



MERCOSUR EN LA PRENSA MERCOSUL NA IMPRENSA

28 de mayo de 2021
28 de maio de 2021

La Selección de Noticias del MERCOSUR reúne notas de prensa de distintas fuentes. Esta Selección no refleja la opinión ni posición oficial del Parlamento del MERCOSUR; su contenido es incluido sólo como una referencia a los visitantes de nuestra página en Internet.
A seleção de notícias do MERCOSUL reúne notícias de imprensa de distintas fontes. Esta seleção não reflete a opinião e posição oficial do Parlamento do MERCOSUL, sendo apenas uma referência aos visitantes do nosso site.

@parlasur | secomunicacion@parlamentomercosur.org | www.parlamentomercosur.org



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

ÍNDICE



ARGENTINA

télam



AGENCIA NACIONAL
DE NOTICIAS

- [Brasil no pretende abandonar el Mercosur pero sí modernizarlo, según el ministro Guedes](#)



BRASIL

O GLOBO

- [Guedes nega saída do Mercosul, mas diz que Brasil quer modernizar o bloco](#)



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



LA NACIÓN

- [Parlasur analiza expulsión de paraguayo por vacunación vip](#)



- [La UEE busca ampliar comercio con Uruguay pese su exclusión de preferencias](#)



EL PAIS

- [Plantean aumentar la productividad y ampliar mercados](#)
-



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

crónicas

- [Olaizola: “Por definición, la hidrovía no puede ser un tema de disputa sino de integración”](#)
- [Albertoni sobre comercio exterior: “Uruguay ha perdido en esta década demasiado tiempo”](#)

La República |
El Diario Plural

- [Especialización de las cargas para un puerto competitivo](#)



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Argentina

télam



AGENCIA NACIONAL
DE NOTICIAS

Brasil no pretende abandonar el Mercosur pero sí modernizarlo, según el ministro Guedes

El ministro de Economía brasileño, Paulo Guedes, afirmó este jueves que Brasil no pretende abandonar el Mercosur aunque sí "modernizarlo" con la reducción de la tarifa externa común.

"No vamos a salir del Mercosur. Queremos seguir con la integración pero no está funcionando como debería. Queremos modernizar el Mercosur", dijo Guedes en un evento empresarial llamado Coalizao Industria.

Guedes dijo que el comercio entre el Mercosur se redujo dos tercios desde el inicio del bloque, en 1991.

El llamado 'superministro' de Economía de Jair Bolsonaro fustigó el rumbo de la industria automotriz brasileña, cuya exportación abastece principalmente a Argentina y a otros países sudamericanos.

"Nuestra industria automotriz se fue achicando y limitando a nuestro vecindario, que es importante pero nosotros deberíamos haber vendido autos a Corea porque los empezamos a producir antes que ellos", dijo el ministro, un ultraliberal que reivindica la dictadura chilena de Augusto Pinochet, para la cual trabajó en el sector educativo.

Guedes negó que el cierre de las tres fábricas de Ford en Brasil tenga que ver con falta de confianza con el gobierno de Bolsonaro.

"Es un sector amenazado por el auto eléctrico o a hidrógeno. Ford se fue de Brasil no por nuestro gobierno sino porque es un sector en dificultades en todo el mundo", argumentó.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

El evento virtual estuvo marcado por el 'zoombombing', un ataque virtual de desconocidos que causan tumulto en la transmisión.

Los industriales indagaron a Guedes sobre la apertura comercial que el gobierno impulsa y respondió: "somos liberales pero no tontos".

Crítico del Mercosur, Guedes defiende la reducción de la tarifa externa común para permitir el ingreso de productos importados de otras regiones y la modificación del Tratado de Asunción para poder negociar acuerdos en forma unilateral con otros bloques o países.

El exfinancista Guedes dijo que no pretende crear impuestos para combatir el déficit fiscal y que el camino es el del ajuste presupuestario.

Sin embargo, dijo que en caso de necesidad en la pandemia, Brasil "tiene compromiso tanto con la salud como con la economía".

