



Uruguay *Portuario*

El negocio de contenedores en cifras

Evolución y crecimiento 2014-2015

Dirección Nacional de Hidrografía

Entrevista al Ing. Jorge Camaño

Centro de Navegación (CENNAVE)

Entrevista al Sr. Alejandro González

**Contribución de las actividades desarrolladas
en el Puerto de Montevideo a la economía uruguaya**

Puertos Comerciales del Uruguay

BRASIL

URUGUAY

(*Proyecto en estudio de factibilidad)

Océano Atlántico Sur

ARGENTINA



● SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS

● PUERTOS PRIVADOS

● PROYECTOS

Año III, número 6 - Mayo 2016

ISBN 2301-1300

Dirección: División Comunicación y Marketing.

Jefe de División: Luis Ortiz.

Sub Jefa de División: Graciela Castro.

Equipo editor: Luis Ortiz, Graciela Castro, Juan C. Olano, Lic. Gabriel Popovits, Lic. Isabel Gonçalves.

Editor responsable: Lic. Isabel Gonçalves.
igonalves@anp.com.uy

Redactor responsable: Lic. Gabriel Popovits.

Redacción: Lic. Isabel Gonçalves.

Colaboraciones en este número: Secretaría de la Dirección Nacional de Hidrografía del MTOP; Secretaría del CENNAVE; Secretaría del SUPRA; Departamento I+D+i ANP; Arq. Luis Podestá, División Desarrollo Comercial ANP; Lic. Elisa Kustier, Ec. Carla Gianoni, Departamento Proyectos y Obras, Sr. Guillermo Chao.

Fotografía: Rosario Vila.

Colaboraciones en este número: Dirección Nacional de Hidrografía, Asociación Americana de Puertos, INALOG, Arch. Stella Infante, Puerto de Colonia, Sr. Luis Costa, Sr. Enrique Del Arca, Sr. Carlos Castillo, Sr. Luis Ortiz.

Traducción: Trad. Pública Leticia Márquez.

Distribución: Isabel Gonçalves.

Diseño: Jorge Puyol DG para Estudio Mut.

UruguayPortuario es una publicación de la Administración Nacional de Puertos, Producida y editada por la División Comunicación y Marketing, Rambla 25 de Agosto N°160, Edificio Sede, Of. 210. C. P: 11000. Montevideo, Uruguay.

Imprenta: Tradinco
Edición amparada al Decreto 218/96 Comisión del Papel

Depósito Legal: 362.113

Se prohíbe la copia, reproducción, redistribución o alteración total o parcial de este material, por cualquier medio o procedimiento, sin el previo y expreso consentimiento por escrito de la Administración Nacional de Puertos.

La Administración Nacional de Puertos no se hace responsable por las opiniones de colaboradores y/o entrevistados que no sean parte de su estructura funcional.

Los números anteriores de Uruguay Portuario se encuentran en formato digital en el siguiente link:
http://www.anp.com.uy/inicio/informacion/revista_uruguay_portuario_area/

2 *Directorio de autoridades y puertos de ANP.*

3 *Editorial por el Ing. Naval Alberto Díaz.*

4 *Entrevista al director Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, Ing. Jorge Camaño.*

13 *Informe Técnico: La contribución de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo a la economía uruguaya.*

27 *El negocio de contenedores en cifras. Evolución y crecimiento 2014-2015*

31 *Entrevista al presidente de la Comisión Directiva del Centro de Navegación (CENNAVE), Sr. Alejandro González.*

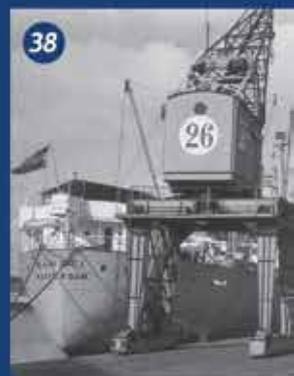
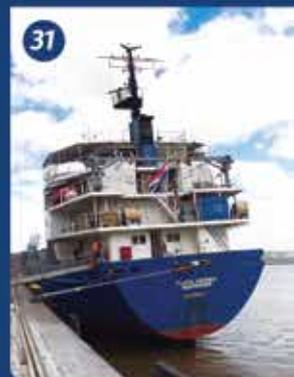
38 *21 de julio de 1916 - 21 de julio de 2016, 100 años de la Administración Nacional de Puertos.*

42 *El trabajo voluntario de la Comisión Intersectorial Pro Puerto Ultramar de Paysandú (CIPPUP).*

45 *Puerto de Salto, con la mira en el potencial turístico y productivo del departamento.*

48 *Puertonline: reseña de eventos con participación de ANP.*

56 *Desde el muelle.*



Directorio de Autoridades y Puertos de ANP



- **Presidencia: Ing. Alberto Díaz Acosta**
Teléfonos: (598) 1901 2811
Fax: (598) 2916 1704
Correo: presidencia@anp.com.uy
- **Vicepresidencia: Sr. Clever D. Montiel Méndez**
Teléfonos: (598) 1901 2813
Fax: (598) 2916 1809
Correo: vicepresidencia@anp.com.uy
- **Director Vocal: Dr. Andrés Chahazaroff**
Teléfonos: (598) 1901 2816 - (598) 1901 2815
Fax: (598) 1901 2380
Correo: directorvocal@anp.com.uy
- **Gerencia General: Ec. Alejandro Antonelli**
Teléfonos: (598) 1901 2819
Fax: (598) 29161816
Correo: gerenciageneral@anp.com.uy
- **Sub Gerente General: Cra. Alicia Abelenda**
Teléfonos: (598) 1901 2820
Fax: (598) 29161816
Correo: subggral@anp.com.uy
- **Área Secretaria General:**
Dra. Liliana Peirano
Teléfonos: (598) 1901 2278
Fax: (598) 1901 2869
Correo: lpeirano@anp.com.uy
- Esc. Alma López**
Teléfonos: (598) 1901 2645
Fax: (598) 1901 2291
Correo: alopez@anp.com.uy
- **Área Sistema Nacional de Puertos:**
Cra. Adriana Outeda
Teléfonos: (598) 1901 2889
Correo: aouteda@anp.com.uy
- Sra. Alejandra Koch**
Teléfonos: (598) 2 1901 2391
Correo: akoch@anp.com.uy
- **Área Comercialización y Finanzas:**
Cra. Susana Sena
Teléfonos: (598) 1901 2139
Fax: (598) 1901 2136
Correo: ssena@anp.com.uy
- Cra. Ana Rey**
Teléfonos: (598) 1901 2833
Fax: (598) 29164170
Correo: arey@anp.com.uy
- **Área Infraestructuras:**
Ing. Andrés Nieto
Teléfonos: (598) 1901 2818
Fax: (598) 1901 2534
Correo: anieto@anp.com.uy
- Sr. Ricardo Pegoraro**
Teléfonos: (598) 1901 2817
Fax: (598) 1901 2534
Correo: rpegoraro@anp.com.uy
- **Área Operaciones y Servicios:**
Ing. Ricardo Grien
Teléfonos: (598) 1901 2617
Fax: (598) 29160754
Correo: rgrien@anp.com.uy
- Tec. Edison Peña**
Teléfonos: (598) 1901 2708
Fax: 29154250
Correo: epena@anp.com.uy
- **Área Dragado:**
Sr. Schubert Méndez
Teléfonos: (598) 1901 2962
Correo: smendez@anp.com.uy
- **Área Jurídico Notarial**
Dr. Edgardo Amoza
Teléfonos: (598) 1901 2851
Fax: (598) 2916 2146
Correo: eamoza@anp.com.uy
- Dr. Carlos Pécora**
Teléfonos: (598) 1901 2857
Fax: (598) 2916 2146
cpecora@anp.com.uy
- **Puerto de Montevideo**
Sr. Wilfredo Camacho
Teléfonos: (598) 1901 2721
Fax: (598) 2916 4778
Correo: wcamacho@anp.com.uy
- Capitán de Puerto**
Maq./Naval Sr. Daniel Fernández
Teléfonos: (598) 1901 2701 al 2703
Fax: (598) 29161715
Correo: capitaniapuertomontevideo@anp.com.uy
- **Puerto de Nueva Palmira**
Sr. Flavio Vaccarezza
Dirección: Ruta 12 Km 0 - Nueva Palmira
Teléfonos: (598) 45446102
Fax: (598) 45446014
Correo: fvaccarezza@anp.com.uy
- Capitán de Puerto**
Sr. Alvaro Llanes
Dirección: Ruta 12 Km 0 - Nueva Palmira
Teléfonos: (598) 45446102
Correo: allanes@anp.com.uy
- **Puerto de Fray Bentos**
Sr. Juan Chaves
Dirección: Ruta Puente - Puerto - Recinto Portuario Fray Bentos - Uruguay
Teléfonos: (598) 45622284
Fax: (598) 45628395
Correo: jchaves@anp.com.uy
- **Puerto de Colonia**
Sr. Luis Fontes
Dirección: Terminal Puerto Colonia-Avda. Roosevelt y Rivera - Colonia - Uruguay
Teléfonos: (598) 45222140-45222680
Fax: (598) 45222905
Correo: lfontes@anp.com.uy; anpcolonia@anp.com.uy
- **Puerto de Juan Lacaze**
Sr. Daniel Etchenique
Dirección: República Argentina S/Nº
Juan Lacaze
Teléfonos: (598) 45862080
Fax: (598) 45862080
Correo: detchenique@anp.com.uy
- **Puerto de Paysandú**
Sr. Jorge Granja
Dirección: Pte. Viera y Av. Brasil
Paysandú - Uruguay
Teléfonos: (598) 47223248
Fax: (598) 47223154
Correo: igranja@anp.com.uy
- **Puerto de Salto**
Sr. Luis Costa
Dirección: Costanera César Mayo Gutierrez
Salto - Uruguay
Teléfonos: (598) 47333531
Fax: (598) 47335986
Correo: lcosta@anp.com.uy
- **Puerto La Paloma**
Sr. Miguel Ramos
Dirección: Avda. del Puerto al final
Teléfono: 4479.9835
Correo: mramos@anp.com.uy

Óleo de Armando González "Gonzálto",
1912-1981 (Propiedad de ANP)



Estimados lectores de Uruguay Portuario:

En éste nuevo número ponemos énfasis en:

- **La actividad portuaria en sus diversas facetas.**
- **La exportación estratégica nacional en el movimiento portuario y su impacto en la economía real.**
- **La relevancia de los 12 metros de profundidad para el Puerto de Montevideo.**

Desde este medio hemos procurado mostrar la vida portuaria desde diferentes perspectivas, en esta actividad según se trate de un sector particular, de mejoras en estudio o de la complejidad del asunto portuario en cuestión, será más o menos claro identificar quién es la autoridad competente o la autoridad líder que se hará cargo.

Una primera gran definición del Estado uruguayo es la organización de los puertos deportivos bajo autoridad de la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH) y de los comerciales bajo la dirección de la Administración Nacional de Puertos (ANP), organismos dependientes de diferente forma del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). Una segunda definición se da por la conformación física de cada puerto, por la realidad del mercado o por el interés de impulsar determinado negocio y esto lleva a la confluencia de las zonas de competencia de diversas instituciones públicas.

Cómo ejemplo: impulsar el turismo de cruceros obliga a disponer todos los recursos del Estado en ello y, si pensamos que además esta actividad es sazonal, esto nos obliga a optimizar las infraestructuras disponibles en pocos meses. Bajo esta lógica, la DNH y la ANP somos las autoridades competentes en este rubro, y aunque resolvemos problemas diferentes, lo estamos haciendo bien. El Uruguay es un atractivo para las líneas de cruceros y tanto Montevideo como Punta del Este cumplen su rol. Por esa razón, en éste número nos complace recibir la visión del director Nacional de Hidrografía sobre la cadena de puertos deportivos del Uruguay.

Continuando con los contenidos del presente número, queremos destacar el tema de la actividad de

contenedores, su evolución, perspectivas y la contribución a los ingresos portuarios. En los trabajos técnicos que lleva adelante ANP desde el año 2007 queda establecido claramente el aporte que la actividad de contenedores hace a la economía uruguayo, así como los aportes de las diferentes unidades de negocios portuarios.

Por último, y como adelanto a una profundización sobre el tema en el próximo número, realizamos una reflexión sobre la relevancia de que el sistema portuario uruguayo tenga un puerto capaz de operar con buques a 12 metros de calado. Siendo nuestro puerto un puerto multipropósito, la decisión de permitir la operación de buques de 12 m de calado tendría diferentes repercusiones. Como la posibilidad real de que las diferentes navieras ampliasen sus rutas, modificando sus estrategias de posicionamiento de contenedores en el Atlántico Sur.

El primer demandante de mayor profundidad fue la actividad de contenedores. El segundo demandante fue la actividad agrícola, los buques graneleros, la logística del comprador de granos. El tercer demandante es el propio Estado con la finalidad de viabilizar otros negocios, como puede ser la descarga directa de buques petroleros o el ingreso de nuevos buques gaseros.

En el último ranking de puertos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en cuanto a movimiento de contenedores nos encontramos en el lugar 19. Si agregamos al mismo el dato de calado máximo de operación de los buques y vemos nuevamente el resultado, nuestra posición cambia al puesto 12.

Ing. Naval Alberto Díaz

En nuestro próximo número:

Reflexiones de ex presidentes del Directorio de ANP sobre los 100 años de existencia de la institución. La actividad del Área Comercialización y Finanzas ante los cambios tecnológicos y legales. El dragado del Puerto de Montevideo y su canal de navegación. El Puerto de La Paloma ante los desafíos de su futuro. La Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo.

Entrevista al Director Nacional de Hidrografía, Ing. Jorge Camaño

Uruguay mejora su oferta de infraestructura portuaria deportiva



Interview to the National Director of Hydrography, Engineer Jorge Camaño.

Uruguay offers improved marina infrastructure.

Marinas del Puerto de Punta del Este.
Docks of the Port of Punta del Este.

La cadena de puertos deportivos del Uruguay ha sido ampliada y remodelada con importantes inversiones realizadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) a través de la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH). Su Director Nacional, el Ing. Jorge Camaño, brindó detalles sobre estas concreciones, adelantó información sobre el futuro de los puertos existentes y sobre la posibilidad de construcción de un nuevo puerto deportivo en la costa este de nuestro país.

The Uruguayan chain of marinas has been extended and remodeled with substantial investments by the Ministry of Transport and Public Works (MTO) through the National Directorate of Hydrography (DNH). Its National Director, Engineer Jorge Camaño, talked in depth about the improvements and revealed information about the future of the existing ports and the possibility of building a new marina in the east coast of our country.

UP: ¿Cuáles son los cometidos de la Dirección de la que Ud. es responsable?

Esta Dirección es bastante compleja porque tiene tres grandes áreas diferenciadas: la primera tiene a su cargo la administración y mantenimiento de los puertos deportivos, la segunda es el área de vías navegables y la tercera es el área de obras hidráulicas.

El trabajo de estas tres áreas se fundamenta en que debemos brindar servicios para pesca deportiva y artesanal en toda nuestra cadena de puertos desde el Puerto de La Paloma, pasando por Punta del Este, Piriápolis, Puerto Sauce, Riachuelo, Colonia, Carmelo, Higuieritas en Nueva Palmira, Villa Soriano, Mercedes y Bella Unión.

En el área portuaria y el área vías navegables trabajamos en estrecha coordinación con la Administración Nacional de Puertos (ANP) porque tenemos muchas actividades en común. Por ejemplo compartimos la administración del Puerto de La Paloma.

UP: ¿Qué transformaciones ha tenido este puerto en los últimos años?

Ya en el gobierno pasado se pasó a la órbita de la ANP el Muelle N°3 que, si bien se puede poner en servicio, va a ser reconstruido. Y el 19 de febrero pasado se firmó allí el acta por la cual entregamos a la ANP el Muelle N°2 que es el muelle comercial por el cual se embarca madera al Puerto de Fray Bentos. Este muelle fue una obra que hizo Hidrografía, salvando enormes problemas -incluso sociales- porque hubo que vencer a las fuerzas vivas de La Paloma y de todo el departamento de Rocha que el puerto podría funcionar sin generarle perjuicios o problemas a la actividad turística. Allí Hidrografía realizó una importante inversión del orden de los 8 millones de dólares para reconstruir el sector donde se realiza la operativa de madera. Desde hace dos años está trabajando bien, se llevan embarcadas más de 200 mil toneladas por año.

Como ANP tiene condiciones empresariales muy distintas a las nuestras, lo lógico es que todo lo que sea comercial puro lo administre ANP y no nosotros, que formamos parte de la Administración Central y no podemos negociar tarifas por ejemplo. Quien sí tiene flexibilidad comercial es ANP, y por eso el ministro Víctor Rossi instruyó a que, en la medida de lo posible, todo lo que sea comercial lo maneje ANP.

