

Canelones, 7 de marzo 2021

Al Gobierno Nacional
De mi mayor consideración:

Escuché con particular atención el discurso que el presidente de la República pronunció el 2 de marzo ante la Asamblea General al cumplirse el primer aniversario de asumir la más alta magistratura.

Encontré muchos temas de interés, pero uno me resultó particularmente importante. Se trata de aquel en el que intervinieron varios integrantes del gobierno y que compromete al Estado por los próximos 60 años, condicionando así a los próximos doce gobiernos nacionales. Esto ocurre en un sector clave, el de la logística y en particular el puerto de Montevideo. Me refiero a la extensión de la concesión por otros 50 años, además de los 10 que todavía le quedan pendientes en la explotación de la Terminal Especializada de Contenedores (TCP) a la empresa Katoen Natie.

Para aventar dudas, un comunicado emitido por la propia empresa el mismo día del discurso presidencial explicita en los hechos la prolongación de sus derechos en el puerto hasta el año 2081.

Considerando la historia nacional, desde la colonia al presente y el papel que ha jugado el puerto de Montevideo en ello, la concesión por 50 años me obliga a formular una serie de preguntas y consideraciones. Estamos hablando de una empresa que, en virtud de una resolución de este gobierno, manejará por otros 60 años un resorte fundamental de nuestra economía y por lo tanto de nuestro país.

Se anuncia que el acuerdo al que llegó el Estado con la empresa fue para evitar un juicio iniciado por esta última por 1500 millones de dólares. Una cifra algo más que llamativa, por cierto. En el remate por la terminal, en 2001, la compañía belga pagó 17.100.000 dólares e invirtió 200 millones de dólares. Obtuvo ganancias durante 20 años, por el 80% de las acciones de TCP.

Uruguay tiene exitosas experiencias recientes defendiéndose en litigios internacionales millonarios, Philip Morris y Aratirí, fracasaron en su intento de someter a nuestro país. La amenaza a un estado soberano como el Uruguay, practicada en reiteradas ocasiones por la empresa, resulta difícil de asumirla como argumento para ceder poder y el control estratégico de buena parte del negocio portuario. Amén, claro está, del éxito obtenido por el país en los litigios ya mencionados.

Los avances tecnológicos en materia logística son vertiginosos, ¿y justamente en el cuello de botella de la entrada y salida de productos, hacemos un acuerdo que impide la sana competencia?

¿Entregaremos la llave de nuestro principal puerto por 50 años sin un llamado? Capaz, las condiciones del acuerdo que desconocemos generan peores condiciones que un juicio a futuro. Quizás no. En cualquier caso, lo cierto es que la opacidad nunca es buena consejera. Abriga suspicacias y alimenta la duda permanente como anclaje para el análisis. Buena cosa sería entonces informar, explicar y argumentar. Aclarar en definitiva. Nada más ni nada menos. Los uruguayos tienen derecho a saber.

Tanto el gobierno como la propia empresa mencionan una inversión de 450 millones de dólares. Una pregunta surge de inmediato: ¿Cuál será el plazo de esa inversión? Para 60 años de explotación del puerto y, considerando que será necesario en ese plazo la obligatoria modernización durante ese periodo de los equipos de la terminal resulta una cifra realmente muy exigua, de apenas 8 millones por año. ¿Podríamos saber con exactitud los plazos de esas inversiones anunciadas? Despejaría dudas legítimas, entiendo.

Tuve la oportunidad de escuchar una entrevista a uno de los mayores especialistas en temas portuarios y de derecho marítimo del país. En radio Carve, el doctor Edison González Lapeyre mencionó las “luces y las sombras” de ese acuerdo. Sus comentarios motivan buena parte de esta inquietud que hago pública. La permanente apelación del Poder Ejecutivo en el reclamo de transparencia, sin duda, creo, refuerza la pertinencia de mis interrogantes.

Por ejemplo, el anuncio de que se dragaría hasta la profundidad de 14 metros en el canal de acceso al puerto hasta casi la isla Libertad está en franca contradicción con el texto del Tratado del Río de la Plata que autoriza un dragado máximo de 13 metros. Una nueva pregunta ¿Quién se hará cargo de los costos de ese dragado del canal de acceso? Esta observación la realizó González Lapeyre, que es además profesor de derecho internacional marítimo de la academia de La Haya. ¿Ha sido considerada esta limitante?

¿Con este acuerdo no se estaría violando precisamente el espíritu y el texto de la Ley de Puertos aprobada durante el gobierno del Dr. Luis Alberto Lacalle Herrera? Alude, nada menos que el principio de la libre concurrencia en los puertos uruguayos y la obligación del Estado de asegurarla

Además de su reconocida experiencia y versatilidad en la materia portuaria, González Lapeyre fue presidente de la Administración Nacional de Puertos, durante un periodo del gobierno del Dr. Lacalle Herrera Resulta adecuado además determinar si esa nueva concesión no constituiría de hecho la creación de un monopolio privado de la explotación de los contenedores en el puerto de Montevideo.

Por otra parte, ¿los antecedentes de la compañía de querer desligarse de su paquete accionario en Terminal Cuenca del Plata y esta cesión de derechos por otros cincuenta años no hace legítima la pregunta, de si es factible una operación de venta por lo que la empresa belga obtendrá enormes beneficios adicionales? ¿Existe en el acuerdo entre las partes alguna limitación para que Katoen Natie y sus propietarios no pongan nuevamente a la venta el 80% de TCP y se aprovechen de esta concesión del gobierno uruguayo para obtener una enorme ganancia?

¿El Estado uruguayo podrá opinar cuando se ponga a la venta esta concesión?

¿Cuál será el canon que se abonará al estado uruguayo? Se anuncian rebajas de costos en las operaciones, al igual que el Dr. González Lapeyre. yo me pregunto ¿por qué no se realizaron antes esas rebajas, para evitar la pérdida de una parte fundamental del tráfico de contenedores desde Paraguay?

Tratándose de un tema de vital importancia no solo para la actualidad, sino para los próximos 12 gobiernos nacionales y sobre todo para la salida de nuestra producción, deberíamos todos poder conocer el texto del acuerdo, para poder hacer aportes. Debe ser parte de una política de estado, una política de gobierno y oposición. El país tiene ejemplos de ello. Y se lo merece

Es bueno que todos los uruguayos podamos reflexionar sobre las consecuencias de entregar medio siglo de manejo de nuestro puerto. Me pareció imprescindible formular de manera pública y transparente estas dudas y estas preguntas.

Les saludo, cordialmente

Prof. Yamandú Orsi