"Imaginen una economía desorganizada en medio de una pandemia, el país se hunde. Observen el drama de Venezuela y Argentina", disparó el ministro.





Brasil



Guedes nega saída do Mercosul, mas diz que Brasil quer modernizar o bloco

O ministro da Economia, Paulo Guedes, repetiu nesta quinta-feira que o governo brasileiro não quer deixar o Mercosul, mas sim modernizar o bloco. "Nós não vamos sair do Mercosul. Queremos continuar a integração, mas não está funcionando como deveria. Queremos fazer a modernização do Mercosul", afirmou, em participação em evento realizado pela Coalizão Indústria. Guedes avaliou que o carro elétrico ou movido a hidrogênio é uma ameaça à indústria automobilística tradicional, citando o crescimento da Tesla.

"O setor está sendo apertado no mundo inteiro. A Ford deixou o Brasil não por causa do governo, mas porque está em dificuldades no mundo todo", completou. Para o ministro, a indústria automotiva brasileira já foi um grande foco de crescimento, acabou encurralada. Segundo ele, montadoras deixam o Brasil por questões estruturais.

"Gradualmente a indústria automotiva no Brasil foi se enrijecendo e se limitou à nossa vizinhança, que é importante. Mas nós é que tínhamos que vender automóvel para a Coreia. Começamos a produzir antes deles", acrescentou.

Guedes lembrou que a situação da pandemia na América Latina atualmente impede a negociação de novos acordos automotivos. "Se fomos procurar a Argentina agora para falar disso, nem seremos recebidos", concluiu.



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Paraguay

LA NACIÓN

Parlasur analiza expulsión de paraguayo por vacunación vip

El plenario del Parlamento del Mercosur se reunió el día de ayer para proceder al tratamiento de los proyectos relacionados con la pérdida de mandato de los parlasurianos Fabián Rodríguez Simón, de Argentina, acusado de extorsión y de integrar una asociación ilícita, y Celso Troche, de Paraguay, acusado de tráfico de influencias para vacunarse contra el COVID-19 fuera del rango establecido.

En la jornada, luego de un largo debate de los parlamentarios y parlamentarias de todos los Estados partes, en el que se hizo énfasis en la necesidad de una decisión rápida por parte del Parlasur, respetando el debido proceso legal; el pleno resolvió girar las propuestas y los antecedentes a la Comisión de Presupuesto y Asuntos Internos, que deberá dictaminar al respecto.

Paraguayos piden su pérdida de investidura

El parlasuriano Nelson Argaña expresó que en el caso de su compatriota y colega sea procesado, que la pérdida de su investidura suceda de manera "rápida, pronta, sobre todo porque se trata de tráfico de influencia sobre un tema tan delicado y tan significativo, que está siendo puesto en debate en el mundo, que es el tráfico de influencia para vacunarse".

Argaña pidió a la presidencia del Parlasur que el caso particular de la delegación paraguaya sea enviado a la Comisión de Asuntos Internos para que se expida. "El presidente de la delegación paraguaya, Tomás Bittar, dijo que si su colega Celso Troche tenía un poco de decoro, debería renunciar", señaló Argaña.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

“Exigimos la renuncia del parlamentario del Mercosur, Celso Troche, nos dirigimos de forma pública a fin de que presente su renuncia indeclinable al Parlamento, ya que se ha comprobado que recibió la vacuna contra el COVID-19 en forma irregular, antes del plazo que le corresponde a su franja etaria, y en perjuicio de todas las personas que en nuestro país están esperando recibir el inmunizador”, expresan comunicado mediante.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Paraguay



La UEE busca ampliar comercio con Uruguay pese su exclusión de preferencias

"Estamos enfocados en un incremento significativo del volumen de comercio mutuo con Uruguay, afirmó el representante de la alianza postsoviética durante una reunión con la viceministra de Exteriores uruguaya, Carolina Ache, citado en un comunicado de la UEE.

La UEE está conformada por Armenia, Bielorrusia, Kazajistán, Kirguistán y Rusia.