UP: ¿Con que fines la DNH realizó el reciente traspaso de la propiedad de sus dragas a la ANP?

Para racionalizar los esfuerzos en el Estado el Ministro tomó la decisión de concentrar todas las dragas de Hidrografía bajo el control y administración de la ANP. Por la ley del Presupuesto que rige desde el 1 de enero pasan un remolcador, las dragas que están en



Ing. J. C. Director Nacional de Hidrografía.
Engineer J. C., National Director of Hydrography

UP: What is the aim of the Directorate?

This Directorate is quite complex because it includes three different areas: the first one is in charge of the administration and maintenance of the marinas, the second one is the waterways area and the third one is the hydraulic works area.

The aim of these three areas is to provide services for sport and artisanal fishing in all of our ports from the Port of La Paloma, to Punta del Este, Piriápolis, Puerto Sauce, Riachuelo, Colonia, Carmelo, Higuieritas in Nueva Palmira, Villa Soriano, Mercedes and Bella Unión.

In the port and waterways areas we work closely with the National Ports Administration (ANP) because we have many activities in common. For example, we share the administration of the Port of La Paloma.

UP: What transformations has this port undergone in the last few years?

Since the previous period of government, Dock 3 is under the authority of ANP. Even though this Dock could be in service, it will be rebuilt. And, on February 19th, we signed the documents to hand over Dock 2 to ANP. This commercial dock is used for shipping wood to the Port of Fray Bentos and was built by the DNH after solving huge problems, even social problems, because it was necessary to convince the inhabitants of La Paloma and the whole Department of Rocha that the port could operate without harming or causing troubles to the tourist activity. There, the DNH invested around 8 million dollars to rebuild the area where wood-related operations are carried out. It has been working well for the past two years: more than 200,000 tonnes are shipped every year.

Since ANP's business conditions are very different from ours, it makes sense that every purely commercial activity is managed by ANP and not by us, because we are part of the Central Administration and we cannot negotiate rates, for example. ANP has commercial flexibility. That is why Minister Victor Rossi decided that every commercial activity should be managed by ANP, if

funcionamiento que son de succión y algún otro material de servicio. Incluso se le ha dado la posibilidad de pasar a ANP a nuestros funcionarios que trabajan en las dragas. La DNH cuando tenga que hacer un dragado dentro de alguno de sus puertos, lo tendrá que solicitar a ANP, y si esta no puede, en ese caso tendrá que buscar proveedores del mercado.

“Para racionalizar los esfuerzos en el Estado el Ministro tomó la decisión de concentrar todas las dragas de Hidrografía bajo el control y administración de la ANP.”

UP: ¿Cuáles han sido las principales inversiones de la DNH en los puertos deportivos uruguayos?

Si lo evaluamos por las amarras ocupadas, éstas vienen creciendo regularmente, fruto de inversiones sostenidas e importantes realizadas desde el 2006 en adelante. Por año hemos invertido entre 10 y 12 millones de dólares -dependiendo del año- en obra nueva o mantenimiento extraordinario. El único año en el que hubo una pequeña caída de oferta de amarras fue el año pasado debido a que uno de nuestros principales puertos, Piriápolis, estuvo en obras casi todo el 2015 para duplicar su capacidad.

En los últimos días del año inauguramos las marinas nuevas del Puerto de Piriápolis que pasó a tener 220 amarras, la mitad de las que tiene el Puerto de Punta del Este. Entre los dos puertos ahora podemos ofrecer más de 700 amarras con

possible.

UP: What was the aim of the recent transfer of ownership of DNH's dredgers to ANP?

In order to rationalize State efforts, the Minister made the decision of concentrating all of the DNH's dredgers under the control and administration of ANP. Under the Budget Law in force as of January 1st, that transfer includes a tug, the suction dredgers that are currently in operation and some other service materials. Besides, the employees that operate the dredgers were offered the possibility to work for ANP. In the future, when the DNH needs to dredge any of its ports, it will have to ask the ANP to do so, and if that is not possible, it will have to find suppliers in the local market.

“In order to rationalize State efforts, the Minister made the decision of concentrating all of the DNH's dredgers under the control and administration of ANP.”

UP: Which are the main investments made by the DNH in the Uruguayan marinas?

If we take into account the occupied berths, they have been regularly increasing as a result of the continuous and significant investments made since 2006. We have invested between 10 and 12 million dollars annually, depending on the year, in new works or extraordinary maintenance. The only year in which the offer of berths was slightly reduced



Muelles del Puerto de La Paloma.
Wharves of the Port of La Paloma.



Puerto de Piriápolis.
Port of Piriápolis.

todos los servicios y eso para la región es muy importante.

En 2016 vamos a continuar esa obra, con tareas de finalización de lo realizado y fundamentalmente un nuevo muelle de 100 m de largo para recibir maxi yates deportivos que tienen 50 a 60 metros de eslora. Este es un segmento deseable de recibir en puerto porque pagan tarifas muy interesantes. Durante el invierno en ese muelle podremos recibir algún barco pesquero porque a veces solicitan entrar por razones climáticas o técnicas y no teníamos capacidad para recibirlos. Entre La Paloma y Montevideo no había ningún muelle intermedio para estas situaciones. Punta del Este no es un puerto hábil para eso.

En 2017 lo podremos inaugurar, para la capacidad financiera de invertir que tiene Hidrografía es un contrato muy grande, 20 millones de dólares nos implica un gran desembolso.

UP: ¿Hay alguna posibilidad de que ingresen cruceros a Piriápolis?

No la hay, porque los cruceros que llegan a Punta del Este y que vemos en la bahía de Maldonado, son de casi 300 m de eslora y no entran físicamente en la rada de Piriápolis. Sí existe la posibilidad, y lo hemos conversado con las líneas (porque hay muy buena profundidad frente a Piriápolis), que algún barco pare enfrente y los pasajeros desciendan en tenders como lo hacen en Punta del Este. Es una alternativa interesante pero todavía no lo hemos concretado con las líneas porque, más allá de los atractivos enormes que Piriápolis tiene para ofrecer, el gran llamador que el turista suele

was last year because construction works were carried out in one of our main ports, Piriápolis, throughout most of 2015 in order to double its capacity.

In the last few days of the year, we inaugurated the new facilities of the Port of Piriápolis, which now has 220 berths, half of the existing berths at Punta del Este. The two ports combined can offer more than 700 berths with all the relevant services and that is very important for the region.

In 2016, we will complete the ongoing construction works and we will build a 100-meter long new dock to receive maxi yachts of 50 to 60 meters of length. It is very desirable to receive such yachts because of the rates they pay. We can also receive some fishing vessels during winter at that dock, because sometimes they request entering the port due to weather conditions or technical reasons and we did not have the necessary capacity to receive them in the past. There was no dock between La Paloma and Montevideo for these cases. Punta del Este is not a suitable port for this. It will be inaugurated in 2017. For the investing capacity of the DNH, this is a huge contract, 20 million dollars is a big investment for us.

UP: Is there any chance that cruise ships will enter the Port of Piriápolis?

No, because the cruise ships that arrive at Punta del Este and we see at the bay of Maldonado are almost 300 meters in length and they do not fit in the roadstead of Piriápolis. However, due to the fact that depth is very good in front of the Port of

preferir es Punta del Este.

UP: ¿Cuáles son las condiciones que ofrece Punta del Este en su puerto?

Allí llegamos a recibir 120 escalas de cruceros en una sola temporada, ahora estamos en 70. Bajó el número de escalas por dos razones: una de ellas es que una de las líneas decidió concentrar su operativa en Montevideo porque allí levanta pasajeros y la segunda es que algunas líneas por un problema de tiempos e itinerarios -por ahora- abandonaron las escalas en Punta del Este. Pero cómo los barcos que ahora vienen son más grandes, traen más pasajeros (casi 4.000) no se nota tanto la disminución de escalas. En Punta del Este recibimos alrededor de 200.000 pasajeros por año que dejan una buena recaudación, porque pagan alrededor de cinco dólares por cada uno, y con esas cifras pagamos los costos de manejo de esa operativa que es muy compleja. Implica recibir a los tenders con decenas de personas a bordo, ayudarlas a desembarcar y a embarcar en decenas de ómnibus y de vans que las están esperando. Es una actividad muy grande que hay que gobernar muy bien para que no interfiera en el resto de las actividades del balneario. En ese sentido hay que reconocer la gran tarea que hace el Sr. Carlos Ferreira, jefe del Puerto de Punta del Este, que es el responsable directo de toda esta gestión, con la colaboración de la Intendencia de Maldonado con la cuál tenemos muy buena relación. Todo funciona muy aceitadamente, pero no es nada fácil.

“En Punta del Este recibimos alrededor de 200.000 pasajeros por año que dejan una buena recaudación, porque pagan alrededor de cinco dólares cada uno, y con esas cifras pagamos los costos de manejo de esa operativa que es muy compleja.”

En la época en que recibimos de más de 100 escalas por temporada llegamos a recibir 5 cruceros el mismo día. Eso es casi inmanejable, ahora estamos en cómo máximo 3. Hay que pensar que dos cruceros que sean de 4.000 pasajeros desembarcando a la vez, son alrededor de 8 mil personas que bajan y suben en una hora y media cuando llegan y en el mismo tiempo cuando se van. Eso nos exige tener varios puestos de atraque, tenemos 5 en el Puerto y otros 2 en el anexo del Muelle La Pastora, frente al Hotel Conrad.

UP: ¿De quién dependen los tenders que traen a los pasajeros a los muelles?

En Uruguay el transporte de pasajeros está regulado por ley. Si fuera por los barcos, bajarían su pasaje exclusivamente con los tenders del barco, es un costo que ya tendrían incluido en sus costos operativos. Pero la Ley de Marina Mercante, por la defensa de la navegación nacional,

Piriápolis, it is possible for vessels to stay in front of the port so that passengers disembark in tenders as they do in Punta del Este. We have discussed that possibility with some lines and it is an interesting alternative, but we have not materialized it yet because even though Piriápolis is a very attractive spot, the preferred place for tourists is Punta del Este.

UP: Which are the conditions at the Port of Punta del Este?

In only one season, up to 120 cruise ships called at this port. Now that figure decreased to 70 for two reasons: one of the lines decided to concentrate its operations in Montevideo because it is where passengers embark and other lines decided to stop calling at Punta del Este for the moment because of their timetables and itineraries. However, due to the fact that the ships currently arriving are bigger and carry more passengers (almost 4,000), the reduction of ships is not so noticeable. In Punta del Este, we annually receive around 200,000 passengers that generate good revenue because they pay approximately five dollars each, and that is enough to cover the costs of running such a complex activity. It implies receiving tenders with tens of people on board, helping them to disembark and embark in tens of buses and vans that are waiting for them. It is a huge activity that needs to be dully managed so that it does not interfere with the rest of the activities in the area. We appreciate the great job carried out by Mr. Carlos Ferreira, Head of the Port of Punta del Este, who is in charge of management, with the cooperation of the Municipality of Maldonado, with which we maintain very good relations. It all runs smoothly, but it is not an easy task.

“In Punta del Este we annually receive around 200,000 passengers that generate good revenue because they pay approximately five dollars each, and that is enough to cover the costs of running such a complex activity.”

In the time in which more than 100 ships called at the port every season, we received up to 5 cruise ships on the same day. That is almost unmanageable. Now the maximum amount is 3. We have to bear in mind that two cruise ships carrying 4,000 passengers each represent around 8,000 people disembarking and embarking in one hour and a half when they arrive and when they leave. That requires several berths. We have 5 berths at the Port and another 2 at the extension of Dock La Pastora, in front of the Conrad Hotel.

UP: Who is responsible for the tenders that carry the passengers to the docks?

In Uruguay, the transportation of passengers is governed by law. If it depended on the ships, they would disembark their passengers using only their

establece que el país brinde parte del servicio. La Ley dice que el barco extranjero tiene que contratar la mitad de los barcos que vaya a necesitar de la flota del país, entonces sí, puede usar la otra mitad de tenders de su barco. En Punta del Este tenemos en este momento cinco tenders habilitados que tienen que cumplir determinadas condiciones como transportar a 90 pasajeros en condiciones de seguridad muy bien establecidas. Tienen una patente otorgada por la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo.

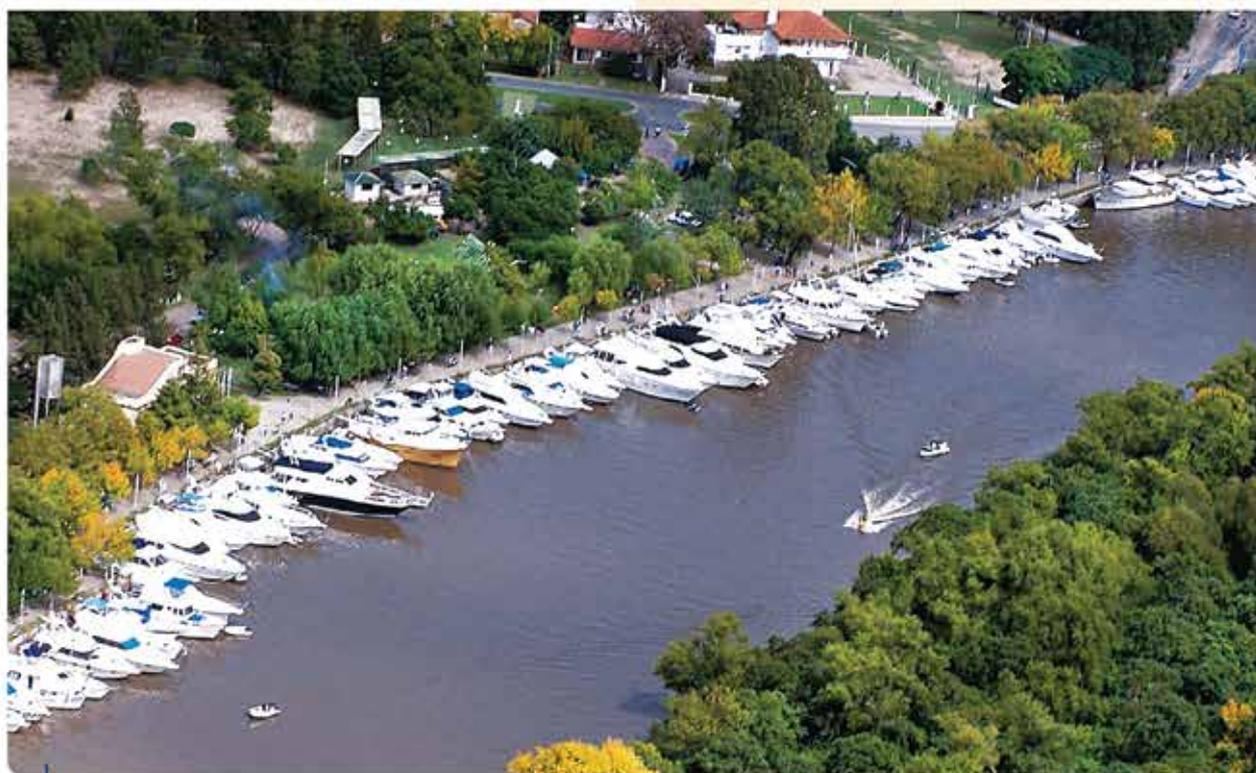
UP: ¿Cuánto representa en valor para el país el gasto del turista náutico?

El turista náutico tiene un comportamiento muy similar a un turista común salvo, porque no gasta en hotel, porque vive en el barco. En vez de hotel paga amarra que suele ser mayor a lo que pagaría en un hotel. Después todos los consumos son muy semejantes. Si tomamos el gasto de un turista medio en Punta del Este y le restamos lo que sale una noche de hotel, tenemos el gasto del turista náutico. Cuando voy a reuniones de Presupuesto o Rendiciones de Cuentas en el Parlamento suelo decir que las inversiones que hacemos son rentables. El Estado a través de las tarifas de amarras, de servicios y del componente fiscal del gasto turístico, recupera las inversiones que realiza en obras e incluso las supera. Somos bastante rentables para la sociedad en su conjunto. Quizás por eso no hay puertos privados, porque no hay rentabilidad financiera, porque hacer la obra desde cero y recuperarla con amarras es extremadamente difícil, sobre todo en puertos con escollera como los marítimos.

tenders and this cost would be included in their operational costs. However, the Merchant Marine Act requires that part of the service is provided by the country in order to protect national navigation. Foreign ships are required by law to hire half of the tenders they use from the country's fleet, the rest can belong to them. In Punta del Este, we currently have five working tenders that must comply with certain requirements, such as transporting 90 passengers under strict safety conditions. They operate under a license granted by the Directorate-General for River and Maritime Transport.

UP: How much money does the expenditure of nautical tourists represent for the country?

