

<https://www.elcorreo.eu.org/Bandera-de-remate-en-Uruguay-Una-seguidilla-de-licitaciones-concesiones-y-subastas>

Bandera de remate en Uruguay : Una seguidilla de licitaciones, concesiones y subastas.

- Les Cousins - Uruguay -

Date de mise en ligne : mercredi 25 février 2004

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

La aftosa, la corrida bancaria y hasta enfrentamientos diplomáticos tuvieron a Jorge Batlle tan entretenido que debió archivar en un cajón varias licitaciones, privatizaciones, concesiones y subastas. Pero faltando poco para dejar el poder el gobierno desempolvó viejos proyectos y quiere entregarle a privados PLUNA, AFE, OSE y varios puertos. Todo al mejor postor y a toda velocidad.

Por Pablo Alfano

[Brecha](#), 25 de febrero del 2004

En los 12 meses finales de gestión el presidente Jorge Batlle tiene previsto realizar más concesiones, privatizaciones, licitaciones y remates de bienes y servicios públicos que los que llevó a cabo en todo su mandato.

Tanta urgencia se explica en la necesidad de hacer caja con el dinero fresco que traerán los inversores interesados en gestionar los servicios estatales y cumplir a rajatabla con los compromisos asumidos con el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI). Y de paso dejarle una herencia poco envidiable a la fuerza política que gane las elecciones.

Esta nueva especialidad del Ejecutivo de bajarle el martillo a todo lo que encuentra a su paso tiene el visto bueno de los organismos internacionales de crédito. Un documento acordado entre el gobierno uruguayo y el BM en abril de 2003 es elocuente : "Por leyes aprobadas en 2002 se creó la megaconcesión, se permiten concesiones adicionales en puertos y la gerencia del aeropuerto y la venta de la participación en la antigua aerolínea estatal (PLUNA). En AFE se separó la infraestructura ferroviaria de las operaciones y se la transfirió de AFE al MTOP. Una ley aprobada en junio de 2000 facilita el acceso abierto de operadores privados a la infraestructura ferroviaria pública", señala un breve tramo del acuerdo.

El mismo documento, en su anexo II, contiene una carta firmada por el director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) Ariel Davrieux (FB, PC) en la que estampa sus intenciones privatizadoras : "El gobierno se encuentra en un proceso de fortalecimiento del programa de reformas del sector transporte (...). En tal contexto, la concesión a la Corporación Vial del Uruguay de 1.270 kilómetros de carretera y 38 puentes y su posterior venta en subasta, la concesión de la operación integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco, la venta de la participación accionaria del Estado en la empresa de aeronavegación de bandera uruguaya, la concesión de una playa de contenedores y la operación de puertos privados son hitos importantes en dicho proceso".

NO VOY EN TREN... Hace tiempo que varias empresas están interesadas en reconstruir todas las vías férreas en mal estado y otras que quieren hacerse cargo del negocio del transporte ferroviario. El 5 de marzo el gobierno realizará la apertura de ofertas de las cinco firmas extranjeras interesadas en la refacción de 1.100 kilómetros de vías férreas.

Este proceso comenzó en diciembre de 2003, cuando el titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), Lucio Cáceres (lista 15, PC), visitó Europa para promocionar el llamado a licitación internacional. Paralelamente, la cancillería se encargó de seducir a compañías de Estados Unidos, Canadá, Japón, Corea y Argentina.

La que resulte ganadora deberá invertir unos 50 millones de dólares en cuatro años para rehabilitar las líneas férreas Montevideo-Rivera, Montevideo-Río Branco, Montevideo-Minas, la línea que une Chamberlain con Paysandú y Salto y el ramal de Fray Bentos. Luego el Estado le pagará a la empresa una cuota anual fijada en un máximo de 5 millones de dólares durante 20 años. Por esta razón, la licitación la ganará la propuesta que pida cobrar menos y en menor tiempo.

Los viajes de Cáceres y los contactos de la cancillería ofreciendo las deterioradas vías dieron sus frutos. Una empresa española, una italiana y otra japonesa están interesadas sólo en reparar las vías. Pero una firma canadiense y otra estadounidense quieren reconstruir la infraestructura a cambio de que las dejen hacerse cargo del transporte ferroviario a lo largo y ancho del territorio.