Nazaruk informó a la representante uruguaya sobre la decisión de la UEE de excluir a una serie de países desarrollados, entre ellos Uruguay, de la lista de beneficiarios del sistema generalizado de preferencias arancelarias de la organización, que establece una reducción de un 25 % de las tasas aduaneras.

Sin embargo, la UEE ofreció a Uruguay un plazo de adaptación a las nuevas condiciones hasta el 12 de octubre de 2021, durante el cual las mercancías uruguayas continuarán beneficiándose de las tasas preferenciales.

Según el funcionario de la UEE, esta medida "no limita" las exportaciones de Uruguay, sino que está dirigida a aplicar tasas aduaneras uniformes para todos los importadores extranjeros.

Las partes concordaron en la necesidad de buscar nuevas vías para incrementar el intercambio comercial mutuo.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

La viceministra uruguaya recordó que en 2018 la UEE y el Mercosur firmaron un Memorandum de cooperación económica y comercial en Montevideo, al señalar que su país fue uno de los más implicados en promover este acuerdo, según el comunicado de la Unión.

El intercambio comercial entre la UEE y Uruguay experimentó un crecimiento estable entre 2016 y 2019, con un incremento de 155.000 millones de dólares a 232.000 millones de dólares.

En 2020 el intercambio comercial se redujo debido a la pandemia de coronavirus, con una caída del 20,4 % al nivel de 185.000 millones de dólares.

Uruguay exporta a los países de la UEE productos agropuecuarios, fundamentalmente lácteos y cárnicos, mientras que recibe de la UEE fertilizantes e hidrocarburos.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Uruguay

EL PAIS

Plantean aumentar la productividad y ampliar mercados

«Algo que nos ha dejado esta pandemia es que en momentos de crisis hay que trabajar en forma coordinada, el diálogo y la empatía son fundamentales». La afirmación pertenece al presidente de la Cámara de Comercio y Servicios del Uruguay, Julio César Lestido (foto), en ocasión del webinar «Estrategias de empresarios y emprendedores para acelerar los motores de la economía», organizado por la Asociación de Asociación Cristiana de Dirigentes de Empresa (ACDE).

Durante su exposición, Lestido remarcó que estamos viviendo una situación en el mundo del trabajo que nos obliga a pensar en una flexibilización laboral. También se refirió sobre la inserción internacional, más allá del Mercosur. «Uruguay necesita negociar con el mundo entero, abrirse a los mercados, y con mejores ventajas que sus competidores», subrayó.

A su vez, se refirió a la importancia de incentivar la inversión privada para crear fuentes de trabajo. «El proceso de reactivación económica necesariamente debe ir acompañado de la generación de fuentes de trabajo, y así lograr mejores condiciones de vida para toda la sociedad», señaló Lestido.

El empresario subrayó la importancia de innovar en cuanto a la tecnología. «Tenemos que ir delante de los avances tecnológicos, no podemos titubear más. Debemos dar el paso para aumentar los niveles de productividad y ampliar mercados», afirmó.

También se refirió al desafío de estar preparados para este «gran salto» y consideró fundamental la inversión en educación, tanto en la capacitación de los empresarios pero sobre todo en las poblaciones más jóvenes.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

«La recuperación va a depender en gran medida de la capacidad que podamos tener entre el sector privado y el público para aprovechar las oportunidades que nos brinda el mundo tecnológico», afirmó el empresario.

Julio César Lestido destacó la importancia de generar mesas de diálogo con una agenda de trabajo donde la digitalización, el teletrabajo y las distintas capacidades sean claves.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Uruguay

crónicas

Olaizola: “Por definición, la hidrovía no puede ser un tema de disputa sino de integración”

Argentina está en proceso de licitar su tramo de la Hidrovía Paraguay-Paraná. En este contexto, el Ministerio de Transporte argentino disolvió la Unidad Ejecutora Especial Transitoria Hidrovía, órgano creado especialmente para asesorar al ministro en el proceso de licitación pública para la explotación de la vía navegable Paraguay-Paraná. Según publicó ayer el diario argentino Página 12, la tarea pasará a estar en manos de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables que depende del Ministerio del vecino país.