The behavior of nautical tourists is very similar to that of the average tourist, except for the fact that they do not spend money on hotels, because they live on the ships. Instead of paying for a hotel room, they pay mooring fees, which are usually more expensive than hotel rooms. The rest of the expenditure is pretty much the same. If we consider the expenditure of the average tourist in Punta del Este and we deduct the cost of a hotel room, the result is the expenditure of the nautical tourist. When I go to the Parliament for meetings regarding budget or the rendering of accounts, I usually say that the investments we make are profitable. The State, through the mooring fees, services and taxes on tourism expenditure, recoups the investments in construction works and even exceeds them. For the society as a whole, it is quite profitable. Perhaps that is why there are no private ports, because there is no financial profitability: carrying out the



Puerto de Carmelo.
Port of Carmelo.

“El Estado a través de las tarifas de amarras, de servicios y del componente fiscal del gasto público, recupera las inversiones que realiza en obras e incluso las supera.”

UP: ¿Se ha comenzado a pensar en la construcción de un nuevo puerto deportivo en Atlántida?

Es una idea que hace muchos años venimos desarrollando. Es el puerto que falta en la cadena, porque el trayecto entre Montevideo y Punta del Este o Piriápolis es un poco largo, sobre todo para nuestros clientes ya que muchos de ellos no son avezados navegantes. Además Canelones no tiene un puerto deportivo. Con el ministro Rossi estamos analizando alternativas que van a ir -probablemente- por el lado de la asociación público privada. Parte de la inversión la haremos con fondos públicos asignados a Hidrografía en el Presupuesto Nacional y en parte buscaremos socios privados que se puedan hacer cargo del negocio para que sea rentable para todas las partes. Estamos en la etapa de estudios básicos: de corrientes, de sedimentación, todo lo necesario para tener un diseño técnicamente defendible y después buscar la modalidad de construcción. Espero que podamos empezar la obra de un puerto en Atlántida sobre el final de este gobierno.

Se han ido agregando estructuras importantes a puertos que están definidos hace muchos años como los de Punta del Este y Piriápolis. Han cambiado mucho y siguen siendo mejorados, pero no se han construido puertos deportivos nuevos en las últimas seis o siete décadas. Otra de las facetas que tenemos en Hidrografía, como agente del MTOP, es la potestad de dar la habilitación a puertos privados. Por eso estoy seguro que el último puerto que se ha construido desde cero en los últimos 50 años es el de Montes del Plata en Conchillas. Un puerto muy interesante que es una concesión de obra pública, tiene muelle oceánico y muelle de barcasas, con una escollera importante, con canales, etc.

UP: Se han utilizado las ventajas geográficas de nuestro territorio en numerosos puertos deportivos eso se refleja en los puertos del departamento de Colonia.

Es cierto, allí a diferencia de los puertos del Este, estos puertos del Oeste reciben turismo náutico todo el año, en particular los fines de semana largos. Esta zona se puede analizar en partes, la primera con Juan Lacaze, Riachuelo y Colonia, son 3 puertos muy interesantes que reciben mucho tráfico, sobre todo Riachuelo y Colonia. El Puerto de Juan Lacaze recibe un poco menos, lo estamos impulsando con inversiones que lo están transformando en un puerto muy cómodo y muy lindo. En Riachuelo también hemos invertido en nuevos servicios higiénicos y en mejoras en la

construction works from scratch and recover the investment with mooring fees is extremely difficult, particularly in ports with breakwaters as it is the case of seaports.

“The State, through the mooring fees, services and taxes on tourism expenditure, recoups the investments in construction works and even exceeds them.”

UP: *Is the idea of constructing a new marina in Atlántida being considered?*

We have been developing this idea for many years. This is the port missing in the chain, the distance between Montevideo and Punta del Este or Piriápolis is a little bit too long, especially for our clients because many of them are not experienced sailors. Besides, Canelones does not have a marina. We are analyzing alternatives with Minister Rossi that will probably imply a public-private partnership. Part of the investment will be covered with public funds allocated to the DNH in the National Budget and, for the other part, we will seek private partners who will be in charge of the business so that it is profitable for all parties. We are in the basic survey phase: currents, sedimentation, all the necessary aspects to have a feasible design from a technical point of view and then find the construction modality. I hope the construction works for establishing a port in Atlántida can begin by the end of this period of government.

New important structures have been built in marinas established many years ago such as Punta del Este and Piriápolis. They have changed and improved a lot, but no new marinas have been built in the last six or seven decades. The DNH has the authority, as an agent of the MTOP, to grant licenses to private ports. I am sure that is why the last port built from scratch over the past 50 years is the Montes del Plata Port in Conchillas. It is a very interesting port created with public works and operated under a concession agreement. It has an overseas dock and a dock for barges, a significant breakwater, channels, etc.

UP: *The geographical advantages of our territory have been used in many marinas. That is reflected in the ports of the Department of Colonia.*

That is true. Unlike the eastern ports, these western ports receive nautical tourists throughout the year, particularly during long weekends. This area can be analyzed in parts, first of all Juan Lacaze, Riachuelo and Colonia. These three ports are very interesting and have a lot of traffic, especially Riachuelo and Colonia. The Port of Juan Lacaze has a little less traffic, but we are improving it with investments to transform it into a very comfortable and nice port. In Riachuelo, we have also invested in new sanitary facilities and improved customer care. We do not plan to do much there because people appreciate



Puerto de Mercedes.
Port of Mercedes.

atención. No pensamos hacer mucho más porque ahí la gente aprecia el entorno natural, razón por la que no hacemos muelles. Los nautas prefieren amarrarse a los árboles, luego vienen en botes a la Terminal donde tenemos instalada una batería de servicios que si requieren.

“...a diferencia de los puertos del Este, estos puertos del Oeste reciben turismo náutico todo el año, en particular los fines de semana largos.”

Colonia ha recibido mejoras en algunas infraestructuras y tenemos un nuevo proyecto para unir todos sus muelles -que hoy por hoy están un poco separados-, con un camino peatonal.

Subiendo por el río Uruguay tenemos otros tres puertos: Carmelo, Higuieritas e incorporamos Villa Soriano. El Puerto Comercial de Carmelo es una Terminal con muelle que en la anterior gestión del ministro Rossi, entre el año 2005 y el 2010, se reconstruyó totalmente. Desde este puerto se hace el servicio de pasajeros Tigre (ARG)-Carmelo(URU). Villa Soriano insumió una inversión de cinco millones de dólares para muelles nuevos que hicimos sobre el muelle viejo, ambos laterales y el talón. Se inauguró en diciembre del 2014.

Y por último en este circuito podemos incluir a Mercedes, allí también inauguramos obras de

the natural environment. That is why we do not build docks. Sailors prefer mooring to trees and use boats to get to the Terminal where we provide an array of services they do need.

“Unlike the eastern ports, these western ports receive nautical tourists throughout the year, particularly during long weekends.”

Colonia has improved some infrastructures and we have a new project to link all the docks, which are currently a little bit apart from each other, with a pedestrian path.

Upstream the Uruguay River, we have another three ports: Carmelo, Higuieritas and we incorporated Villa Soriano. The Carmelo Commercial Port is a Terminal with a dock that was completely rebuilt during Minister Rossi's previous term in office, between 2005 and 2010. From this port, the passenger service between Tigre (Argentina) and Carmelo (Uruguay) is provided. Villa Soriano took an investment of 5 million dollars for new docks that we built to both sides and at the end of the old dock. It was inaugurated in December of 2014.

Finally, we can include Mercedes in this circuit. We also completed readjustment works there in 2009. We wanted to give the sailors different options. For those who like sailing, be at one port one day and

readecuación en el año 2009. Lo que procuramos es darle al nauta alternativas de circuito. A quienes les gusta navegar, estar un día en un puerto y al otro día irse a otro, les generamos varios puntos de arribo con atractivos variados y puertos en condiciones.

Continuando por el río hacia el Litoral, hay algunos puertos deportivos privados en Fray Bentos y Paysandú; con ellos tenemos excelente relación pero no los administramos. Luego los puertos comerciales de Paysandú y Salto que pasaron de la DNH a la gestión de ANP hace algunos años.

El siguiente puerto de Hidrografía es el último del país y está en Bella Unión. Éste sobre todo trabaja una línea de lanchas de pasajeros entre Bella Unión y Montecaseros (ARG). Aquí hay un proyecto con el Ministerio de Turismo (MINTUR) para también generar allí una estación de turismo náutico dentro del predio de Hidrografía.

UP: ¿Se da una coordinación de proyectos entre la DNH y el MINTUR?

El MINTUR, asesorado por nosotros y por una empresa española, diseñó un Plan de Turismo Náutico que implica la instalación de Estaciones Náuticas en varios puertos deportivos. Son oficinas con servicios específicos para los nautas. La primera que se está construyendo es en Nuevo Berlín, que es puerto de Hidrografía como lo es San Javier también. Hay varios muelles sobre el Río Uruguay -propiedad del MTOP-, que quedaron casi sin uso durante décadas. En este marco de volver a la navegación de cabotaje estamos tratando de generar condiciones operativas para que vuelvan a funcionar. Hicimos mejoras en estos puertos para posibilitar estas acciones. En Nuevo Berlín en octubre del año pasado, con el apoyo de un grupo de emprendedores, pudimos sacar soja hacia Nueva Palmira.

UP: ¿Cuáles son los desafíos a futuro para los puertos del Uruguay?

La apuesta y la necesidad es volcar al agua toda la carga que sea posible para descongestionar las carreteras y absorber parte del crecimiento. En eso se inscribe el traslado de madera entre La Paloma y Fray Bentos. Fue una apuesta que hicimos a la renovación de la navegación de cabotaje, el barco de bandera nacional que toca más de un puerto nacional transportando mercadería interna. Esto lo tenemos que desarrollar al máximo. Por otra parte, necesitamos potenciar la navegación en toda la región, para madurar ese propósito organizamos el seminario Hacia un mejor aprovechamiento de las hidrovías en el MERCOSUR en el que tratamos este tema el 4 y 5 de febrero de este año.

leave for another port the following day, we generated several points of arrival with diverse attractive spots and ports in good conditions.

If we continue upstream, there are some private marinas in Fray Bentos and Paysandú. We are in very good terms with said marinas, but we do not manage them. Then we find the commercial ports of Paysandú and Salto that used to be managed by DNH, but started to be managed by ANP a few years ago.

The following DNH's port is the last one of the country and it is located in Bella Unión. This port operates mainly passenger barges between Bella Unión and Montecaseros (Argentina). A project with the Ministry of Tourism (MINTUR) is being developed to generate a nautical tourism station within the DNH's premises.

UP: Is there a coordination of projects between the DNH and the MINTUR?

The MINTUR, on the advice of the DNH and a Spanish company, designed a Nautical Tourism Plan that implies the installation of Nautical Stations in several marinas. Said stations are offices with specific services for sailors. The first one is being built in Nuevo Berlín, which is a DNH's port, as is San Javier. There are many docks in the Uruguay River that belong to the MTOP and were barely used for decades. In this scenario of going back to cabotage, we are trying to generate the necessary conditions so they resume operations. We made improvements in said ports to make these actions possible. In October of last year, we shipped soy from Nuevo Berlín to Nueva Palmira with the help of a group of entrepreneurs.

UP: What are the challenges that the Uruguayan ports will face in the future?

Our aim, and what is needed, is the transportation by water of as much cargo as possible in order to relieve congestion in the roads and absorb part of the growth. That includes wood shipping between La Paloma and Fray Bentos. We worked towards the renewal of cabotage, the ships flying the national flag that reach more than one national port carrying domestic goods. We need to fully develop that. On the other hand, we need to strengthen navigation throughout the region. To achieve that goal, on February 4th and 5th of this year, we held the seminar "Towards a better use of waterways in the MERCOSUR", in which we discussed this matter.

Estudios sobre el Valor Agregado Bruto (VAB) de la actividad económica del Puerto de Montevideo y su participación en el Producto Bruto Interno (PBI) del país

La contribución de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo a la economía uruguaya



Analysis of the Gross Value Added (GVA) of the economic activity of the Port of Montevideo and its share in the Gross Domestic Product (GDP) of the country

The contribution of the activities carried out at the Port of Montevideo to the economy of Uruguay

PRESENTACIÓN

En cumplimiento de la política portuaria nacional, que tiene entre sus objetivos el fomento de la economía nacional, resulta fundamental cuantificar el impacto de la actividad portuaria en la economía del país. En este marco en el año 2007 se firmó un convenio entre la Administración Nacional de Puertos (ANP) y la Universidad de la República (UDELAR) a través del Instituto de Economía (IECON) de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración (FCEA), con el objetivo central de realizar un estudio sobre la contribución de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo sobre la economía uruguaya.

Las principales unidades de negocios portuarios definidas fueron: contenedores, graneles, productos forestales, pesca, tráfico de pasajeros de ferry, cruceros, logística y puerto libre.

BACKGROUND

In compliance with the national port policy, which aims to boost national economy, it is crucial to assess the impact of the port activity on the economy of the country.

For that purpose, in 2007 an agreement was signed by the National Ports Administration (ANP) and the University of the Republic (Udelar) through the Economics Institute (IECON) of the Faculty of Economics and Administration (FCEA), whose main objective was to conduct a study on the contribution of the activities carried out at the Port of Montevideo to the economy of Uruguay.

The main port business units defined were: containers, bulk cargo, forest products, fishing, ferry passenger traffic, cruise ships, logistics and free port.

The methodology used was designed to meet

La metodología utilizada en esa oportunidad se diseñó para cumplir un doble objetivo, en primer lugar permitir estimar, tanto el valor agregado generado directamente por actividades desarrolladas en las Unidades de negocio del Puerto, como el generado indirectamente como consecuencia de éstas. En segundo lugar, servir como herramienta para que ANP realice tales estimaciones de manera periódica siguiendo dicha metodología.

En esa línea de acción, en el año 2013 la División Desarrollo Comercial en conjunto con SUMMA Consultores realizó un nuevo estudio del impacto económico de la actividad del Puerto de Montevideo con datos del año 2012. Consideramos conveniente proseguir realizando estudios de esa naturaleza atendiendo a la utilidad de los mismos para la ANP y para toda la comunidad portuaria.

Cra. Susana Sena, Gerenta del Área Comercialización y Finanzas.
Susana Sena, CPA, Head of the Commercialization and Finance Area.

two objectives. First of all, to estimate the value added generated directly by the activities carried out in the Port's business units as well as the one generated indirectly as a result of said activities. Secondly, to be used as a tool so that ANP periodically makes such estimates following said methodology.

In this line of action, in 2013 the Commercial Development Division together with SUMMA Consultores carried out a new economic impact analysis regarding the activity of the Port of Montevideo with data from 2012. We consider that it is convenient to keep doing this kind of analysis because it is useful both for ANP and the entire port community.



INTRODUCCIÓN

El Puerto de Montevideo es la principal vía de entrada y salida de mercaderías en Uruguay, medidas tanto en toneladas como en valor de los productos, es terminal de transbordo y tránsito para los países de la región, contribuyendo de esta forma al desarrollo y diversificación de las exportaciones de servicios del país. El Puerto adquiere un rol activo trazando estrategias y planificando un desarrollo integral de su área de influencia, con el objetivo de convertirse en un centro logístico entre la región y el mundo.

Operan en el mismo reconocidas firmas de alcance regional y mundial, además de empresas nacionales de gran trayectoria. Desde la creación del país ha generado una comunidad de empresas y actores que se han ido transformando y diversificando hacia otras ramas de la actividad nacional. Esto condice con la Misión de la Administración que establece "Posicionar al Uruguay como nodo logístico entre la región y el mundo en función del desarrollo productivo sustentable del país." Dentro del marco general de gestión, se ha enfatizado un modelo que busca combinar inversiones públicas y privadas para obtener incrementos sustantivos en rendimientos y productividad.

Este modelo de administración otorga no solo

INTRODUCTION

The Port of Montevideo is the main entry and exit point for goods in Uruguay, measured both in tonnes and value of the products, as well as a transshipment and transit terminal for the countries of the region, thus contributing to the development and diversification of the services exports of the country. The Port acquires an active role designing strategies and planning a comprehensive development of its hinterland with the aim of becoming a logistics hub linking the region with the world.

Leading national, regional and international companies operate at said Port. Since the creation of the country, it has generated a community of companies and stakeholders that have changed and diversified into other sectors of the national industry. This is aligned with the mission of the National Ports Administration's management: "To position Uruguay as a logistics hub to link the region with the rest of the world based on the sustainable productive development of the country." Within the general management framework, there has been great emphasis on a model that combines public and private investments in order to obtain a significant increase in returns and productivity.

This management model generates benefits

beneficios al Puerto sino también al país, constituyendo una actividad importante en el PBI de Uruguay como apoyo sustantivo al comercio, como fuente generadora de inversiones y competitividad.

Comparativo resultados globales 2007-2012

Estudio 2007

En el año 2007 las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo generaron un total de US\$ 152,5 millones de valor agregado directo (VAB), lo que representó el 0,63% del PIB de la economía uruguaya del año.

