

2020

SUPRA

Sindicato Único Portuario y Ramas Afines



BOLETIN SINDICAL

N° 24 – 05 DE MAYO

Ante los dichos del Sr. Ministro del MTOP

Recibimos con preocupación algunas de las declaraciones formuladas por el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber.

En ella anuncia la negociación con la empresa constructora adjudicataria de la obra del Puerto Capurro y el llamado a licitación para el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo con el objetivo de llevarlo a 14 metros de profundidad.

La profundización del canal, es absolutamente necesaria e imprescindible para que al Puerto de Montevideo puedan llegar los últimos modelos de barcos de mayor porte. Mejorando así los volúmenes de carga que es capaz de gestionar nuestro puerto, facilitando la salida de la producción nacional, además de constituir un importante avance en el camino de posicionar al Puerto de Montevideo como centro de distribución regional.

Aunque no debemos perder de vista que el Puerto de Montevideo por sí sólo no puede pretender la captación de tráfico de la región, para lograr esto debemos mantener al Sistema Nacional de Puertos en coordinación con el Sistema Nacional de Transportes.

Lo que llama la atención es que el Ministro quiera hacer una obra de tal magnitud, utilizando exclusivamente el dragado privado, cuando la ANP cuenta con la infraestructura necesaria y con los recursos humanos especializados que pueden hacerlo de forma eficiente.

De hecho durante los últimos años el canal ha venido profundizando su calado y lo ha hecho con la intervención de las Dragas de ANP y el trabajo de sus funcionarios con los menores costos para el Estado.

Es paradójico pensar que en un momento donde se anuncia la pérdida de conectividad de los puertos del país con el resto del mundo, así como la necesidad de optimizar los recursos económicos de la Administración, se diga que quedará en manos privadas el dragado del canal de acceso.

Desde el año pasado la ANP cuenta con una draga nueva, moderna, la cual requirió una inversión de 61 millones de dólares. Con esta inversión ha aumentado su capacidad operativa, es decir, la cantidad de metros cúbicos de barro que puede extraer. Por todo esto es evidente que la forma más eficiente de administrar los recursos es llevando al máximo de su potencial al dragado público y seguir garantizando la soberanía Nacional del País. Como parte de una política portuaria integral pública que administre las rutas en pro de mejorar la cadena logística para su complementariedad a lo largo y ancho del Uruguay.

Cualquier empresa privada que gane esa licitación va a querer obtener riquezas del trabajo que desarrolle allí, entonces nos preguntamos, ¿quién asumirá los costos del dragado privado?; ¿quién hará el mantenimiento de esta obra?; ¿cómo se financia esta propuesta?; ¿se financiará con recursos de ANP?; ¿se trasladará a las tarifas?; ¿lo asumirán las navieras?; ¿cómo repercutirá en los costos de exportadores e importadores?; ¿cómo afectará nuestra conectividad con el mundo?

Demasiadas interrogantes e incertidumbres nos generan esta posibilidad de privatización del dragado del acceso al Puerto.

Tanto el Puerto como su canal de acceso son parte del patrimonio de todos los uruguayos, forma parte de la soberanía del país. No entendemos de qué forma esta propuesta podría traer beneficios a la competitividad de nuestro Puerto.



Grandes Cambios, Grandes Desafíos.

2020

SUPRA

Sindicato Único Portuario y Ramas Afines



BOLETIN SINDICAL

N° 24 – 05 DE MAYO

Estamos convencidos que si se avanza en esta propuesta, el puerto será más caro, repercutiendo negativamente en todos los actores que intervienen en la comunidad portuaria. Especialmente en los productores y los consumidores que verán reflejado en lo que pagan el encarecimiento de este eslabón de la cadena logística del país.

El otro planteo que hace el Ministro al que queremos referirnos, es a la rebaja en la inversión del Puerto Capurro. Entendemos que en este momento de contracción económica que está viviendo nuestro país, sería un gran error rebajar la inversión prevista para dicho Puerto, inversión que es dinamizadora de la economía y generadora de empleo de calidad.

El cuidado de las cuentas de ANP es necesario y prudente, pero no puede ser lo primordial, en momentos de recesión económica. La forma de salir de esta crisis es reactivando la inversión pública y promoviendo la inversión privada de calidad. Para esto necesitamos una ANP fuerte, coordinando y conduciendo una política portuaria nacional, puesta al beneficio del país y sus habitantes.



Grandes Cambios, Grandes Desafíos.