La Resolución publicada en el Boletín Oficial bajo la firma del flamante ministro de Transporte, Alexis Guerrero (sucesor del recientemente fallecido Mario Meoni) estableció que la autoridad portuaria nacional antes mencionada deberá asistir y asesorar al ministro de Transporte en lo vinculado a la elaboración del o los pliegos para la Licitación Pública Nacional e Internacional para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal Paraguay-Paraná.

Quien se encargará del proceso licitatorio a partir de ahora es el uruguayo Leonardo Esteban Cabrera Domínguez, nacido en Uruguay pero radicado en Concepción del Uruguay, Entre Ríos.

Cabe recordar que el gobernador bonaerense, Axel Kicillof, manifestó que el Estado debería tener el control, la fiscalización y el cobro de los peajes de la Hidrovía (concesión que actualmente mantiene la sociedad Hidrovía S.A.). Consultado por CRÓNICAS sobre cómo puede afectar a Uruguay lo que suceda en esta concesión, el subsecretario de Transporte y Obras





Públicas Juan José Olaizola, señaló: “El proyecto de la hidrovía es muy importante para los cinco países que la integran. Para Uruguay es de fundamental importancia, entre otras cosas, por la ubicación estratégica que tiene el puerto de Nueva Palmira como extremo de la hidrovía negociado en el acuerdo del año ‘92. Es cierto que en el último año, sobre todo, han habido declaraciones y algunas decisiones que pueden afectar lo que es la esencia de la hidrovía”.

En ese sentido, el viceministro, resaltó que Uruguay está atento a seguir muy de cerca las decisiones que se toman en el ámbito del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná-Paraguay que él mismo integra para poder mantener vivo el espíritu de la hidrovía que no es otro que otorgar una vía de entrada y salida a los países mediterráneos y a la producción argentina.

En este contexto, Olaizola destacó que es relevante visualizar el trabajo en otras hidrovías que hay en Europa o en Estados Unidos que son de integración y de desarrollo. “Por definición, la hidrovía no puede ser un tema de disputa sino de integración, de mejora de costos y de posibilidades para los distintos países que la integran”, destacó.

En este marco, el viceministro fue claro en la postura del gobierno uruguayo de apostar al diálogo: “Seguimos siendo optimistas en la defensa de los intereses de Uruguay y en la posibilidad de seguir dialogando y buscando soluciones que contemplen los intereses de los distintos países y que permitan a la Hidrovía Paraguay-Paraná seguir siendo la vía de entrada y salida de mercadería tan importante que ha sido en los últimos 30 años”.

Consultado acerca de si lo construido corre riesgo a causa de las tensiones que en el último tiempo se han generado entre Uruguay y Argentina, el subsecretario estimó: “Yo apuesto al diálogo, a la defensa de los intereses regionales y a la habilidad de la diplomacia oriental y de los actores del transporte y de los puertos que trabajando en forma mancomunada en todos estos años han conseguido logros importantes”.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

A este respecto, Olaizola recordó la gestación en el gobierno del Partido Nacional -el presidente era Luis Alberto Lacalle- de algunos hitos como el protocolo “Las Leñas”, concebido en 1992 por los estados miembros del Mercosur, la ley de puertos o la misma Hidrovía Paraguay-Paraná. “Son mojones que han permitido mejorar la actividad portuaria, captar cargas y darle un desarrollo a la operativa portuaria en nuestro país; aspiramos a que esto se mantenga”, reflexionó y aseveró que, aunque es natural que aparezcan “nubarrones ocasionales, allí estará la habilidad de los negociadores uruguayos para poder sortearlos y seguir fortaleciendo este instrumento que es tan importante”.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Uruguay

crónicas

Albertoni sobre comercio exterior: “Uruguay ha perdido en esta década demasiado tiempo”

Acuerdos bilaterales > "Yo no sé si la lógica es negociar con los grandes", consideró

En diálogo con CRÓNICAS, el Doctor en Política y Relaciones Internacionales, Nicolás Albertoni, se refirió a la realidad uruguaya en materia de inserción internacional. Así, reflexionó sobre el Mercosur y su modernización en un contexto post crisis, y analizó cómo debería pararse Uruguay frente al mundo actual del comercio exterior. En este sentido, el experto comentó que el horizonte del país «deben ser nuestros competidores», haciendo alusión especialmente a Oceanía. A su vez, aseguró que «Uruguay ha perdido en esta década demasiado tiempo».