En el mismo período las actividades desarrolladas en el Puerto generaron un total de 5.480 empleos, lo que representó el 0,39% del total de ocupados del país en el año.

Se destaca claramente la importancia relativa de la unidad de negocio de contenedores, la cual representa el 57% del VAB generado en el Puerto de Montevideo en el año 2007. Le siguen en orden decreciente de generación de valor agregado las siguientes unidades de negocio: otras actividades (11,6% del VAB total del Puerto de Montevideo), graneles (8,8%), logística y Puerto Libre (8,1%) y productos forestales (6,3%). Finalmente, las unidades de negocio de menor generación de valor son: pesca (4,5%), tráfico de pasajeros de ferry (2,8%) y cruceros (0,8%).

El negocio de contenedores fue responsable del 42% del empleo directo generado en el Puerto de Montevideo en el año 2007 (aproximadamente 2.300 puestos de trabajo). Le siguen en orden decreciente de generación de empleo las unidades de negocio de pesca (13% del empleo total del Puerto), graneles (12%), otras actividades (11%), logística y Puerto Libre (9%), productos forestales (8%). Finalmente, las unidades de negocio de menor generación de empleo en el Puerto de Montevideo son: tráfico de pasajeros de ferry (4%) y cruceros (1%).

Estudio 2012

El Puerto de Montevideo generó en 2012 un VAB directo de 361 millones de dólares y 6.782 puestos de trabajo directos. Esto equivale al 0,72% del PIB del año.

El negocio de los contenedores explicó el 58% del VAB portuario, luego le siguen en importancia la carga general (13%), la pesca (8%), los graneles (7%) y la logística (6%), los cruceros (4%), la reparación naval (3%) y por último el tráfico fluvial (1%). Es de destacar que el negocio de carga general incluye el resto de los otros negocios portuarios (incluyendo provisión de combustible en zonas Alfa y Delta, descarga de vehículos y servicios a buques RoRo).

not only for the Port, but also for the country. The port activity has great relevance for the GDP of Uruguay as a strong support to trade and a source of investments and competitiveness.

Comparison of overall results 2007-2012

Analysis 2007

In 2007, the activities carried out at the Port of Montevideo generated a total direct value added (GVA) of US\$ 152.5 million, which accounted for 0.63% of the GDP of the Uruguayan economy that year.

Over the same period, said activities generated a total of 5,480 jobs, which represented 0.39% of total employment of the country that year.

The container business unit is of great importance, representing 57% of the GVA generated at the Port of Montevideo in 2007. The next most important business units in decreasing order of value added generation are the following: other activities (11.6% of the total GVA of the Port of Montevideo), bulk cargo (8.8%), logistics and free port (8.1%) and forest products (6.3%). Finally, the business units that generate less GVA are: fishing (4.5%), ferry passenger traffic (2.8%) and cruise ships (0.8%).

The container business represented 42% of direct employment generated at the Port of Montevideo in 2007 (approximately 2,300 jobs). Followed by, in decreasing order in terms of employment generation, fishing (13% of total employment at the Port), bulk cargo (12%), other activities (11%), logistics and free port (9%) and forest products (8%). Finally, the business units that generate fewer jobs at the Port of Montevideo are: ferry passenger traffic (4%) and cruise ships (1%).

Analysis 2012

In 2012, the Port of Montevideo generated a direct GVA of 361 million dollars and 6,782 direct jobs. That is equivalent to 0.72% of the GDP of that year.

The container business accounted for 58% of the port-related GVA. The next most important businesses in descending order are: general cargo (13%), fishing (8%), bulk cargo (7%), logistics (6%), cruise ships (4%), ship repair (3%) and finally river traffic (1%). It should be noted that the general cargo business comprises the rest of the port businesses (including bunkering in Alpha and Delta areas, vehicle unloading and services to Ro-Ro vessels).

From the point of view of employment, the container business accounted for 39%, followed by fishing, general cargo, bulk cargo, logistics and cruise ships, ranging from 12% to 8% each.

Desde el punto de vista del empleo, el negocio de contenedores explicó el 39%, y le siguen en este orden la pesca, la carga general, los graneles, la logística y los cruceros con valores desde 12% hasta 8% cada uno.

PRINCIPALES RESULTADOS

2007	2012
USD 152,2 millones 0,63% del PIB del año 5.480 puestos de trabajo	USD 361 Millones 0,72% del PIB del año 6.782 puesto de trabajo

Participación por unidad de negocio en el VAB

Contenedores 57%	Contenedores 58%
Otras actividades 11,6%	Carga General 13%
Graneles 8,8%	Pesca 8%
Logística y Puerto Libre 8,1 %	Graneles 7%
Productos Forestales 6,3%	Logística 6%
Pesca 4,5%	Cruceros 4%
Tráfico Fluvial 2,8%	Reparación Naval 3%
Cruceros 0,8%	Tráfico Fluvial 1%

Participación por unidad de negocio en el empleo

Contenedores 42%	Contenedores 39%
Pesca 13%	Pesca 12%
Graneles 12%	Carga General 12%
Otras actividades 11%	Graneles 11%
Logística y Puerto Libre 9%	Logística 9%
Productos Forestales 8%	Cruceros 8%
Tráfico Fluvial 4%	Reparación Naval 6%
Cruceros 1%	Tráfico Fluvial 3%

Desarrollo Estudio 2012

Enfoque del análisis

Existen diversas formas de medir la importancia de un sector en la economía. Para cada sector de actividad se pueden concebir dimensiones que permitan dar cuenta de su aporte a la actividad nacional. En el caso del Puerto de Montevideo, se podría medir de acuerdo a su grado de participación en las exportaciones e importaciones de bienes, en la participación de las empresas portuarias en las exportaciones de servicios logísticos, en la incidencia de la inversión portuaria en el total de la inversión de la economía o en la participación de los "costos portuarios" en la cadena logística de exportación.

El enfoque del presente trabajo se basa en la estimación directa del Valor Agregado Bruto (VAB) de la actividad económica del Puerto de Montevideo y su participación en el Producto Bruto Interno (PBI) del país.

Esto permite tener una metodología de comparación con otros sectores no transables de la economía. Adicionalmente, como los resultados están presentados por Unidad de Negocio y por tipo de agente, permite comparar los diferentes negocios que se realizan en la terminal. De forma análoga al VAB, el trabajo presenta resultados en términos de puestos de trabajo ocupados. Cada actividad tiene una relación entre capital y trabajo

MAIN RESULTS

2007	2012
USD 152.2 million 0.63% of GDP of the year 5,480 jobs	USD 361 million 0.72% of GDP of the year 6,782 jobs

Share in GVA by Business Unit

Containers 57%	Containers 58%
Other activities 11.6%	General Cargo 13%
Bulk Cargo 8.8%	Fishing 8%
Logistics and Free Port 8.1%	Bulk Cargo 7%
Forest Products 6.3%	Logistics 6%
Fishing 4.5%	Cruise Ships 4%
River Traffic 2.8%	Ship Repair 3%
Cruise Ships 0.8%	River Traffic 1%

Share in employment by Business Unit

Containers 42%	Containers 39%
Fishing 13%	Fishing 12%
Bulk Cargo 12%	General Cargo 12%
Other activities 11%	Bulk Cargo 11%
Logistics and Free Port 9%	Logistics 9%
Forest Products 8%	Cruise Ships 8%
River Traffic 4%	Ship Repair 6%
Cruise Ships 1%	River Traffic 3%

Detailed Description of the 2012 Analysis

Approach to the analysis

There are different ways of measuring the importance of a sector in the economy. For each sector, parameters can be set to assess its contribution to the national industry. In the case of the Port of Montevideo, it could be measured based on its share in exports and imports of goods, the port companies' share in exports of logistics services, the incidence of port investments in the total investment of the economy or the share of 'port costs' in the export logistics chain.

The approach to this study is based on the direct estimate of the Gross Value Added (GVA) of the economic activity of the Port of Montevideo and its share in the Gross Domestic Product (GDP) of the country.

This provides a comparison methodology for other nontradable sectors of the economy. Besides, due to the fact that the results are shown by Business Unit and agent type, it is possible to compare the different businesses at the terminal. Likewise, the study also presents results in terms of jobs. Each activity has a different capital/work ratio; therefore, the results are aligned, but are not equivalent for these two aspects. It should be pointed out that the economic impact on GDP of the country is not limited to the direct share of the port stakeholders in GVA. On the contrary, the activity has linkages with the rest of the economy. In order to carry out their business activities, companies require inputs (fuel, transportation, spare parts, information technology, financial and consultancy services, etc.) from other sectors of the economy, which in turn have to increase their production to face the

diferente, por lo que los resultados, aunque alineados, no son equivalentes en estas dos dimensiones. Cabe aclarar que el impacto económico sobre el PIB del país no se agota en la participación directa de los actores portuarios en el VAB, sino que la actividad tiene encadenamientos con el resto de la economía. Para realizar su actividad económica, las empresas demandan insumos (combustible, transporte, repuestos, informática, finanzas, asesoría, etc.) a otros sectores de la economía, que entonces tienen que aumentar su producción para hacer frente a esta demanda. Otros encadenamientos se producen mediante la retribución a los factores productivos (capital y trabajo), que operan como demandantes de bienes y servicios sobre todos los sectores de la sociedad.

El efecto de esta demanda sobre el PIB nacional no se contempló en esta instancia. En el estudio anterior (UdelaR, 2007) se estimó que por cada dólar de VAB directo el Puerto de Montevideo generaba 2,37 dólares de efecto indirecto.

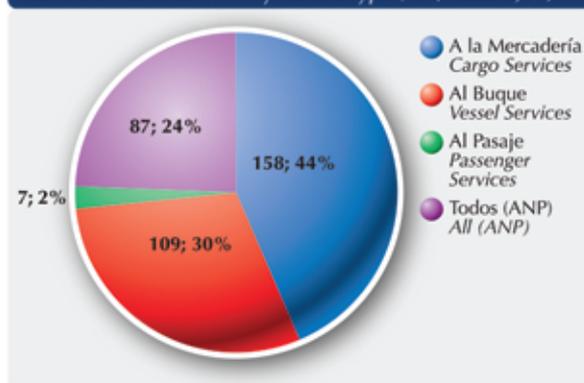
En la página www.anp.com.uy se encuentra el documento completo que contiene un anexo en el que se detalla la metodología empleada de forma general, los criterios y fuentes consultadas para la construcción de la información de cada actor portuario, así como una lista de las empresas relevadas.

Resultados globales.

El Puerto de Montevideo generó en 2012 un VAB directo de 361 millones de dólares y 6.782 puestos de trabajo directos. Esto fue equivalente al 0,72% del PIB del año.

El 44% del VAB (158 millones de dólares) correspondió a servicios a la mercadería, mientras que los servicios al buque alcanzaron el 30%, los servicios al pasaje el 2% y la ANP (que presta servicios al buque, al pasaje y a la carga) representó 24%.

CUADRO 1 - Participación en el VAB según tipo de servicio (millones US\$; %)
CHART 1- Share in GVA by service type (US\$ million; %)



Desde el punto de vista del empleo la importancia de los servicios a la carga son mayores, pues totalizan el 50%, mientras que la participación de la ANP se reduce a 12%. (Ver CUADRO 2)

demand. Other linkages are caused by payments to the factors of production (capital and labor), which demand goods and services from all sectors of society.

The impact of such demand on the national GDP was not taken into account in this analysis. In the previous study (UdelaR, 2007), it was estimated that for each dollar of direct GVA the Port of Montevideo generated 2.37 dollars due to the spillover effect.

The complete document written in Spanish is available in the website www.anp.com.uy. Said document contains an annex where the general methodology, the criteria and the reference sources used for gathering information about each port stakeholder, as well as a list of the surveyed companies, are included.

Overall Results

In 2012, the Port of Montevideo generated a direct GVA of 361 million dollars and 6,782 direct jobs. That was equivalent to 0.72% of the GDP that year.

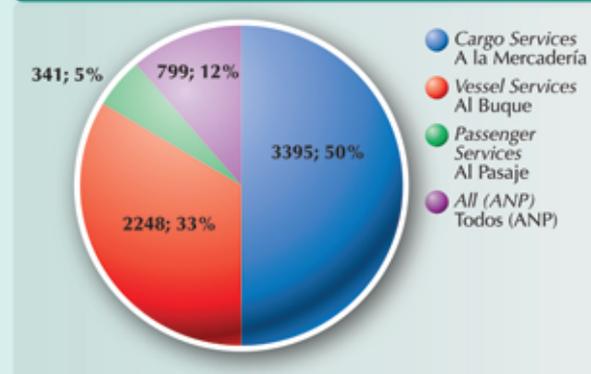
Cargo services amounted to 44% of GVA (158 million dollars), while vessel services reached 30%, passenger services accounted for 2% and ANP (which provides vessel, passenger and cargo services) represented 24%.

(See CHART 1)

From an employment perspective, cargo services are more important, because they amount to 50% of the total, while ANP's share is 12%.

CHART 2 - Share in employment by service type (US\$ million; %)

CUADRO 2 - Participación en el empleo según tipo de servicio (millones US\$; %)

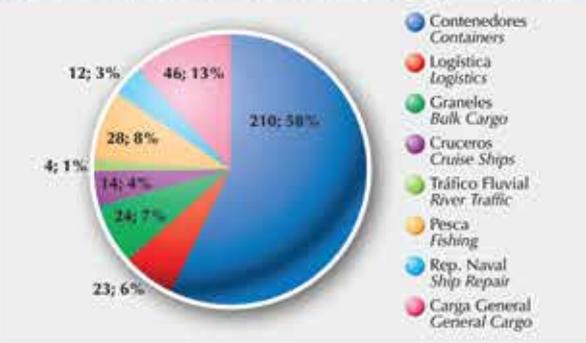


The container business accounts for 58% of the port-related GVA. The next most important businesses in descending order are: general cargo (13%), fishing, bulk cargo and logistics (8%-6% each), cruise ships (4%), ship repair (3%) and finally river traffic (1%).

It should be noted that the general cargo business comprises the rest of the port businesses (including bunkering in Alpha and Delta areas, vehicle unloading and services to Ro-Ro vessels).

(See CHART 3)

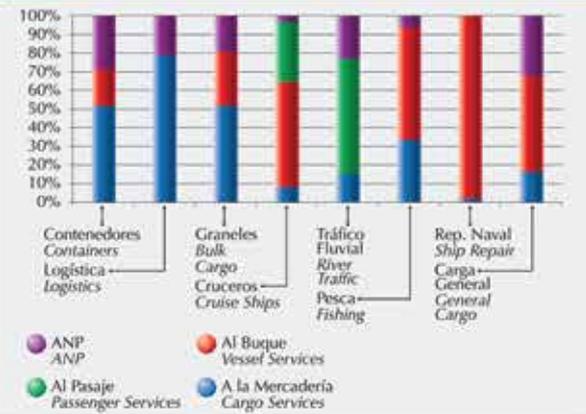
CUADRO 3 - Participación por Unidad de Negocio en el VAB (millones US\$; %)
CHART 3 - Share in GVA by Business Unit (US\$ million; %)



El negocio de los contenedores explica el 58% del VAB portuario, luego le siguen en importancia la carga general con el 13%, la pesca, los graneles y la logística con entre 8% y 6% cada uno, los cruceros con el 4%, la reparación naval con el 3% y por último el tráfico fluvial con el 1%. Es de destacar que el negocio de carga general incluye el resto de los otros negocios portuarios (incluyendo provisión de combustible en zonas alfa y delta, descarga de vehículos y servicios a buques RoRo).

Desde el punto de vista del empleo, el negocio de contenedores explica el 39%, y le siguen en este orden la pesca, la carga general, los graneles, la logística y los cruceros con valores desde 12% hasta 8% cada uno. (Ver CUADRO 4)

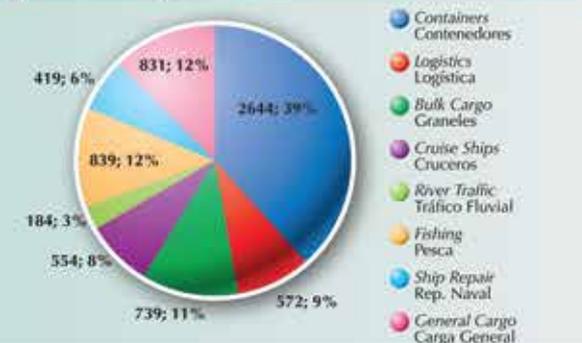
CUADRO 5 - Participación de cada tipo de servicio en el VAB de cada unidad de negocio (millones US\$; %)
CHART 5 - Share of each service type in GVA by Business Unit (US\$ million; %)



En los negocios de contenedores y graneles predominan los servicios a la mercadería. Mientras que en cruceros, pesca y carga general/otros lo hacen los servicios al buque. En el tráfico fluvial los servicios a los buques son casi inexistentes.