Todo este proceso desembocará en el cierre definitivo de AFE, que actualmente es un mero administrador del transporte pues con la última rendición de cuentas el MTOP pasó a ser el propietario de las vías férreas. Desde entonces el gobierno eliminó el subsidio a AFE y le destinó una partida presupuestal extra al ministerio de 5 millones de dólares en 2003, que a partir de este año aumentó a 10 millones de dólares anuales.

El ministro Cáceres explicó que la idea es que primero se reparen los tramos de las vías que actualmente no permiten el paso y los que, por su estado de deterioro, impiden a los trenes circular a velocidades superiores a los 20 kilómetros por hora. Una vez refaccionados estos tramos los trenes podrán circular a más de 60 kilómetros por hora y se estará en condiciones de entregar el transporte ferroviario a manos privadas.

A los trabajadores de AFE no les agradó la iniciativa, y anunciaron la presentación de un proyecto alternativo que comprende 1.800 kilómetros de líneas férreas. El dirigente de la Unión Ferroviaria Juan Silveira aseguró que el plan de Cáceres será "un gran despilfarro de dinero. Seguramente de esos 50 millones solamente van a invertir 20 y los 30 restantes se los quedará la empresa trasnacional". Por eso el sindicato ferroviario plantea algo bien distinto : recuperar las vías con mano de obra uruguaya, generando adicionalmente 2.500 puestos de trabajo.

La Intergremial de Transportistas Profesionales de Carga (ITPC) también cuestionó que el Estado invierta dinero en arreglar estas vías que luego serán usufructuadas por cuatro o cinco empresas que apelan al ferrocarril para transportar sus mercaderías.

El presidente de la ITPC, Ernesto Toledo, explicó a BRECHA que sería deseable que las firmas interesadas en refaccionar las líneas lo hagan a riesgo propio y no del Estado. "No estamos en contra del ferrocarril porque es un medio de transporte complementario a los camiones de carga", indicó, pero señaló que los transportistas exigen "una competencia leal, no subsidiada con el dinero de todos los uruguayos".

El interés del gobierno en reparar la deteriorada vía Montevideo-Rivera radicaría en beneficiar a un reducido grupo empresarial que se dedica a la forestación. Es que esa línea férrea atraviesa las zonas de mayor producción forestal de Rivera y Tacuarembó y a su vez tiene conexiones con el puerto litoraleño de M'boticúa (otra de las concesiones de Batlle), donde está proyectado que una empresa española instale una planta de celulosa.

Por otra parte, la línea Montevideo-Río Branco beneficiaría particularmente a otro reducido grupo de grandes productores arroceros que actualmente debe soportar que el arroz tarde muchas horas en llegar a Montevideo, explicaron a BRECHA fuentes del sector.

VOY EN AVIÓN... Aunque sólo una lo confirmó oficialmente, existen cuatro empresas interesadas en comprar parte del paquete accionario de PLUNA Varig. Todo comenzó cuando un rumor proveniente de Buenos Aires se propagó como reguero de pólvora : Aerolíneas Argentinas quiere comprar la compañía de bandera uruguaya.

De inmediato, el vicepresidente de PLUNA Ente Autónomo, Ernesto Rodríguez Altez, afirmó que desconocía las tratativas y no se mostró muy partidario de la idea, porque la empresa de capitales mixtos "está en franco desarrollo y equilibrada" y ya no genera pérdidas al Estado. Y de paso aseguró que se está trabajando para que "PLUNA sea más uruguaya que nunca".

Pero lo cierto es que desde que asumió, Batlle ha manifestado en varias oportunidades su intención de vender las acciones estatales de PLUNA, aunque para ello es necesario presentar al Parlamento un proyecto de ley que autorice esta transacción.

La privatización parcial de PLUNA se concretó en 1995 durante el gobierno de Luis Alberto Lacalle y desde entonces su gerenciamiento está a cargo de la brasileña Varig, que se quedó con 49 por ciento de las acciones. Por otra parte, el Estado tiene 48 por ciento, dos capitalistas uruguayos 2 por ciento y el 1 por ciento restante pertenece a los funcionarios.