Por Ignacio Palumbo | [@ignacio_palumbo](#)

– ¿Cómo evalúa la gestión de las relaciones internacionales del gobierno en este año caracterizado por la pandemia?

– Esa salvedad no es menor. A veces cuando se hacen críticas en términos generales parece como que no se dan cuenta que estamos en un año de pandemia. No nos debe apaciguar, porque es verdad que el mundo siguió, pero nosotros tenemos la traba inicial -si se quiere- de un debate eterno para algunos, como es el tema Mercosur, que también genera que en un contexto de crisis como el de hoy uno no puede dar pasos dobles, como sí los han dado otros países, como así también Nueva Zelanda y Australia, que tienen brazos más flexibles para realizarlo.





Entonces, yo creo que es la combinación de dos factores: la pandemia y un Mercosur que parece querer poner sobre la mesa algunos temas de repensarse.

Quedó claro desde un inicio que hay una impronta de querer concretar. A mí me gusta hablar de consensos pasivos... Hay un consenso pasivo a nivel nacional en estos temas de saber hacia dónde queremos ir, pero por lo menos en este gobierno se ve una impronta de un consenso activo; es decir, dado que está ese consenso pasivo de hacia dónde ir, veamos de concretarlo.

– Ha insistido que una de las razones que deberían motivar al Mercosur a dar pasos importantes es el hecho de que el mundo está yendo hacia otro camino. ¿Por qué es importante que en el bloque se dé este debate?

– Nos debemos sincerar y ver que la lógica de modernización del bloque no es sinónimo de fracaso del Mercosur, sino de una adaptación a un nuevo tiempo, con nueva evidencia. Nos cuesta mucho concretar acuerdos porque tenemos agendas diferentes. Ahí está la importancia. El tema número uno en la agenda es el Mercosur; yo le pondría temporalidad hasta fin de año para saber en dónde estamos parados.

– Habla de modernizar el Mercosur. ¿Qué implica esto, cómo debería ser el proceso?

– (Hay que) hacer evidente que cuando hay países que nos invitan a negociar, o nosotros salir a buscarlos, y no hay una razón o interés inmediato de parte de los miembros de concretar ese acuerdo, ahí a todas luces debe existir una lógica de que por lo menos las economías menores -Paraguay y Uruguay-, puedan tener cierta flexibilidad de avanzar a otros tiempos. No necesariamente en la agenda comercial tradicional, aduanera propiamente, sino ver que en una negociación de las que se les llama *big agenda agreements* -que son acuerdos que van más allá del comercio- hay capítulos de inversión, de cooperación, y después sí hay capítulos comerciales propiamente. Pero en cooperación e inversiones, yo creo que a todas



lucos no habría ningún problema que mañana Paraguay o Uruguay -o incluso los otros grandes también- puedan ir bilateralmente, que empiece a impregnarse en la agenda del Mercosur esta posibilidad.

Lo que nos estamos perdiendo es avanzar en capítulos cualitativos como cooperación o inversiones. Eso es lo de máxima, un Mercosur flexible.

Después, es darnos cuenta de que si no hay factores de consenso se puede jugar un poco a la lógica post crisis. No hay dudas que un país como el nuestro luego de la pandemia va a necesitar una expansión comercial, económica y de inversiones. Si mañana pedimos flexibilidades más micro, post crisis, para un puñado de sectores, le pido al Mercosur para salir a buscar mercados y no le pido que me abra todo y flexibilicemos. Esta lógica podemos usarla también como argumento, pero el elemento de máxima que presentó el gobierno creo que sería un “*second best*” de poder empezar a negociar; “ya que ustedes no quieren, déjennos por lo menos usar la integración para poder salir de esta crisis».