El grueso de los servicios a la mercadería corresponde a los operadores (ya sean terminales de contenedores, operadores tercerizados, operadores de graneles, etc.), que tienen un VAB de US\$ 110 millones. En segundo lugar, los transportistas participan con US\$ 18 millones y las empresas de logística (concesionarias o permisarias de depósitos cerrados) con US\$ 14 (Ver CUADROS 6 / 6A / 6B / 6C)

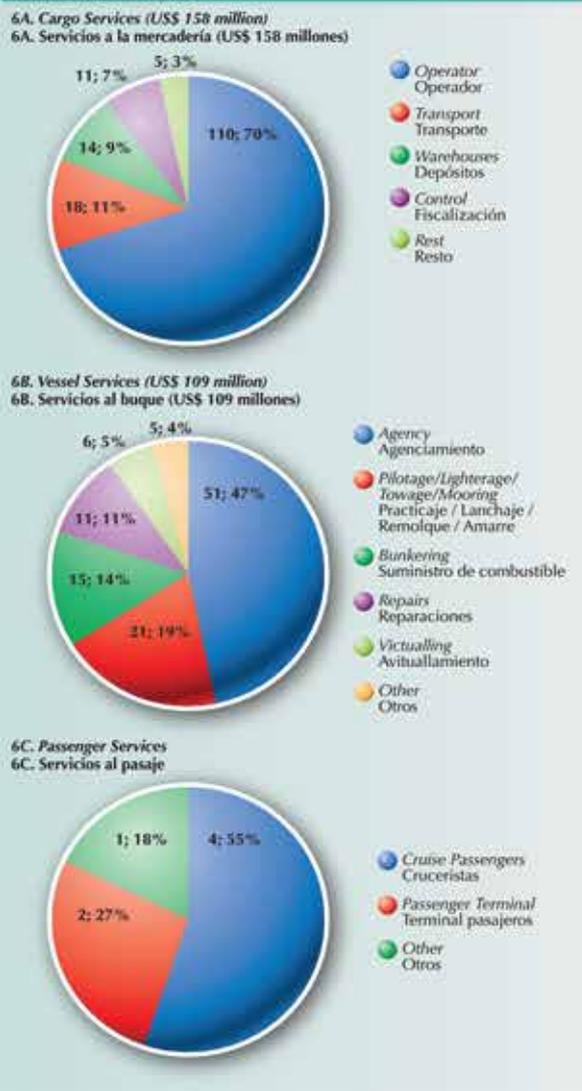
CHART 4 - Share in employment by Business Unit (Jobs; %)
CUADRO 4 - Participación por Unidad de Negocio en el empleo (puestos de trabajo; %)



From the point of view of employment, container business accounts for 39%, followed by fishing, general cargo, bulk cargo, logistics and cruise ships, ranging from 12% to 8% each.

In the container and bulk cargo businesses, cargo services predominate. While for cruise ship, fishing, general cargo and other businesses, vessel services are the most important. In the river traffic business, vessels services are almost nonexistent. (See CHART 5)

CHART 6 - Results by agent type (US\$ million; %)
CUADRO 6 - Resultados según tipo de agente (millones US\$; %)

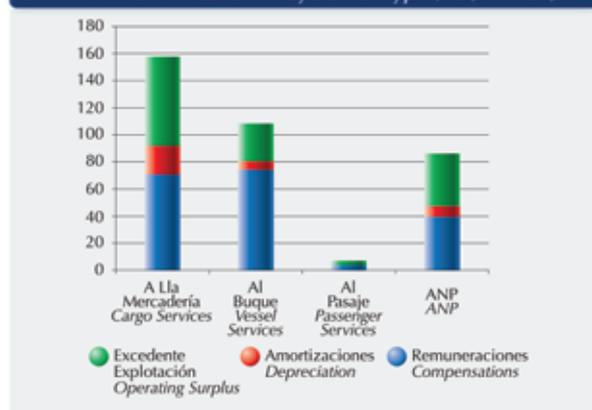


millones. La fiscalización de la aduana y el MGAP se valuó en US\$ 11 millones.

El principal actor de los **servicios al buque** es el sector de las agencias marítimas, que explica el 47% de los US\$ 109 millones. Los servicios “básicos” al buque (practicaje, remolque, lanchaje y amarre) dan cuenta de US\$ 21 millones, mientras que el suministro de combustible participa con US\$ 15 millones, la reparación naval con US\$ 11 millones y el avituallamiento con US\$ 6 millones.

En el caso del servicio al pasaje, los servicios asociados al gasto de los turistas alcanzaron a US\$ 4 millones, mientras que los asociados a servicios de la terminal de pasajeros representan US\$ 2. El VAB de la autoridad portuaria se presenta por separado, sin diferenciar si se trata de servicios al buque, a la carga o a los pasajeros.

CUADRO 7 - Descomposición del VAB según sus componentes, por tipo de servicio (en millones de US\$)
CHART 7 - GVA breakdown by service type (US\$ million)



El 53% del VAB portuario corresponde a remuneraciones (que incluyen aportes patronales a la seguridad social). En el caso de los servicios al buque, este porcentaje alcanza al 69%. En los servicios a la mercadería este porcentaje es menor, cobrando importancia el peso de las amortizaciones, producto de las fuertes inversiones pasadas de algunos operadores.

Resultados por Unidad de Negocio

1) Contenedores

El negocio de los contenedores generó un VAB directo de US\$ 210 millones y 2.644 puestos de trabajo en 2012, representando estos el 58% del VAB y el 39% del empleo total del año. El principal actor de la cadena es el de los operadores y sus empresas asociadas, que generaron un VAB de US\$ 93 millones y 962 puestos de trabajo directos. Otros actores importantes son la ANP y las agencias marítimas, que generaron US\$ 60 millones y US\$ 28 millones y 428 y 378 puestos de trabajo directos respectivamente. En términos de puestos de trabajo, las tareas de fiscalización (DNA), seguridad marítima (Prefectura), Transporte y Seguridad terrestre explican globalmente 660 puestos de trabajo.

The largest share of cargo services corresponds to operators (container terminals, contractors, bulk cargo operators, etc.), which have a GVA of US\$ 110 million.

Secondly, carriers account for US\$ 18 million and logistics companies (warehouses concessionaires or licensees) represent US\$ 14 million.

The Ministry of Livestock, Agriculture and Fisheries (MGAP) and Customs controls amount to US\$ 11 million.

The main stakeholder of vessel services is the shipping agents sector, which is responsible for 47% of the US\$ 109 million.

The “basic” vessel services (pilotage, towage, lightering and mooring) amount to US\$ 21 million, while bunkering accounts for US\$ 15 million, ship repair for US\$ 11 million and victualling for US\$ 6 million.

Regarding passenger services, those associated to tourist expenditure came to US\$ 4 million, while those related to passenger terminal services represent US\$ 2 million.

The GVA of the port authority is shown separately without distinguishing vessel, cargo and passenger services.

Compensations (including employer contributions to social security) represent 53% of the port-related GVA. In the case of vessel services, compensations reach 69%.

In cargo services, this percentage is lower and depreciation is higher because of the large investments made in the past by operators.

(See CHART 7)

Results by Business Unit

1) Containers

In 2012, the container business generated a direct GVA of US\$ 210 million and 2,644 jobs, representing 58% of GVA and 39% of total employment that year.

The main stakeholders are the operators and its affiliated companies, which generated a GVA of US\$ 93 million and 962 direct jobs.

Other important stakeholders are ANP and the shipping agents, which generated US\$ 60 million and 428 direct jobs and US\$ 28 million and 378 direct jobs, respectively.

Regarding jobs, control tasks (National Directorate of Customs), maritime security (Prefecture), transport and land security represent 660 jobs in total.

CUADRO 8 - VAB y Empleo generado en el año 2012 por el negocio de contenedores en el Puerto de Montevideo.
En millones de dólares, puestos de trabajo y porcentajes.

Agente	VAB		EMPLEO	
	US\$	%	N	%
Operador	93.374.416	44,5	962	36,4
Autoridad Portuaria	59.814.455	28,5	428	16,2
Agenciamiento	27.944.723	13,3	378	14,3
Transporte	7.866.826	3,8	171	6,5
Fiscalización	5.960.956	2,8	224	8,5
Remolque	4.491.743	2,1	78	3,0
Practicaje	4.368.708	2,1	22	0,8
Prefectura	1.986.298	0,9	164	6,2
Seguridad	1.082.879	0,5	109	4,1
Avituallamiento	912.548	0,4	46	1,8
Lanchaje	806.957	0,4	20	0,7
Amarre y Desamarre	589.723	0,3	18	0,7
Reparaciones grúas	477.564	0,2	17	0,6
Suministro de Combustible	39.191	0,0	1	0,0
Otros	4.970	0,0	6	0,2
Total	209.721.958	100,0	2.644	100,0

(Ver CUADRO 9 / 9A / 9B)

2) Logística - Puerto Libre

Existen en el Puerto de Montevideo 9 depósitos que operan bajo el régimen de Puerto Libre, prestando servicios logísticos a la carga¹. El VAB de esta actividad ascendió a US\$ 23 millones, correspondiendo el 53% a los concesionarios y permisarios de los depósitos.

Otros actores importantes son la ANP (que es la propietaria de los mismos), los transportistas y la fiscalización de la DNA.

En término de empleo, este negocio representa 572 puestos de trabajo, la mayoría de los cuales corresponden a los explotadores de los depósitos.

¹ No se incluye en esta U.N. la actividad del Complejo Frigorífico, que se asignó a la U.N. pesca.

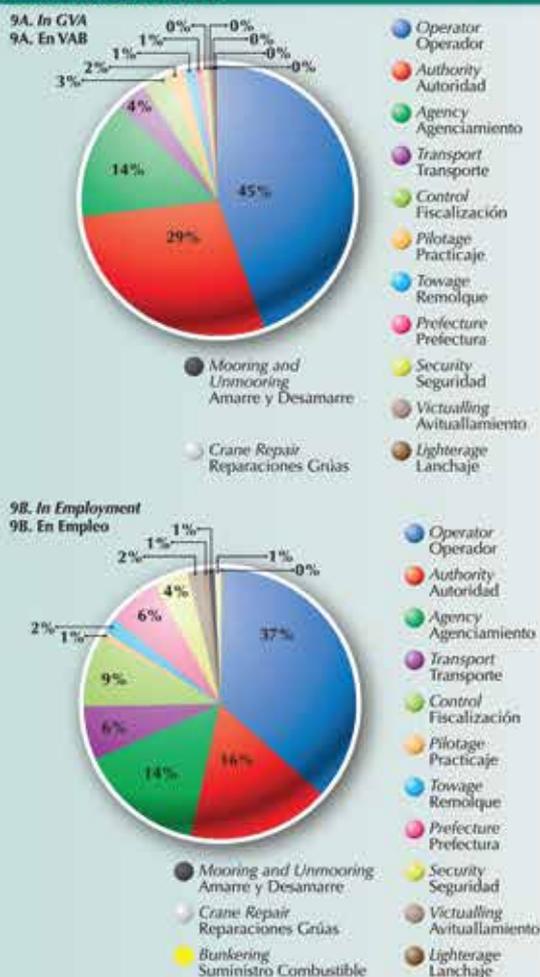
CUADRO 10 - VAB y Empleo generado en el año 2012 por el negocio de logística en el Puerto de Montevideo.
En millones de dólares, puestos de trabajo y porcentajes.

Agente	VAB		EMPLEO	
	US\$	%	N	%
Depósitos	11.969.877	52,6	308	53,8
Autoridad Portuaria	4.657.618	20,5	54	9,5
Transporte	3.440.871	15,1	75	13,1
Fiscalización	1.919.630	8,4	72	12,6
Seguridad	558.460	2,5	56	9,8
Otros	191.025	0,8	7	1,2
Total	22.737.481	100,0	572	100,0

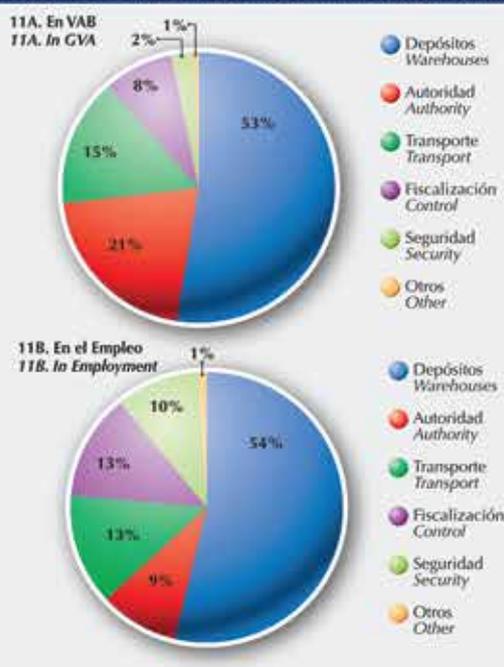
CHART 8 - GVA and employment generated by the container business in 2012 at the Port of Montevideo (US\$ million, jobs and percentages)

Agent	GVA		JOBS	
	US\$	%	N	%
Operator	93,374,416	44.5	962	36.4
Port Authority	59,814,455	28.5	428	16.2
Agency	27,944,723	13.3	378	14.3
Transport	7,866,826	3.8	171	6.5
Control	5,960,956	2.8	224	8.5
Towage	4,491,743	2.1	78	3.0
Pilotage	4,368,708	2.1	22	0.8
Prefecture	1,986,298	0.9	164	6.2
Security	1,082,879	0.5	109	4.1
Victualling	912,548	0.4	46	1.8
Lighterage	806,957	0.4	20	0.7
Mooring and Unmooring	589,723	0.3	18	0.7
Crane repair	477,564	0.2	17	0.6
Bunkering	39,191	0.0	1	0.0
Other	4,970	0.0	6	0.2
Total	209,721,958	100.0	2,644	100.0

CHART 9 - Share of each agent in the container business in 2012. CUADRO 9 - Participación de cada agente en el negocio de contenedores en 2012.



CUADRO 11 - Participación de cada agente en el negocio de logística.
CHART 11 - Share of each agent in the logistics business



3) Graneles

El negocio de graneles (que incluye productos forestales) en el Puerto de Montevideo alcanzó un VAB de US\$ 24 millones 2012 y 739 puestos de trabajo directos en 2012. Los principales actores del negocio son los operadores, que explican el 30% del VAB y el 52% del empleo. La ANP, los transportistas y las agencias marítimas explican entre 20% y 17% cada uno del VAB, y la fiscalización un 4% adicional. En términos de empleo, los mismos actores contribuyen a explicar el 48% que no corresponde a los operadores.

CUADRO 12 - VAB y Empleo generado en el año 2012 por el negocio de graneles en el Puerto de Montevideo. En millones de dólares, puestos de trabajo y porcentajes.

Agente	VAB		EMPLEO	
	US\$	%	N	%
Operador	7.222.773	29,9	385	52,0
Agenciamiento	4.850.009	20,1	66	9,0
Autoridad Portuaria	4.662.334	19,3	76	10,3
Transporte	4.183.363	17,3	91	12,3
Fiscalización	924.400	3,8	36	4,8
Remolque	816.681	3,4	14	1,9
Avituallamiento	456.274	1,9	23	3,1
Practicaje	396.177	1,6	2	0,3
Seguridad	233.255	1,0	23	3,2
Prefectura	174.237	0,7	14	1,9
Otros	243.029	1,0	8	1,1
Total	24.162.531	100,0	739	100,0

4) Cruceros

El negocio de cruceros en el Puerto de Montevideo generó en 2012 un VAB de US\$ 14 millones de dólares de forma directa. El principal componente

2) Logistics - Free Port

There are 9 warehouses at the Port of Montevideo that operate under a Free Port system, providing logistics services to cargo ¹.

The GVA of this activity amounted to US\$ 23 million, 53% of which corresponds to warehouses concessionaires and licensees. Other important stakeholders are ANP (owner of the warehouses), the carriers and the National Directorate of Customs with its control tasks.

In terms of employment, this business represents 572 jobs, most of which correspond to warehouses operators.

¹ This business unit does not include the Refrigerated Warehouse Complex, which was assigned to the fishing business unit.

CHART 10 - GVA and employment generated by the logistics business in 2012 at the Port of Montevideo (US\$ million, jobs and percentages)

Agent	GVA		JOBS	
	US\$	%	N	%
Warehouses	11,969,877	52.6	308	53.8
Port Authority	4,657,618	20.5	54	9.5
Transport	3,440,871	15.1	75	13.1
Control	1,919,630	8.4	72	12.6
Security	558,460	2.5	56	9.8
Other	191,025	0.8	7	1.2
Total	22,737,481	100.0	572	100.0

(See CHART 11)

3) Bulk Cargo

The bulk cargo business, which includes forest products, reached a GVA of US\$ 24 million and 739 direct jobs in 2012 at the Port of Montevideo.

