



Montevideo, 12 de mayo de 2021.

La extensión de la concesión a Katoen Natie TCP y la competitividad

La Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Senadores recibió hoy a la Unión de Exportadores del Uruguay (UEU) para dialogar acerca de la extensión de la concesión a Katoen Natie TCP. Participaron por la UEU su presidenta, Andrea Roth; su vicepresidente, Álvaro Molinari; su secretaria ejecutiva, Teresa Aishemberg; y la responsable de comercio exterior, Margarita Varela.

En dicho ámbito la UEU planteó lo siguiente:

Los exportadores permanentemente buscamos mejorar la competitividad para poder: colocar más productos uruguayos en el mundo, aumentar la inversión y el empleo.

En ese sentido, venimos trabajando en tres grandes áreas vinculadas a la competitividad que son: costos de producción, logística y conectividad y acceso a mercados, estos tres aspectos son considerados por los exportadores como los más relevantes.

Dentro de logística y conectividad uno de los focos es el costo logístico del Puerto de Montevideo, con un componente importante de las terminales portuarias.

Hace muchos años que venimos trabajando para transparentar las tarifas vinculadas al puerto.

A partir de la conformación del grupo de trabajo de logística y conectividad, analizamos los costos comunes a todos los exportadores e identificamos que algunos rubros facturados por las terminales aumentaron en pocos años más de 300% en dólares, algo que no siguió ningún criterio de IPC, dólar o salarios.

Esto sucedió habiendo dos operadores y muestra que los controles previstos no fueron efectivos.

En todos estos años se realizaron trabajos de sensibilización con todos los actores, tanto públicos como privados para concientizar acerca de la competitividad portuaria y entender que es un objetivo común, un tema de interés nacional.

Para validar los costos que se habían relevado y ampliar el benchmark con otros puertos, a fines de 2020 encargamos una consultoría a un experto internacional portuario y el resultado fue el que ya habíamos detectado: el costo terminal del Puerto de Montevideo es casi 5 veces más caro que el de puertos comparables de Brasil y Chile, como ser Rio Grande y San Antonio.

En este marco, entendemos que la renovación de la concesión a TCP es una oportunidad de revertir esta situación, sobre todo teniendo en cuenta que es un compromiso de varias décadas, y así lo venimos planteando a las autoridades.



Analizando el acuerdo y sus consecuencias

Se establece una reducción inicial de 12% en dos de los conceptos que integran la tarifa básica de TCP a la exportación, que son el PBIP y el Logistic Fee. Y una segunda etapa, sujeta al cumplimiento de determinadas condiciones, que acumula una reducción de 26%.

Sin embargo, luego de esas bajas seguiremos quedando entre 3 y 4 veces más caros que otros puertos de Chile y Brasil. Es decir que con esas bajas no logramos mejorar sustancialmente la competitividad. Y tenemos datos para compartir más adelante.

Entonces, lo que Uruguay necesita para tener un puerto competitivo es:

- Equipararnos con los costos de otros puertos con los que competimos, logrando una mejora sustancial en el corto plazo y una fórmula para el mediano y largo plazo que asegure la competitividad de nuestro puerto.
- Debe considerarse el costo global de mover un contenedor, ya que de nada sirve bajar unos conceptos y luego subir o agregar otros.
- Además, creemos necesario contar con una regulación y supervisión que asegure:
 - el seguimiento de estos costos.
 - el cumplimiento de los objetivos.
 - y evite situaciones de aumentos excesivos, como las que se han dado hasta ahora.

En el texto del acuerdo publicado recientemente identificamos algunos puntos de preocupación, ya comentados al Poder Ejecutivo:

- El nuevo régimen de gestión permite la inclusión de nuevos conceptos o rubros a cobrar a la carga sin necesidad de autorización previa de la autoridad reguladora.
- Los precios que la terminal cobra al buque ya no tienen tope (dejan de tener precios máximos), lo podría llevar al aumento de los precios actuales o inclusión de nuevos rubros que sean trasladados por el armador a la carga.
- No se establecen objetivos de competitividad para la terminal, mientras que sí se establecen para la ANP.

Es importante tener en cuenta que las mismas consideraciones en cuanto a competitividad y regulación aplican a cualquier otra concesión o permiso dentro del puerto. Por ejemplo, como mencionó el ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber, si se concesionara en exclusividad el muelle C a otro operador deberíamos tener en cuenta todo lo mencionado anteriormente.

Trabajamos para que la exportación crezca y sea el motor del país. Se hacen esfuerzos en otras áreas para cambiar aspectos estructurales que permitan bajar costos, se busca flexibilizar al Mercosur para un mejor acceso a mercados, pero para que todo este esfuerzo tenga un impacto relevante, tiene que ir acompañado de un puerto que nos permita llegar de forma competitiva al mundo.

Estamos a disposición para agendar entrevistas, por favor comunicarse con María Laura Rodríguez al 098 001 582 o mlrodriguez@uniondeexportadores.com.