– Se refiere a la propuesta hecha por Uruguay a Argentina para flexibilizar el bloque. ¿Cuál cree que será la respuesta? ¿Qué camino debería tomar nuestro país?

Primero, esperar. Si realmente es muy magra la aceptación que exista -o nula- a la propuesta, yo creo que Uruguay no debería quedarse con las manos vacías en esta conversación y tendría que reverdecer el diálogo. Me parece que la lógica de concentrarnos en un escenario post crisis y ver en el bloque una plataforma para salir de esto y poner una propuesta concreta sería un segundo escenario para ver.

No es menor que las empresas (uruguayas) siguen dependiendo mucho del bloque. Esto no es un cambio de domingo a lunes. En 2020 exportaron aproximadamente 1.600 empresas en Uruguay. Unas 800 de ellas (el 50%) exportaron algo al Mercosur; 500 (el 31%) exportaron más del 75% de sus productos al Mercosur; 400 (es decir, el 25%) exportaron entre 90% y 100% al Mercosur. O sea que el 25% de las empresas que exportan están atadas al Mercosur.



Por eso esto no es un debate de blanco o negro. Acá hay cuestiones de márgenes y de política pública a zurrir. No hay que dar portazos, porque hay un tema estructural de nuestras exportaciones que no es menor y nos puede costar muy caro si queremos hacer -como habían dicho por ahí- un «Uruexit». Es más, yo creo que este escenario es casi imposible; es más bien de diálogo, diplomacia y quizás la espera, pero para lograr consensos intermedios.

– **¿Qué país debería tomar Uruguay como ejemplo de comercio exterior? ¿Cuánto falta para llegar a eso?**

– Nuestro horizonte deben ser nuestros competidores. Uruguay ha perdido en esta década demasiado tiempo. Entonces, el horizonte son nuestros competidores y además ser proactivos, tener una agenda bastante armada.

– **¿Cuáles serían nuestros competidores? ¿Qué países o mercados los constituyen?**

– Nueva Zelanda y Australia, países con una agenda, con una estructura productiva muy similar y hasta una cierta lógica climática comparable.

Yo me focalizaría en Oceanía. De hecho, hay un número concreto por del Centro de Estudios para el Desarrollo (CED), dónde venimos trabajando en el IVC (Índice de Vulnerabilidad Comercial). Los datos de 2020 mostraban que el 63% de nuestras exportaciones pagan aranceles al entrar. Mientras tanto, en Nueva Zelanda esto es el 30% y en Australia el 25%. Entonces, en términos deportivos, estamos saliendo a la cancha varios goles abajo.

– **Durante varios años se ha hablado de la posibilidad de un TLC entre Uruguay y China. Además, el Mercosur tiene en agenda a países como Corea del Sur, Líbano, Canadá y Singapur. ¿Con qué otros países cree que Uruguay podría, o debería, profundizar sus relaciones comerciales?**



– Si queremos una lógica más bilateral (si se habilita), yo creo que los países de mayor complementariedad y de escalas negociables con Uruguay serían una buena estrategia. Con esto me refiero concretamente a Singapur, Corea, países de complementariedad y escalas similares o cercanas.

Yo no sé si la lógica bilateral es empezar con grandes. Países como Estados Unidos (EEUU), China, o un bloque como la Unión Europea (UE) cuestan. Si mañana surge una lógica de flexibilización, no me inclinaría hacia economías grandes, sino más bien hacia economías complementarias y después sí, ir a un segundo nivel, mientras el Mercosur se termina de discernir cómo va a lidiar con las economías grandes y las flexibilizaciones.

– **¿Cómo ve el acuerdo con la UE? ¿En qué momento está, cómo estamos parados?**

– En un momento de enorme incertidumbre. Cuando se ponen temas sobre la mesa tan abstractos como tener políticas medioambientales buenas es muy complejo continuar; y lo digo desde el aprecio a la UE. Yo creo que es uno de los bloques con quien deberíamos seguir profundizando mucho más porque tiene valores muy similares y cercanos a los nuestros.

Pero yo creo que hoy el momento es de enorme incertidumbre porque el escollo es un tema muy difícil de cuantificar, de enorme importancia para los dos, pero de enorme dificultad para medir.