The main stakeholders of the business are the operators, which amount to 30% of the GVA and 52% of the jobs.

ANP, the carriers and shipping agents represent between 20% and 17% of the GVA each and the control tasks account for an additional 4%.

In terms of employment, they contribute to explain the 48% of jobs not corresponding to operators.

de este VAB es el generado por los servicios vendidos al turista (compras, comida, tours, transporte), que generan un VAB de US\$ 4 millones y 172 puestos de trabajo.

Otro componente especialmente importante es el avaluamiento o proveeduría, que aporta un VAB de casi US\$ 3 millones y 146 puestos de trabajo directos.

También participan con importancia las agencias marítimas, que tuvieron un VAB directo de 3,1 millones y 42 puestos de trabajo.

CUADRO 13 - VAB y Empleo generado en el año 2012 por el negocio de cruceros en el Puerto de Montevideo. En millones de dólares, puestos de trabajo y porcentajes.

Agente	VAB		EMPLEO	
	US\$	%	N	%
Gasto turistas	4.010.229	28,3	172	31,1
Agenciamiento	3.161.660	22,3	42	7,6
Avituallamiento	2.880.331	20,4	146	26,4
Practicaje	761.116	5,4	4	0,7
Remolque	612.510	4,3	11	1,9
Transporte	539.123	3,8	12	2,1
Autoridad Portuaria	488.858	3,5	27	4,8
Migraciones	410.904	2,9	20	3,6
operador	368.800	2,6	62	11,1
Prefectura	348.473	2,5	29	5,2
Seguridad	148.544	1,0	15	2,7
Lanchaje	140.588	1,0	3	0,6
Fiscalización	132.938	0,9	5	0,9
Amarre y Desamarre	98.287	0,7	3	0,5
Otros	46.825	0,3	3	0,6
Total	14.149.186	100,0	554	100,0

5) Tráfico Fluvial

El negocio de Ferry entre Montevideo y Buenos Aires generó en 2012 un VAB de 4 millones y 184 puestos de trabajo solo considerando el Puerto de Montevideo (sin considerar el transporte, venta de pasajes o de paquetes turísticos).

Luego de la ANP, el principal agente del VAB fue el Free Shop localizado en la Terminal, que generó US\$ un millón de VAB y 45 puestos de trabajo.

Otros actores importantes son la Estiba (mozos de cordel), la Fiscalización (DNA) y el funcionamiento de la terminal.

En este sector no se computaron ingresos de Los Cipreses S.A. como agencia marítima de sus propios buques.

CHART 12 - GVA and employment generated by the bulk cargo business in 2012 at the Port of Montevideo (US\$ million, jobs and percentages)

Agent	GVA		JOBS	
	US\$	%	N	%
Operator	7,222,773	29.9	385	52.0
Agency	4,850,009	20.1	66	9.0
Port Authority	4,662,334	19.3	76	10.3
Transport	4,183,363	17.3	91	12.3
Control	924,400	3.8	36	4.8
Towage	816,681	3.4	14	1.9
Victualling	456,274	1.9	23	3.1
Pilotage	396,177	1.6	2	0.3
Security	233,255	1.0	23	3.2
Prefecture	174,237	0.7	14	1.9
Other	243,029	1.0	8	1.1
Total	24,162,531	100.0	739	100.0

4) Cruise Ships

The cruise ship business at the Port of Montevideo directly generated a GVA of US\$ 14 million in 2012.

The main component of this GVA resulted from the services provided to tourists (shopping, food, tours, transport), which generated a GVA of US\$ 4 million and 172 jobs.

Another important component is the victualling or supplying services, which provide a GVA of almost US\$ 3 million and 146 direct jobs. Shipping agents were also important with a direct GVA of 3.1 million and 42 jobs.

CHART 13 - GVA and employment generated by the cruise ship business in 2012 at the Port of Montevideo (US\$ million, jobs and percentages)

Agent	GVA		JOBS	
	US\$	%	N	%
Tourist Expenditure	4,010,229	28.3	172	31.1
Agency	3,161,660	22.3	42	7.6
Victualling	2,880,331	20.4	146	26.4
Pilotage	761,116	5.4	4	0.7
Towage	612,510	4.3	11	1.9
Transport	539,123	3.8	12	2.1
Port Authority	488,858	3.5	27	4.8
Migration	410,904	2.9	20	3.6
Operator	368,800	2.6	62	11.1
Prefecture	348,473	2.5	29	5.2
Security	148,544	1.0	15	2.7
Ligherage	140,588	1.0	3	0.6
Control	132,938	0.9	5	0.9
Mooring and Unmooring	98,287	0.7	3	0.5
Other	46,825	0.3	3	0.6
Total	14,149,186	100.0	554	100.0

CUADRO 14 - VAB y Empleo generado en el año 2012 por el negocio de Tráfico Fluvial en el Puerto de Montevideo. En millones de dólares, puestos de trabajo y porcentajes.

Agente	VAB		EMPLEO	
	US\$	%	N	%
Autoridad Portuaria	969.658	23,8	25	13,3
Free Shop	947.669	23,3	45	24,4
Estiba	464.895	11,4	25	13,6
Fiscalización	398.815	9,8	15	8,1
Transporte terrestre pasajeros	371.530	9,1	14	7,4
Terminal-Concesionario	292.302	7,2	30	16,3
Cantina	221.564	5,4	10	5,4
Transporte	138.825	3,4	3	1,6
Otros	262.692	6,5	18	9,9
Total	4.067.950	100,0	184	100,0

6) Pesca

El negocio de la pesca en el puerto de Montevideo generó un VAB de US\$ 28 millones y 839 puestos de trabajo. Este negocio tiene múltiples actores con importancia destacada. En primer lugar, las agencias marítimas y los operadores portuarios dan cuenta de más de la mitad del VAB y el empleo, aunque en este rubro la mayor participación la provocan los operadores, con 37% del total. El suministro de combustible es un componente importante del negocio de la pesca, y da cuenta de US\$ 3 millones de VAB y 41 puestos de trabajo. Los depósitos especializados en pesca generan US\$ 2 millones. Es alta la importancia de algunos servicios al buque y del aprovisionamiento y es particularmente baja la presencia de la Autoridad en el VAB de este negocio, debido a la baja rentabilidad del mismo para la ANP.

CUADRO 15 - VAB y Empleo generado en el año 2012 por el negocio de Pesca en el Puerto de Montevideo. En millones de dólares, puestos de trabajo y porcentajes.

Agente	VAB		EMPLEO	
	US\$	%	N	%
Agenciamiento	8.296.360	29,8	111	13,2
Operador	6.120.109	22,0	311	37,1
Suministro de Combustible	2.970.912	10,7	41	4,8
Remolque	2.041.701	7,3	36	4,2
deposito	2.032.490	7,3	18	2,1
Amarre y Desamarre	1.400.593	5,0	43	5,1
Avituallamiento	1.202.944	4,3	61	7,3
Autoridad portuaria	1.148.017	4,1	55	6,6
Fiscalización	511.937	1,8	24	2,8
Prefectura	487.863	1,8	40	4,8
Practicaje	399.087	1,4	2	0,2
Transporte	290.129	1,0	6	0,8
Sanidad	214.651	0,8	11	1,3
Otros	687.369	2,5	81	9,7
Total	27.804.163	100,0	839	100,0

5) River Traffic

The ferry line connecting Montevideo with Buenos Aires generated a GVA of 4 million and 184 jobs in 2012 only taking into account the Port of Montevideo (not considering transport, tickets or tourist packages).

After ANP, the main component of GVA was the Duty-Free Shop located at the Terminal, which generated a GVA of US\$ 1 million and 45 jobs.

Other important components are stowage (porters), control (DNA) and the terminal operation.

In this sector, the incomes of Los Cipreses S.A. as a shipping agent of its own vessels were not taken into account.

CHART 14 - GVA and employment generated by the river traffic business in 2012 at the Port of Montevideo (US\$ million, jobs and percentages)

Agent	GVA		JOBS	
	US\$	%	N	%
Port Authority	969,658	23.8	25	13.3
Duty-Free Shop	947,669	23.3	45	24.4
Stowage	464,895	11.4	25	13.6
Control	398,815	9.8	15	8.1
Passenger Land Transport	371,530	9.1	14	7.4
Terminal - Concessionaire	292,302	7.2	30	16.3
Cafeteria	221,564	5.4	10	5.4
Transport	138,825	3.4	3	1.6
Other	262,692	6.5	18	9.9
Total	4,067,950	100.0	184	100.0

6) Fishing

The fishing business at the Port of Montevideo generated a GVA of 28 million and 839 jobs.

This business has multiple stakeholders of great importance.

First of all, the shipping agents and port operators account for more than half of the GVA and jobs, the latter mainly generated by operators, who are responsible for 37% of the total.

Bunkering is an important component of the fishing business and amounts to US\$ 3 million of the GVA and 41 jobs.

The warehouses dedicated to fishing generate US\$ 2 million.

While some vessel and supplying services are of great importance, the authority presence in the GVA is not very significant in this business due to the low profitability for ANP.

7) Reparación Naval

La reparación naval es un negocio de larga data en el Puerto de Montevideo pero que ha tenido un auge en los últimos años.

En 2012 representó un VAB de US\$ 12,5 millones y empleó a 419 puestos de trabajo.

Desde el punto de vista del Puerto, está escasamente integrado con otros servicios, por lo que los principales actores son las empresas prestadoras del servicio, quedando apenas a la seguridad como actividad secundaria asignada al negocio.

Por simplificación, se asumió que la ANP no participa en el negocio, aunque en realidad cobra un canon de US\$ 278 mil al principal operador del sector por el uso de áreas portuarias.

CUADRO 16 - VAB y Empleo generado en el año 2012 por el negocio de Reparación naval en el Puerto de Montevideo. En millones de dólares, puestos de trabajo y porcentajes.

Agente	VAB		EMPLEO	
	US\$	%	N	%
Reparación Naval	11.387.373	91,6	367	87,7
Otros Servicio de Reparación	859.889	6,9	33	7,9
Seguridad	182.512	1,5	18	4,4
Total	12.429.774	100,0	419	100,0

8) Carga general y otros.

La movilización de carga general sigue siendo un componente importante del Puerto de Montevideo.

Esta categoría incluye negocios muy diversos tales como servicios al buque y a la carga de mercaderías no contenerizadas ni a granel (por ejemplo: automóviles o animales en pie), el negocio de los combustibles fuera del puerto de Montevideo y los servicios a los buques con base en puerto, tales como remolcadores o lanchas de tráfico u otros tipos de buques como científicos o de guerra.

El VAB total de este rubro ascendió a US\$ 46 millones, siendo el segundo negocio en importancia en el Puerto de Montevideo detrás de los contenedores, creando a su vez más de 800 puestos de trabajo. El principal actor es la autoridad portuaria, con el 33% del total del VAB aunque el 16% del empleo.

El suministro de combustible en las zonas abiertas (Alfa y delta) generó un VAB de US\$ 12,5 millones y 156 puestos de trabajo.

El agenciamiento de los buques que operaron carga general generó un VAB de casi US\$ 7 millones. Otro rubro destacado es el de los operadores, que generaron un VAB de US\$ 3 millones y más de doscientos puestos de trabajo.

CHART 15 - GVA and employment generated by the fishing business in 2012 at the Port of Montevideo (US\$ million, jobs and percentages)

Agent	GVA		JOBS	
	US\$	%	N	%
Agency	8,296,360	29.8	111	13.2
Operator	6,120,109	22.0	311	37.1
Bunkering	2,970,912	10.7	41	4.8
Towage	2,041,701	7.3	36	4.2
Warehouse	2,032,490	7.3	18	2.1
Mooring and Unmooring	1,400,593	5.0	43	5.1
Victualling	1,202,944	4.3	61	7.3
Port Authority	1,148,017	4.1	55	6.6
Control	511,937	1.8	24	2.8
Prefecture	487,863	1.8	40	4.8
Pilotage	399,087	1.4	2	0.2
Transport	290,129	1.0	6	0.8
Health	214,651	0.8	11	1.3
Other	687,369	2.5	81	9.7
Total	27,804,163	100.0	839	100.0

7) Ship Repair

Ship repair is a long-standing business at the Port of Montevideo that has reached its peak in the last few years. In 2012, it represented a GVA of US\$ 12.5 million and 419 jobs. From the point of view of the Port, it is barely integrated to other services. Therefore, the main stakeholders are the service providers and security is the only secondary activity. For reasons of simplification, it was assumed that ANP does not take part in the business, even though in fact it charges a fee of US\$ 278,000 to the main operator of the sector for the use of the port areas.

CHART 16- GVA and employment generated by the ship repair business in 2012 at the Port of Montevideo (US\$ million, jobs and percentages)

Agent	GVA		JOBS	
	US\$	%	N	%
Ship Repair	11,387,373	91.6	367	87.7
Other Repair Services	859,889	6.9	33	7.9
Security	182,512	1.5	18	4.4
Total	12,429,774	100.0	419	100.0

8) General cargo and other businesses.

General cargo handling continues to be an important component of the Port of Montevideo. This category includes a wide variety of businesses such as services to vessel and cargo that is not containerized or in bulk (e.g. cars or live animals), the bunkering business outside the Port of Montevideo and vessel services based on the Port (e.g. tugs, pilot boats or other kinds of ships such as scientific research vessels or warships). **The total**

CUADRO 17 - VAB y Empleo generado en el año 2012 por el negocio de Carga general y otros en el Puerto de Montevideo. En millones de dólares, puestos de trabajo y porcentajes.

Agente	VAB		EMPLEO	
	US\$	%	N	%
Autoridad Portuaria	15.180.733	33,1	134	16,1
Suministro de Combustible	12.562.241	27,4	156	18,8
Agenciamiento operador	6.625.564	14,4	96	11,5
Remolque	2.964.874	6,5	207	25,0
Transporte	2.245.872	4,9	39	4,7
Transporte	1.803.083	3,9	39	4,7
Servicios Varios	1.113.898	2,4	8	1,0
Fiscalización	867.343	1,9	34	4,1
Practicaje	723.173	1,6	4	0,4
Avituallamiento	456.274	1,0	23	2,8
Prefectura	453.015	1,0	37	4,5
Seguridad	342.337	0,7	34	4,1
Amarre y Desamarre	294.862	0,6	9	1,1
Lanchaje	133.580	0,3	3	0,4
Otros	97.998	0,2	6	0,8
Total	45.864.846	100,0	831	100,0

Estudio 2007

Convenio UDELAR/FCEA/IECON con ANP
Economistas Carlos Troncoso, Álvaro Lalanne, Ana Laura Piñeiro.

Estudio 2012

División Desarrollo Comercial y SUMMA
Consultores

SUMMA: Ec. Álvaro Lalanne

ANP

División Desarrollo Comercial:

Cra. Luisa Aldaya, Ec. Lourdes Manzur, Lic. Elisa Kuster, Ec. Carla Gianoni,

Unidad Gestión de Operadores:

Lidia Alberti, Lic. Lucía Barbieri

Unidad Costos y Mercados:

Fernando Aicaguer, Ec. Alan Zaidensztat

GVA of this business amounted to US\$ 46 million, being the second most important business at the Port of Montevideo after containers. It also created more than 800 jobs. The main stakeholder is the Port Authority with 33% of the total GVA, even though it only accounts for 16% of employment. Bunkering at open areas (Alpha and Delta) generated a GVA of US\$ 12.5 million and 156 jobs. Agency of vessels operating general cargo generated a GVA of almost 7 million. Another outstanding business is the one related to operators, which generated a GVA of US\$ 3 million and more than 200 jobs.

CHART 17 - GVA and employment generated by general cargo and other businesses in 2012 at the Port of Montevideo (US\$ million, jobs and percentages)

Agent	GVA		JOBS	
	US\$	%	N	%
Port Authority	15,180,733	33.1	134	16.1
Bunkering	12,562,241	27.4	156	18.8
Agency	6,625,564	14.4	96	11.5
Operator	2,964,874	6.5	207	25.0
Towage	2,245,872	4.9	39	4.7
Transport	1,803,083	3.9	39	4.7
Miscellaneous Services	1,113,898	2.4	8	1.0
Control	867,343	1.9	34	4.1
Pilotage	723,173	1.6	4	0.4
Victualling	456,274	1.0	23	2.8
Prefecture	453,015	1.0	37	4.5
Security	342,337	0.7	34	4.1
Mooring and Unmooring	294,862	0.6	9	1.1
Ligherage	133,580	0.3	3	0.4
Other	97,998	0.2	6	0.8
Total	45,864,846	100.0	831	100.0

Analysis 2007

Udelar/FCEA/IECON Agreement with ANP
Economists Carlos Troncoso, Álvaro Lalanne, Ana Laura Piñeiro.