El jueves 12 el presidente de Aerolíneas Argentinas, el mediático empresario español Antonio Mata, confirmó el rumor y aseguró que mantuvo "tibias" conversaciones para adquirir las acciones de Varig. Tampoco descartó quedarse con las del Estado. Mata sostuvo que la firma que preside "tiene la plata y las ganas" y "está de compras".

Aerolíneas Argentinas pertenece al grupo Marsans, que preside el empresario español Gonzalo Pascual, quien en 1995 había mostrado interés en la privatización parcial de PLUNA.

Otras tres empresas están igualmente interesadas en esta compra, según lo admitió el ministro de Turismo, Pedro Bordaberry, quien además integra la comisión de política aeronáutica que funciona en Presidencia. Una de ellas es la compañía argentina aerovip, presidida por Sebastián Agote, que desde hace varios años opera entre Buenos Aires, Montevideo y Punta del Este con aeronaves de 19 asientos, según pudo saber BRECHA.

La otra interesada es la uruguaya UAIR, una empresa que opera hace poco más de un mes con dos aeronaves F-100 que unen Montevideo y Punta del Este con Córdoba, Rosario, Mendoza y Curitiba. Actualmente UAIR está tramitando una autorización para operar las rutas regionales que hoy explota PLUNA. Esto determinó una fuerte oposición de los directores estatales de la empresa mixta.

La cuarta interesada es la empresa Puerta del Sur –cuya cabeza visible es el empresario argentino Eduardo Eurnekián–, que en agosto de 2003 se quedó con el Aeropuerto Internacional de Carrasco al ofrecer 34 millones de dólares en una subasta realizada por el gobierno uruguayo. Este remate estuvo precedido de una gran polémica, porque el grupo Eurnekián es dueño de Aeropuertos Argentina 2000, un consorcio que hace más de tres años obtuvo la concesión de 32 terminales aéreas en ese país y ha sido denunciado por varios incumplimientos de contrato.

La operativa del grupo Eurnekián en los aeropuertos argentinos está en la mira del gobierno de Néstor Kirchner, porque originalmente debía pagar durante 30 años un canon anual de 172 millones de dólares pero en los últimos tres años sólo abonó 97 millones (véase BRECHA, 8-VII-03).

El grupo Eurnekián administra actualmente 35 aeropuertos : 32 en Argentina, el de Carrasco, el Zvartnots de Armenia y el de Guayaquil, en Ecuador, cuya licitación ganó hace apenas dos meses. Paralelamente, el poderoso empresario argentino también comenzó a comprar empresas de aeronavegación. Hace poco adquirió la aerolínea Volare-Air Europa, la segunda más grande de Italia. Con un objetivo estratégico : comenzar a operar vuelos internacionales entre Italia, Argentina y Uruguay.

Tanto Eurnekián como sus socios uruguayos están más que interesados en atender a la descendencia italiana en los dos países rioplatenses, un negocio que hasta el momento no ha sido debidamente explotado.

Con la adquisición de Carrasco es más que obvio que a Eurnekián sólo le falta comprar la aerolínea de bandera

uruguaya para que las cuentas sean redondas. Voceros de Puerta del Sur confirmaron a BRECHA el interés del empresario argentino en adquirir parte de PLUNA. "No se realizó ninguna oferta, no se tuvo reuniones con nadie, pero si se llegan a dar ciertas condiciones Eurnekián pondrá una oferta sobre la mesa porque el interés existe, es real", explicaron las fuentes.

EL NEGOCIO DEL AGUA. En su edición anterior BRECHA reveló la existencia de contactos entre las autoridades de OSE y empresas españolas y francesas que aspiran a gestionar el suministro de agua potable en el área metropolitana, un affaire que deja 10 millones de dólares por mes.

El presidente de OSE, Carlos Rodríguez Landoni (lista 15, PC), se reunió en España con integrantes de Canal de Isabel II, una empresa pública que tiene en sus manos toda la gestión del agua potable en la Comunidad Autónoma de Madrid y que ostenta varias concesiones en América Latina.

Canal de Isabel II y Trebasa & una firma privada de Valencia & controlan la compañía de agua colombiana Triple A y, además, tienen concesiones en Ecuador, Venezuela y República Dominicana (véase BRECHA, 13-II-04).