– **Uruguay proyecta grandes avances en materia de impacto ambiental. ¿Puede ser un punto a favor para construir nuevas alianzas?**

– Hay una agenda en términos de servicios, economía digital, en aspectos medioambientales en las que Uruguay cuando quiera puede salir a la cancha. Nadie lo puede limitar. Entonces, yo creo que nuestro país hasta podría ser un actor protagónico en el mundo, y así como se generó un TISA para servicios, tener un papel destacado en el mundo del comercio



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

y las reglas medioambientales, y nos puede poner en agenda. Un acuerdo plurilateral de consensos intermedios en temas ambientales en donde Uruguay sea un actor protagónico creo que sería una buena idea.

Chile, Perú, Colombia y México constituyeron en 2011 la Alianza del Pacífico, con el objetivo de acelerar la integración entre sí, y ante todo con Asia, nuevo eje del proceso de acumulación global.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Uruguay



Venezuela, eje de un debate con ex mandatarios de Iberoamérica

Chile, Perú, Colombia y México constituyeron en 2011 la Alianza del Pacífico, con el objetivo de acelerar la integración entre sí, y ante todo con Asia, nuevo eje del proceso de acumulación global.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Uruguay

La **R**epública |
El Diario Plural

Especialización de las cargas para un puerto competitivo

El Plan Maestro del Puerto de Montevideo del año 1999 fijó la necesidad de instalar una terminal especializada para el transporte de mercaderías en contenedores, lo que asegura rendimiento y calidad. Para eso, es necesaria una inversión a largo plazo

Sobre el final de la prehistoria, cuando el hombre logró dominar los metales, se supo que la especialización de las tareas genera mejores resultados que el esfuerzo individual. Fue cuando la economía de la caverna cambió y se hizo posible el intercambio de bienes. Ese principio llega a los tiempos modernos y se aplica en todo tipo de intercambio de bienes. La especialización asegura rendimiento y calidad. En esa línea, el Plan Maestro del Puerto de Montevideo, aprobado en setiembre de 1999, recomendó la instalación de terminales especializadas para mejorar la capacidad del servicio. Se trata de una visión que fue aceptada por todo el sistema político tras largos años de estudio y elaboración de planes y proyectos al respecto. De hecho, se trata de un acuerdo nacional que incluyó a todas las partes interesadas en el mejoramiento de la economía. Para ese entonces, el transporte de mercaderías en contenedores ya era una realidad que estaba cambiando el transporte en el mundo. Por eso el Plan Maestro del Puerto de Montevideo fijó la necesidad de instalar una terminal especializada para esta modalidad, además de prever la instalación de otras áreas especializadas tal como sucede hoy en día con los graneles y la celulosa, por ejemplo. Desde ese momento se sabía que era necesario invertir con una mirada de varias décadas.





CONTENEDORES

El visionario documento destacó en aquel entonces que "el tráfico de contenedores necesita un nivel de calidad y competitividad elevado" ya que "se trata de un sector prioritario para el puerto vinculada directamente al desarrollo de las actividades logísticas de Puerto Libre". A texto expreso, y sin lugar a especulaciones, quedó establecido que para mejorar los niveles productivos del puerto había que instalar como prioridad "desarrollar el tráfico de contenedores con Montevideo como puerto regional de entrada/salida del Mercosur" especializar las áreas que se creó Terminal Cuenca del Plata SA (TCP), una sociedad originariamente entre la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) con un 80% del capital accionario, y la Administración Nacional de Puertos (ANP) con un 20%. Según la ley que estableció su creación, el 80% perteneciente a CND fue subastado en 2001. Este porcentaje fue inicialmente obtenido por Katoen Natie junto a socios uruguayos y actualmente está en propiedad de Katoen Natie. Mediante el transparente sistema, la empresa se hizo del control de las operaciones por un espacio de 30 años. De esta manera se consolidaba la idea de los acuerdos de largo plazo en el puerto, un concepto ligado directamente a las políticas de Estado, una promesa largamente difundida en la vida política nacional. Tal esperanza mostraba un camino para otros emprendimientos de gran envergadura que llevarían adelante los inversores del exterior que veían en Uruguay un país apetecible y firme en sus decisiones. OTRAS ÁREAS

ESPECIALIZADAS

Sobre la concepción del Plan Maestro original y sus actualizaciones se concesionó el espacio y se construyó la terminal especializada en graneles (TGM) ubicada en el extremo oeste del puerto, que contó con un plazo original de concesión que recientemente fue extendido. También se encuentra en construcción la terminal de celulosa con un período de concesión de 50 años.