Analysis 2012

Commercial Development Division and SUMMA
Consultores

SUMMA: Economist Álvaro Lalanne

ANP

Commercial Development Division:

Accountant Luisa Aldaya, Economist Lourdes Manzur, Licentiate Elisa Kuster, Economist Carla Gianoni

Operators Management Unit:

Lidia Alberti, Licentiate Lucía Barbieri

Costs and Markets Unit:

Fernando Aicaguer, Economist Alan Zaidensztat

Explanada de contenedores del Puerto de Montevideo.



El negocio de contenedores en cifras

Evolución y crecimiento 2014-2015

Considerando la importante participación de las cargas contenerizadas, el negocio de contenedores adopta un rol importante en el desempeño del Puerto de Montevideo.

El Puerto de Montevideo generó en 2012 un VAB directo de 361 millones de dólares, equivalente al 0.72 del PIB del año, y 6.782 puestos de trabajo directos.

EL NEGOCIO DE CONTENEDORES EXPLICA APROXIMADAMENTE EL 60% DEL VAB PORTUARIO Y EL 40% DEL EMPLEO DIRECTO.

La evolución del movimiento de contenedores de los últimos 9 años permite analizar un escenario de partida del orden de 300.000 cajas y 500.000 TEUS (1), habiendo variado en función del comportamiento de la economía. No obstante la tasa promedio de crecimiento fue de 4.8% para Teus y en cajas del 5.2%.

Si consideramos la medición en TEUS, los tráficos hasta el 2010 estaban en una media de 600.000 movimientos, lo cual constituiría el piso de actividad ya superado. A partir de esa media del quinquenio 2006 – 2010 los crecimientos fueron de tasas históricas en el 2011 del 41% medido en contenedores o en TEUS.

En el año 2012 si bien se produce una desaceleración, el crecimiento respecto al promedio de los últimos cinco años anteriores alcanzó valores del orden del 24% en TEUS y del 26% en cajas.

En el año 2013 se recupera el movimiento en un 10% y un 9% medido en TEUS y Cajas respectivamente. Sin embargo el ejercicio 2014 cerró con un total de 472.647 contenedores lo que representó un descenso del orden del 5% con respecto a lo movilizado en el año 2013. Este comportamiento se debió a la imposición de las medidas argentinas a partir de noviembre del año 2013.

El año 2015 significó un aumento del 5% con respecto al año 2014 medido en cajas y en TEUS, aproximándose a los niveles del año 2013.

EVOLUCIÓN DE TRÁFICOS / PUERTO DE MONTEVIDEO														
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TEUS	292.962	333.871	424.791	454.531	519.221	596.487	675.273	588.410	671.952	861.164	753.889	826.962	775.922	811.297
CAJAS	190.970	210.401	259.428	273.019	309.049	352.737	401.675	351.067	405.593	518.121	459.202	498.266	472.647	496.988

Fuente: O3 Server y Sistema Qlikview

En el 2015 los movimientos de contenedores llenos y vacíos de exportación, importación y tránsitos permanecieron prácticamente estables respecto al año anterior.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES DE COMEX LLENOS Y VACÍOS			
	2014	2015	VARIACIÓN
CAJAS	284.871	285.350	0,2 %
TEUS	466.341	469.652	0,7 %

Fuente: Sistema Qlikview

Por otro lado el movimiento total de contenedores de trasbordo en el Puerto de Montevideo en el año

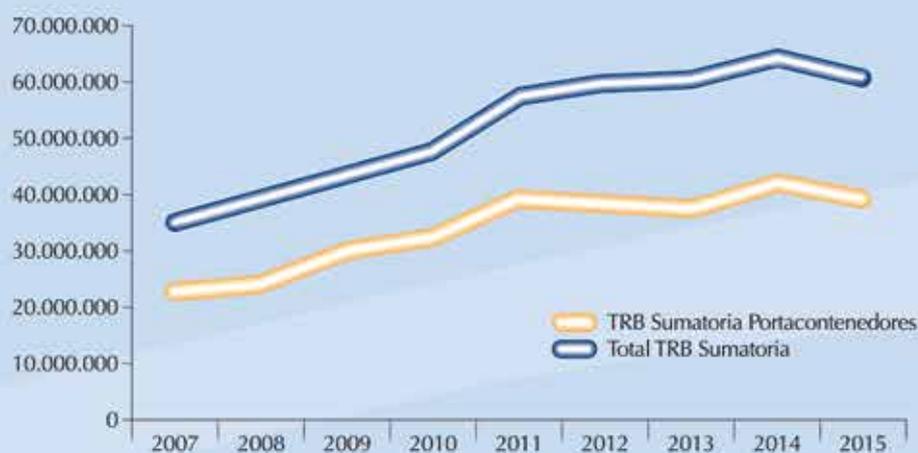
2015 fue de 341.645 TEUS y 211.638 cajas, lo que representó un aumento anual del 13% y 10% respectivamente.

TRASBORDOS TOTALES PUERTO DE MONTEVIDEO. PERÍODO 2014 - 2015 EN TEUS			
Movimiento de contenedores de trasbordo llenos y vacíos			
	2014	2015	VARIACIÓN
CAJAS	187.776	211.638	13 %
TEUS	309.651	341.645	10 %

Fuente: Sistema Qlikview

El puerto de Montevideo no es ajeno al contexto internacional y ha visto como el tamaño de los buques portacontenedores que arriban se ha incrementado. Un indicador de esto es a través del TRB (Tonelaje de Registro Bruto). Si consideramos la sumatoria del TRB de los buques comerciales en el período 2007- 2015, hubo un crecimiento de más del 65 %, que se explica por más arribos y mayor capacidad de los buques porta contenedores arribados.

En lo que respecta a los buques porta contenedores, la sumatoria de TRB, es decir el volumen de movilización anual, se incrementó en un 60 % en el periodo 2007-2015. Esto se explica por un crecimiento en el tamaño de los buques, el cual se ha duplicado a lo largo del período analizado.



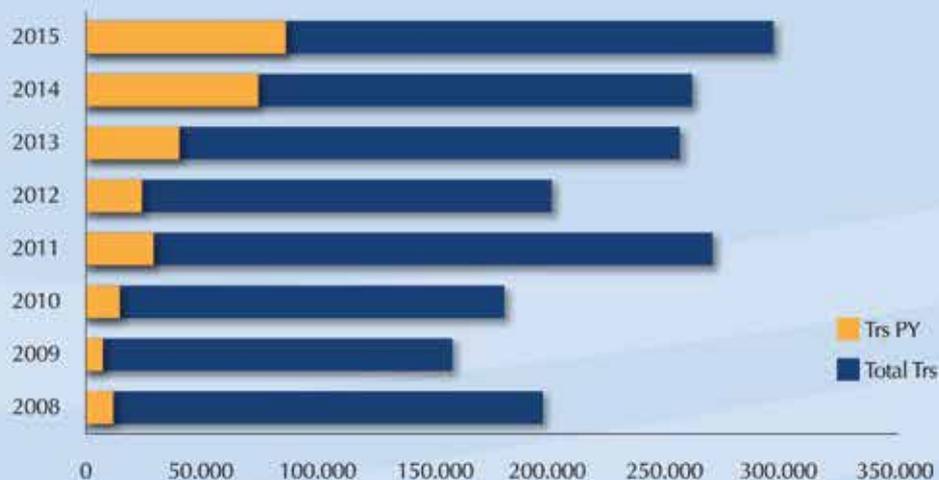
Fuente: O3 Server y Sistema Qlikview

Durante 2014 y 2015 continuaron los arribos de mega porta contenedores al Puerto de Montevideo. En efecto, si consideramos los buques de entre 100.000 y 125.000 TRB, los mismos totalizaron 51 arribos este año.

SEGMENTO PARAGUAY. ESTRATEGIA COMERCIAL.

La política comercial implementada vinculado al desarrollo del segmento Paraguay tiene como objetivo captar el total de cajas desde y hacia Paraguay, a los efectos de lograr retener los servicios oceánicos de los principales armadores que hoy operan en Montevideo, como elemento complementario con otras estrategias para mantener la conectividad de éste con el resto del mundo. Es por ello que se implementaron una serie de acciones y políticas tendientes a fomentar el crecimiento de este tráfico y continuar consolidando al Puerto de Montevideo como alternativa de salida para dichas operaciones.

PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL DE TRASBORDOS PUERTO DE MONTEVIDEO

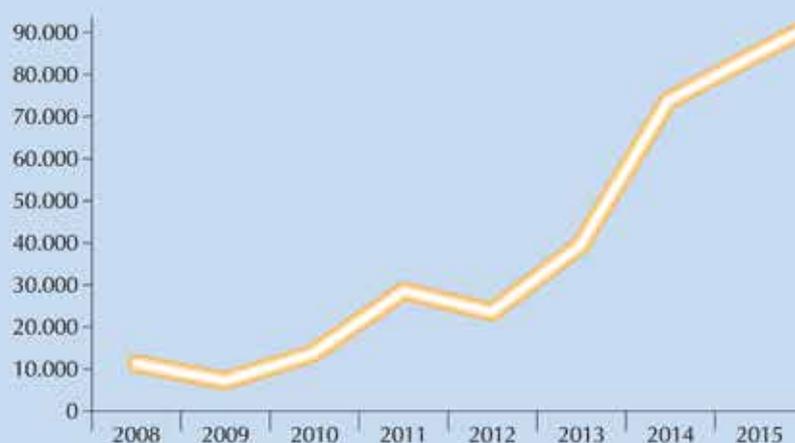


Al analizar el movimiento de contenedores con origen y destino Paraguay, expresado en cajas, se observa que tuvo un fuerte incremento en el año 2012, logrando hasta la fecha un crecimiento del 639%.

En el año 2013 representó un significativo incremento del orden del 85% con respecto al volumen alcanzado en el año 2012. Este crecimiento se debió a un cambio en el comportamiento de los flujos comerciales de Paraguay y en el aumento de sus importaciones, lo cual generó una apertura a un mercado de oportunidades comerciales.

Para el año 2015 el total de movimientos de contenedores de trasbordos origen y destino Paraguay alcanzó un total de 93.927 cajas, experimentando un crecimiento del 28% con respecto al volumen del mismo período del año anterior. Dichos trasbordos representaron el 44% del total de contenedores de trasbordos que pasaron por el Puerto de Montevideo.

EVOLUCIÓN DE CONTENEDORES DE TRASBORDOS ORIGEN-DESTINO PARAGUAY / PERÍODO: 2008-2015



Se llevaron adelante distintas acciones que han contribuido a la consolidación de dicho segmento, entre ellas se destacan:

- Establecimiento de políticas de incentivo al tránsito se enfocaron al reposicionamiento de vacíos a todos los destinos y desde las hidrovías.
- Mantenimiento de la competitividad en la conexión fluvial al buque de ultramar.



Explanada contigua al Muelle C del Puerto de Montevideo.

- Se revisaron y evaluaron las operaciones de practica regulados por el Decreto 308/986 y la aprobación de las modificaciones aprobadas en la Comisión del Artículo N° 125 y actualmente se está implementando que para las operaciones que involucren embarcaciones de menos de 120 mts de eslora no se utilicen prácticos. Esta medida ha generado una reducción importante en el costo de escala.
- Los buques Paraguayos, están exentos del uso de remolcador, por lo que generalmente, cuando solicitan los servicios, pueden ser debido a factores climáticos, o desconocimiento la operativa por parte del Capitán.

(1) acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa *Unidad Equivalente a Veinte Pies*.



Operativa de contenedores en el Puerto de Montevideo.

Entrevista al Presidente de la Comisión Directiva del Centro de Navegación (CENNAVE) Sr. Alejandro González

1916-2016: 100 años de acción en los puertos comerciales uruguayos

En el Centro de la actividad portuaria privada

Actualidad y dinámica pautan una nueva etapa de trabajo de esta cámara empresarial que a mediados del presente año cumplirá su primer siglo.

Su Presidente repasa diversos temas que ocupan a la colectividad que representa: la actividad del sector en el contexto regional, los negocios con Paraguay y Bolivia, la relación con Argentina, las perspectivas de Brasil, la Hidrovía y la conjunción de esfuerzos con el sector público del país.

¿Cuándo comenzó como directivo del Centro?

Mi relación con el CENNAVE se inició en el año 2004 cuando comencé a trabajar en la Mesa Ejecutiva de Agentes Marítimos, integrando también algunas comisiones de trabajo. Luego mis colegas de Agencias Marítimas me animaron a presidirla por un período. En 2014 asumí como presidente del Centro por el período 2014-2016. No me cansaré de repetir que es una muy linda responsabilidad, una increíble escuela y le estoy muy agradecido a todos los que me dieron su voto de confianza para liderar este período, junto con excelentes compañeros de Directiva, tanto en lo humano como en lo profesional. Es un desafío que he asumido con muchísima responsabilidad y pertenencia gremial.

¿Qué es la Mesa Ejecutiva de Agentes Marítimos?

El CENNAVE es una cámara empresarial, es una asociación civil sin fines de lucro, desde su origen es la más representativa del sector marítimo-portuario. Nuestros socios activos son Agencias Marítimas, Operadores Portuarios, Terminales Especializadas y Depósitos intra y extra portuarios. También hay una importante cantidad



Fachada de la sede del CENNAVE en la Ciudad Vieja de Montevideo.

de empresas como socios suscriptores.

Su estructura funcional consta de una Gerencia General, un Área Jurídica, una Gerencia de Organización y Desarrollo, una Secretaría General, un Área Técnica y Operativa, una División de Estadísticas, un Área Administrativa. Además, contamos con nuestro propio Instituto de Capacitación. Desde el punto de vista político tiene una Comisión Directiva que se vota mediante Asamblea General y los Estatutos prevén su renovación hasta por tres períodos iguales de dos años cada uno. También tiene mesas ejecutivas de Depósito y Terminales, de Operadores Portuarios y de Agentes Marítimos, cuyas autoridades al igual que la Comisión Directiva, son elegidas en Asamblea General de su propio sector. En cada Mesa se forman, de acuerdo a las necesidades, comisiones de trabajo en temas específicos por ejemplo Aduana, Reglamento de atraque y otras.

¿Esas negociaciones son independientes de acuerdo al rubro?

Cada comisión maneja los temas de acuerdo a las distintas necesidades. El Centro cuenta con un grupo de asesores externos de gran trayectoria y conocimiento de la actividad. En nuestro Instituto de Capacitación tenemos un excelente cuerpo docente, junto con un Consejo y Director Académico. Es una estructura bastante amplia en cuanto a divisiones y responsabilidades. El Centro cumplirá el 28 de Julio sus primeros 100 años de vida institucional, una semana después de que la Administración Nacional de Puertos (ANP) los cumpla. Eso de por sí manifiesta algunas cosas, por ejemplo, que el sector privado organizado como Centro de Navegación nace al mismo tiempo que lo hace la ANP. Este año es importante tanto para el Centro como para ANP, es todo un desafío porque un aniversario centenario debe ser un momento de alegría, pero también de reflexión. Es un hito en el que vale mucho el recuerdo de todos los que hicieron posible que –ambos- lleguemos a cumplirlos.

La mayoría de los socios del Centro desarrollan sus actividades en conjunción con ANP. ¿Cómo ve el desarrollo de las actividades del CENNAVE en relación con la Administración?

No hay ningún socio activo que tenga un giro comercial distinto al marítimo-portuario-logístico y todos nuestros socios tienen relación directa con ANP. Más allá de algunos vaivenes lógicos que las etapas o los tiempos van marcando, la relación siempre ha sido muy correcta y muy responsable. En lo que refiere a los últimos años de Comisión Directiva, lo que hemos hecho es mantener o profundizar la relación profesional y personal con ANP. Cuando hablo de la Administración, no me refiero solamente a su Directorio, con el que tenemos una relación muy fluida, sino también a sus distintas gerencias y a personas que son claves en su estructura funcional.



Sr. Alejandro González, Presidente de la Comisión Directiva del Centro de Navegación (CENNAVE).

“No hay ningún socio activo que tenga un giro comercial distinto al marítimo-portuario-logístico y todos nuestros socios tienen relación directa con ANP.”

La agenda del Centro es muy variada, nuestro radio de acción son todos los puertos comerciales de la República. A veces percibimos esa especie de centralismo que cree que todo empieza y termina en Montevideo, pero no es así. Muchos socios están establecidos y/u operan en los puertos comerciales del litoral, y otros solamente allí, por lo que nuestra vinculación con esos puertos es constante. Como constante es el tratamiento de temas de la agenda, que en algunos casos, son pura y exclusivamente relativas al litoral. Por un tema de volumen de trabajo Nueva Palmira es el puerto más importante de los puertos del litoral, pero no descuidamos a los otros puertos como el de Punta Pereira, que también es socio de la Institución, como las operativas en el Puerto de Paysandú, en el Puerto de Salto -las menos por un tema de actividad y volumen-, y en Fray Bentos, que ojala crezcan. También trabajamos mucho con las autoridades de la Dirección Nacional de Hidrografía y con las del Puerto de Punta del Este por toda nuestra operativa de cruceros.