En una entrevista con Últimas Noticias, Rodríguez Landoni admitió que se reunió en España con directivos de Canal de Isabel II y que la empresa madrileña ya había mantenido contactos con la Prosecretaría de la Presidencia de la República. Eso sí : negó que en las reuniones se manejara la privatización de OSE y aclaró que de lo único que se habló fue de la búsqueda de mecanismos de financiación para la venta de unidades potabilizadoras autónomas, las UPA.

Sin embargo, el jerarca dijo haber percibido el interés de la compañía española de realizar una consultoría en OSE. "Les dije que si querían hacer una propuesta que la hicieran, pero eso no quiere decir que aceptemos. No hay una decisión tomada. Esto no significa que vayamos a tener algún negocio con ellos. Repito : no vamos a privatizar nada."

Brazos abiertos hacia el mar

La seguidilla de licitaciones, concesiones y subastas del gobierno también llegó al mar. Mientras que los vecinos y operadores turísticos de Rocha siguen en pie de guerra contra la licitación del puerto de La Paloma, en el horizonte del gobierno siguen apareciendo nuevos lugares para ofrecer a las empresas privadas.

La Administración Nacional de Puertos (ANP) realizará un llamado a licitación para conceder a privados el servicio de la terminal de pasajeros de Colonia. Tanto es el apuro por concesionar que ya se anunció que el pliego de condiciones estará pronto en el primer semestre de este año.

Esta idea surgió luego de una "sorpresiva" visita que el jueves 12 realizaron a Colonia el ministro de Turismo, Pedro Bordaberry, el subsecretario de esa cartera, Max Sapolsky, y el presidente de la ANP, Luis Loureiro.

Tras recorrer las instalaciones de la terminal se fueron "convencidos" de que la atención que reciben los pasajeros no es buena y debe ser cambiada. "A mí me parece que tenemos que mejorar un poco más el tema del ingreso al país. Estuve viendo el ingreso en la terminal de Colonia y la verdad es que hay que hacer algo, sin lugar a dudas", aseguró Bordaberry (El Observador, miércoles 18).

Loureiro coincidió con el ministro en que la actual terminal "no es todo lo cómoda que debería ser", porque "llegan

ferrys con alrededor de 800 pasajeros y se producen cuellos de botella que enlentecen la operativa".

Como la terminal está pensada para recibir a unas 300 personas por barco, pero en realidad arriba un promedio de entre 600 y 900, la ANP resolvió hacer un llamado a licitación para que operadores privados construyan un nuevo edificio que albergue a los pasajeros que utilizan los servicios de Buquebus y Ferrylíneas.

En Colonia existen dos terminales de pasajeros : la de la ANP y otra entregada en concesión a Ferrylíneas, aunque esta empresa sigue usando la terminal pública.

El director de Buquebus, Daniel Roca, dijo que la empresa presentó en 2003 un proyecto para mejorar la terminal de pasajeros, pero la ANP no lo habilitó porque ya tenía entre sus planes hacer un llamado para concesionar las obras. Esto demuestra que la idea de privatizarla no surgió luego de una sorpresiva visita donde se detectaron falencias en el servicio, sino que se trata de una decisión que se venía procesando desde hace mucho tiempo.

De todas formas Buquebus no pierde las esperanzas, ya que en un llamado abierto a privados la compañía de navegación puede llegar a presentar nuevamente una propuesta para competir en la licitación.

La otra terminal portuaria que el presidente Batlle & en especial el ministro Lucio Cáceres & quiere, insistentemente, entregar a manos de privados es la de La Paloma. El gobierno resolvió postergar hasta el 1 de marzo el llamado a licitación internacional para construir una terminal granelera de embarque en ese puerto rochense.

Esta prórroga tiene su explicación en que el ministro Cáceres así lo acordó durante su comparecencia, la semana pasada, en la Comisión Permanente del Parlamento y en la Junta Departamental de Rocha.

La idea de esta terminal, que servirá para el procesamiento y exportación de madera, levantó fuertes críticas de pobladores, operadores turísticos de la zona y hasta del intendente de Rocha, Irineu Riet Correa, quien concurrió a varias reuniones "como un vecino más". (Véase nota de Sergio Israel.)