TENSIÓN





A pesar de los debates esperables, el acuerdo fue reconocido y reafirmado por todo el sistema político a la hora de ocupar posiciones de poder. Nunca se cambió el fondo del asunto. Sin embargo, aquel pacto tendría contradicciones que se arrastran hasta nuestros días. Otro operador privado, Montecon, se hizo cargo de los servicios de carga, descarga y operaciones de contenedores en los muelles públicos mediante permisos de corto plazo que fueron renovados periódicamente. Aquel primer impulso en defensa de la especialización en el puerto y de las políticas de Estado comenzó a resquebrajarse. Montecon comenzó a operar y presentarse al mundo como la "segunda terminal especializada" de Montevideo cuando no tenía las habilitaciones con las que contaba TCP. Desde el primer momento, la sociedad entre Katoen Natie y el Estado debió realizar inversiones millonarias en playas de contenedores, muelles y equipamiento de alta tecnología para la carga y descarga de contenedores, su tarea específica. Además, tuvo que abonar un canon por el derecho a explotar la concesión. Desde las tribunas políticas de todos los partidos uruguayos se muestra el trabajo en el puerto como un ejemplo a mantener en políticas de Estado y compromisos de largo plazo.

ACUERDO

El Puerto de Montevideo es una de las tarjetas de presentación para la estrategia comercial nacional. Tras años de intercambio de munición de distintos tamaños, el Estado resolvió mantener la lógica de aquel Plan Maestro del Puerto de finales de la década de 1990, además de honrar los compromisos asumidos en el momento que realizó la concesión. Con ello enmarcó una forma de gestionar los grandes asuntos nacionales. El ya conocido acuerdo transaccional entre Katoen Natie y el Estado es una fórmula que permite una mirada de largo plazo tal como se fija en el Plan Maestro de 1999. Se acordó disponer de un monto de 455 millones de dólares para la construcción de una playa de contenedores de 22 hectáreas y un muelle de 700 metros de largo. Los trabajos incluirán perforaciones en roca y la extracción de millones de metros cúbicos de barro. Si bien los primeros estudios de planificación están comenzando, se espera que la obra genere un número importante de puestos de trabajo en un momento muy especial para la economía uruguaya. Dentro del acuerdo entre TCP y el Estado se encuentra el compromiso de la re-baja tarifaria en la zona de operaciones.





COMPETENCIA

Entre el año 1980 y 2018 el uso del transporte por contenedores pasó de ser una actividad marginal a mover 2.000 millones de toneladas anuales, según cifras del Banco Mundial. La actividad marítima crece en el mundo y la industria del acero en China y en otros países proyecta y fabrica barcos de gran magnitud para cubrir la altísima demanda. En algunos años las aguas nacionales van a recibir buques portacontenedores gigantes de 400 metros de largo. Se trata de un desafío que deberá ser asumido en un marco de certezas técnicas y comerciales. Además, el dinamismo de los mercados globales señala que las economías latinoamericanas deberán adaptarse a nuevos modelos de desarrollo logístico. Todos los técnicos coinciden en que no es posible afrontar estas pruebas comerciales con tácticas de corto plazo. Como si esto fuera poco, los puertos de la región se están modernizando con inversiones en su infraestructura o en la profundización de canales que los pondría en condiciones ventajosas frente a su competidor uruguayo. Si estos movimientos resueltos por los puertos de la región no son administrados a tiempo, Montevideo podría quedar atrás. Todo indica que las políticas portuarias de nuestro país han vuelto a encauzarse con una visión a largo plazo.