria aplicadas en la ANP a fin de incentivar más el uso de los Puertos Uruguayos.

¹⁰³ Ver Uruguay integrado al mundo – Capítulo RREE

- Crear un segundo registro nacional de buques a efectos de facilitar y promover la formación de una marina mercante con bandera uruguaya. El objetivo es contar con una herramienta facilitadora y competitiva para el abanderamiento nacional de buques para ser utilizados en el transporte marítimo regional de cargas, y en particular en el transporte de cargas en tránsito que se movilizan en la región. Este registro estaría dirigido a buques de transporte de cargas cuyo destino exclusivo sea la navegación comercial exterior o extra nacional.

Objetivo estratégico 1 – Impulsar y concretar el desarrollo portuario del país

Para el cumplimiento de este objetivo desarrollaremos las siguientes acciones:

1. Construir la infraestructura portuaria en Nueva Palmira (accesos, muelles, terminales y atracaderos de barcazas, imprescindibles para la prestación de servicios a la región).
2. Analizar la viabilidad de un Puerto de Aguas Profundas (PAP) sobre la base de que se pueda asegurar la operativa de cargas regionales en volúmenes que lo hagan viable. Los estudios se llevarán a cabo por empresas especializadas de prestigio internacional. De ser viable, se concesionará la construcción por determinado plazo, en un esquema que asegure la mayor competencia posible. Al finalizar el plazo de la concesión, la infraestructura quedará en propiedad del Estado. Las inversiones no contarán con garantía soberana del Estado.

Objetivo estratégico 2 – Mejorar la navegación y el Transporte Fluvial

Para el cumplimiento de este objetivo desarrollaremos las siguientes acciones:

1. Retomar el acuerdo URUPABOL aunando esfuerzos con Paraguay y Bolivia, para promover la hidrovía y disminuir la dependencia existente a la fecha con la República Argentina.
2. Ayudar a Paraguay y a Bolivia, que también padecen políticas argentinas negativas, a atender la necesidad de disponer de un acceso marítimo apto para su comercio internacional.
3. Rever y actualizar los reglamentos para el transporte de mercaderías por la Hidrovía Paraguay-Paraná, considerando entre otros:

4. Fortalecer el CIH como autoridad ejecutiva única.
5. Remover todas las trabas existentes al día de hoy en todos los países integrantes del Tratado (por ejemplo habilitaciones de pilotos, Dimensiones Máximas de Convoyes,
6. Crear la conciencia para promover y desarrollar el cuerpo de regulaciones con el principio que el armador se auto regula y las autoridades auditen, lo que significa, empezar de una vez por todas a contar con equipos modernos, entrenamiento de tripulaciones, mantenimiento operativo. inspecciones técnicas permanentes y auditorías de seguridad
7. Se debe mejorar la normativa vinculada con los Amarraderos, ya que es un tema que el sector privado de operadores reclama se aborde responsablemente.
8. Desarrollar Proyectos fluviales sobre el Río Uruguay: Se realizarán estudios respecto de la viabilidad de los mismos (considerando mercado potencial, aspectos ambientales y demás requerimientos del Tratado del Río Uruguay). Se deberá retomar una actitud negociadora que refuerce nuestra soberanía (sin dejar de usar los mecanismos de información y consulta previstos).

Objetivo estratégico 3 – Desarrollar e impulsar las reparaciones navales

Para el cumplimiento de este objetivo desarrollaremos las siguientes acciones:

1. Promover en el ámbito portuario el desarrollo de las reparaciones navales, por ser una condición muy necesaria para el desarrollo de la actividad portuaria, aumentando los espacios dedicados con el objetivo de duplicar la facturación actual de 25 millones de dólares, buscando atender la demanda de servicios a buques de eslora mayores a 230 metros.
2. Preservar las instalaciones del Estado (en particular, de la Armada Nacional) dedicadas a las reparaciones y construcciones navales, para ser usadas por la flota civil y militar del propio Estado.
3. Promover asociaciones “público - privadas” transparentes, fijando un canon conveniente por el uso de la infraestructura pública existente.