“La agenda del Centro es muy variada, nuestro radio de acción son todos los puertos comerciales de la República.”

Hace ya unos años el CENNAVE tiene una agenda política muy fuerte de vinculación con las autoridades de los distintos gobiernos y de los distintos partidos políticos que nos hace tener una muy buena relación, por ejemplo con el ministro de Transporte Víctor Rossi, con la Cancillería, con el Ministerio de Economía, con la Armada Nacional, con la Prefectura Nacional Naval, con la Dirección Nacional de Aduanas. Por ahí pasa nuestro día a día, en los que hay algunos temas de más fácil resolución y hay otros temas que tienen



Barcazas navegando por la Hidrovía.

su propia maduración. En algunos tenemos que tener paciencia y con otros quisiéramos ser más ejecutivos.

Estos últimos años de actividad logística y portuaria han acompañando el crecimiento de la economía de la región. ¿Qué evaluación puede hacer sobre la evolución de los últimos años del sector en ese contexto regional?

La primera reflexión es que después de la Ley de Puertos del año 1992 el crecimiento de la actividad portuaria y la inversión privada ha sido exponencial. Creo que hoy no hay una doble lectura de la situación, que se reafirma por el hecho de que, promulgada esa ley y con todos los beneficios que ha traído para el sector empresarial, ha tenido también un efecto multiplicador en cuanto a fuentes de trabajo, calidad de servicios, calidad en el trabajo y capacitación. Una muestra muy clara es que se han alternado distintos gobiernos nacionales y la Ley de Puertos ha perdurado. Eso es una política de Estado. Esa ley ha posibilitado al Uruguay ser y presentarse al mundo con sus plataformas logísticas-portuarias de excelencia, confiables y con mucha inversión focalizadas a la productividad. Y ante la región como alternativas o plataformas complementarias que están preparadas para recibir y ayudar al movimiento exportador e importador de los países que conforman el bloque del Mercosur. Por eso todos debemos cuidarla y velar por su cumplimiento.

La realidad de los países nos empuja a implementar distintas logísticas, pero hay situaciones que son naturales como las de Paraguay y Bolivia que son países mediterráneos y que sí o sí tienen que traspasar su comercio exterior. Necesitan de puertos en países hermanos para movilizar sus cargas. Desde ahí es como se presenta el modelo de negocio, por lo pronto el sector privado lo interpreta de esa forma, y nos presentarnos para seducirlos, darles beneficios y seguridad para que Uruguay sea su primera opción y no otras que –legítimamente– desde el punto de vista comercial, buscan lo mismo que nosotros. Siempre decimos que al sector privado uruguayo no le preocupa competir, necesitamos competir. Luego el dueño de la carga -que es la estrella de

este negocio-, decidirá si pasa por acá o por allá. Lo importante es tratar de que tenga esa posibilidad de pasar por el lado que entienda más conveniente en términos económicos o la variable que más incida. Por ejemplo la Resolución 1108 de la Secretaría de Puertos y Vías Navegables de la administración anterior en Argentina, lo que nos impidió fue justamente eso: competir, un acto administrativo nos sacó del juego.

“Siempre decimos que al sector privado uruguayo no le preocupa competir, necesitamos competir. Luego el dueño de la carga -que es la estrella de este negocio-, decidirá si pasa por acá o por allá.”

En relación a la gestión de los negocios con Paraguay, ¿Cuáles son los logros y cuáles las dificultades?

La relación privada de uruguayos y paraguayos, es histórica. La vinculación del negocio entre grupos económicos paraguayos y uruguayos, ya sea desde el punto de vista societario o de representantes, data de hace muchísimos años. La carga paraguaya, algunas veces más otras veces menos, ha transitado por nuestros puertos, no solamente por Montevideo, sino también por Nueva Palmira.

Ante la disposición del gobierno argentino anterior, el sector público (la ANP) y el sector privado (encabezado por el Centro de Navegación), analizamos el nuevo cuadro de situación y resolvimos que debíamos poner nuestros mejores esfuerzos en recibir más carga paraguaya, a través de nuestros puertos, como una forma de paliar o amortiguar el daño y mantenernos en niveles de movimientos que para nosotros son importantes a la hora de hacer exitoso el negocio y que lógicamente va de la mano con los puestos de trabajo vinculados al sector.

Tras la última reunión de los presidentes Vázquez y Macri mi primera reflexión es que es muy bueno ver como nuevamente dos presidentes de países que tienen que llevarse bien, se juntan, se reúnen y con mucha madurez, mucho profesionalismo, tratan de visualizar correctamente las soluciones, el camino a seguir, en un ambiente de cooperación y clima de armonía. La 1108 tenía mucho más de ideológico que de fundamentos o lógica comercial. Era absolutamente inconveniente, pero no solamente para nosotros, sino que lo era para su propio e imponente motor comercial exportador e importador.

Al quedar sin efecto la 1108, mi razonamiento es que debemos hacer algunas cosas muy importantes y con visión estratégica. La primera es seguir fomentando el tránsito paraguayo a través de nuestros puertos, descuidarlo porque ahora podemos volver a traspasar carga argentina, sería

un grueso error. Un error imperdonable, al menos desde mi percepción. El tránsito paraguayo hay que seguir alentándolo para que siga viniendo, siga confiando.

Es muy probable que con estas señales de apertura de la República Argentina sus puertos legítimamente quieran también captar mayor volumen paraguayo, es absolutamente lógico. Por eso nosotros tenemos que estar preparados para competir basados en las buenas prácticas comerciales y tratando de dar certezas y beneficios. En ese sentido, los sectores paraguayo y uruguayo tienen algunos deberes que hacer, algunos ya se han hecho pero hay algunos otros que no. Llegó el momento de poner proa en ellos y resolverlos.

“Nosotros tenemos que estar preparados para competir basados en las buenas prácticas comerciales y tratando de dar certezas y beneficios.”

¿Cuál es su opinión con respecto a los reclamos por la mejora de condiciones de operativa en Uruguay?

Con la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, con la Corporación de Prácticos de Río, con la Prefectura Nacional Naval y la ANP, se ha trabajado mucho. Allí hemos alcanzado los objetivos. Formaba parte del “menú” que teníamos que ofrecer para su captación. La flota de bandera paraguaya en la Hidrovía es la más numerosa y por ende tiene que haber un correcto equilibrio de costos a la hora de que esa flota transite por nuestras aguas y nuestros puertos. Eso ha sido muy bien recibido por el sector paraguayo, creo que

también habla muy bien de la madurez del sector privado, de los Prácticos por supuesto, y de que -como país- jugamos un partido de vital importancia.

Respecto al costo del combustible, pensábamos darle un tratamiento diferencial. Formalmente no se alcanzó, está en el debe.

En la Zona de Fondeo del Puerto de Montevideo tenemos problemas en cuanto a su profundidad. Se definió que la flota paraguaya esté fondeada al norte del Dique de Cintura, eso está muy bien, pero hay problemas de profundidad que han sido motivo de conversación con el Directorio de ANP. Hay que resolverlo porque es resorte propio del Uruguay.

Por último y respecto a otro tipo de costos, como Presidente del CENNAVE no voy a entrar en temas comerciales porque eso es resorte de cada empresa. Si puedo señalar que a veces es difícil concluir si una tarifa es cara o es barata. Eso es una percepción muy particular de cada empresa y cada contratante. Lo que parecería razonable es que, en un tema de demanda y de comportamiento de mercado, puedan existir tarifas diferenciales de acuerdo a movimientos. Esas son negociaciones privadas, el CENNAVE no sabe de ellas, no es su materia. Hace a la libre competencia, a la libertad de elección, negociación en base a volúmenes u otros criterios propios de las buenas prácticas comerciales.

Tenemos un memorándum de entendimiento con nuestros amigos de la CAFyM (Cámara de Armadores Fluviales del Paraguay), tenemos un memorándum con nuestros amigos de ASAMAR (el Centro de Navegación del Paraguay) y también con CATERPA (la Cámara de Terminales Privadas de Paraguay). Estos “MoU” son vehículos o



Puerto de Asunción, Paraguay.

puentes para conversar entre los sectores privados de cada país de todos los temas que preocupan para encontrar acuerdos o mejoras.

¿Esos acuerdos han visto resultados o avances?

Son acuerdos generales a los que debemos alimentar. En nosotros está que tan buenos o ejecutivos resultan. Algunos temas los hemos tratado y resuelto, otros han tomado un rumbo diferente con contactos más directos con la entidad pública o con los proveedores -cosa que es absolutamente razonable- y otros no se han tratado aún.

Como cámara empresarial tenemos que ser sensibles a las demandas o requerimientos de entidades hermanas para encontrarles un correcto desarrollo a sus planteos, y si hallamos una solución, habremos cumplido con nuestro trabajo.

Resumiendo, hay que seguir -y sin descanso- trabajando para que la carga paraguaya se sienta "cómoda" en Uruguay.

En cuanto al comercio bilateral con Bolivia y al movimiento de sus cargas, en los últimos años se han hecho esfuerzos en conjunto entre el sector privado y el público ¿Qué cree Ud. que falta para que estos comiencen a dar frutos?

Hay que encontrar opciones para que la carga de Santa Cruz de Bolivia venga, creo que hay buena disposición del sector privado boliviano. Lo que nos está quedando en el debe es tratar de tener un acercamiento que no este únicamente relacionado a una feria. Tengo la sensación de que falta un trabajo más en silencio, privado, mejores visitas comerciales que apunten a la concreción. Es fundamental que entiendan nuestro sistema, el operador privado exportador boliviano debe tener clara la bondad del sistema uruguayo y la confiabilidad de nuestros puertos y empresas.

“Es fundamental que entiendan nuestro sistema, el operador privado exportador boliviano debe tener clara la bondad del sistema uruguayo y la confiabilidad de nuestros puertos y empresas.”

Es cierto que en el puerto de Arica en Chile, (que visitamos en diciembre en el XXIV Congreso Latinoamericano de Puertos, dónde participó también ANP), Bolivia tiene ciertos privilegios -por ejemplo en tiempos de almacenaje- y beneficios logrados por acuerdos entre ambos países. Arica ha hecho correctamente su trabajo, se ha posicionado como el centralizador de esas cargas y debemos felicitarlos por su trabajo.

El sistema natural de ríos que conforman la Hidrovía es fantástico. Pero tenemos que revisar algunos aspectos: el primero es que la Hidrovía pueda ser utilizada en su totalidad todos los días



Muelle del Puerto de Montevideo.

del año las 24 horas. Esto se logra solucionando temas como las profundidades, el balizamiento, la señalización. A las autoridades del Mercosur, como política regional, les compete solucionarlo.

El sistema de ríos está y puede (o debe) ser la salida natural de cierta producción de Santa Cruz, de Corumbá y ni que hablar de Paraguay que lo usa y muy bien, pero tal vez se pueda maximizar su uso.

Habrán aspectos normativos y aduaneros a solucionar o logísticas un poco más innovadoras a desarrollar, para que cierta carga boliviana se centralice en Paraguay y luego los buques paraguayos la traigan hacia esta zona del Río de la Plata. Lo cierto es que si presentamos alternativas a la de Arica que sean buenas y económicamente rentables, el Río de la Plata, tanto en Montevideo como en Buenos Aires presentan una mayor y continúa oferta de bodegas que Arica.

Insisto con evaluar la posibilidad de que una zona de Paraguay pueda volverse concentradora de carga de exportación e importación de Bolivia, allí donde el tramo terrestre sea más corto y luego levantar la carga paraguaya -y también la boliviana- con buques que puedan para navegar a nuestros puertos.

En cuanto a nuestro vecino Brasil ¿Qué rol piensa que puede tener en el futuro de la logística y los puertos de la región?

En este tema Brasil tiene también un papel relevante, es unánime que la Hidrovía necesita ser mejorada y depende de los países que la conforman. Históricamente Brasil ha dado la espalda a la Hidrovía. Es un país continente enorme a quién no le importaba donde estuviera la producción, ésta se tenía que trasladar a sus puertos del Atlántico.

Ese razonamiento, ha comenzado a cambiar. Su producción de mineral de hierro (muy bajo en su cotización internacional actualmente) como su producción agrícola de la zona de Corumbá, hará que Brasil se vuelva un jugador de primera línea en la Hidrovía y es probable que eso ayude para

un mayor flujo comercial de Bolivia también.

Creo que el sector privado de cualquier país acompaña cuando lo que se analiza es viable y estimo que con acuerdos políticos sobre la Hidrovía, la inversión privada acompañará. Necesitamos un Mercosur más comercial que político. Parecería que ahora hay señales claras en esa línea.

“Creo que el sector privado de cualquier país acompaña cuando lo que se analiza es viable y, estimo que con acuerdos políticos sobre la Hidrovía, la inversión privada acompañará. Necesitamos un Mercosur más comercial que político.”

Se trata de abrirnos al mundo, de mayor y mejor apertura comercial. Pero no solo de Uruguay, sino del bloque en su conjunto, o la posibilidad de negociar en forma independiente con otros bloques comerciales. Allí están la Unión Europea, el bloque del Pacífico.

Si nosotros como Región no ocupamos esos puestos, otros lo harán.

En síntesis, todo lo que sean políticas correctas de apertura con un gran enfoque comercial, con un buen relacionamiento interno -porque es muy difícil salir a negociar con un bloque cuando no das internamente un mensaje de que hay cierta armonía-, creo que esas cosas van a ayudar para que el sector importador y exportador de los países de nuestra región se sume y lo demás será cuestión de crecimiento y de inversión, que en definitiva es lo que todos queremos para luego poder brindar mejor educación y posibilidades de desarrollo, mano de obra, etc.

La producción argentina ¿Regresará a nuestros puertos?

Me parece que la quita de las retenciones al trigo y al maíz y una baja de 5 puntos a la retención de la



Sr. Alejandro González.

soja va a ser un factor dinamizador en Argentina. La Resolución 1108 lo que hizo en cierta forma fue obligar a los exportadores y las navieras a buscar logísticas alternativas ya que la carga tenía que salir. Esperamos que rápidamente, la carga de Rosario y del sur argentino, vuelva a transitar por nuestros puertos.

En conclusión, en trasbordos esperamos que Paraguay mantenga su comportamiento, tenemos que trabajar para eso. En paralelo tratar de seducir para que los exportadores argentinos y las navieras internacionales vuelvan a trasbordar a través del Puerto de Montevideo y los puertos del litoral. No olvidar a Bolivia y explorar que tanto es viable.

Estamos en un contexto internacional y de comercio complicado pero Uruguay no debe abandonar su estrategia y para eso, el sector público y privado debe trabajar coordinadamente.



Navegación por la Hidrovía.

Historia de la Administración Nacional de Puertos



Puerto de Montevideo. Vista cabecera muelle B. Foto tomada el 27 de noviembre de 1957. Foto 3135-Rollo 102. Negativo 35mm

100

En el marco de las actividades propuestas para el año de su centenario la Administración Nacional de Puertos (ANP), a través de su Directorio, resolvió que era el momento oportuno para realizar una investigación que desarrolle en forma profesional las grandes etapas de la evolución de la empresa.



Curso de buceo. Foto tomada por Santángelo el 22 de diciembre de 1958. Foto 3724-Rollo 144. Negativo 35mm



Curso de buceo. Foto tomada por Santángelo el 22 de diciembre de 1958. Foto 3723-Rollo 144. Negativo 35mm.

El 29 de enero del año 2015 la ANP firmó un convenio con la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad de la República (UDELAR), para que el Departamento de Historia del Uruguay de su Instituto de Historia, desarrolle en el plazo de un año el proyecto de investigación "Historia de la Administración Nacional de Puertos".

Paralelamente, la Unidad Investigación y Patrimonio Documental de ANP continúa procesando su archivo fotográfico, contando con el apoyo del Centro de Fotografía (CDF) de la Intendencia de Montevideo para digitalizar sus negativos. Publicamos en este número algunas valiosas imágenes que han sido recuperadas en este proceso.

Acta

En Montevideo a nueve de Agosto de mil nove-
cientos veis y seis en la sala de sesiones del
Directorio de la Administración del Puerto, sin-
do las quince horas y estando presentes S.E. el
señor Benigno de Racionada Don Pedro Basso,
el señor Alfredo Labadie nombrado Presidente
de este Directorio por decreto del Poder Ejecutivo
de fecha 7 del corriente, el señor Vice-Presidente
del mismo don Manuel Eugenio Gallarino Lyons
y los vocales don Juan A. Smith, don Luciano
M. Polanco, don Pedro Diego Guevara y Basso, el señor
Director de la Oficina de Tráfico don Eduardo
Gard y Langrean y ausentes por enfermedad
el señor jefe de la Dirección don Juan Eugenio
Eduardo García de Quiroga y el señor Director
General de Aduanas don Enrique S. Arce, S.E.
el señor Ministro de Hacienda, declara que
habiendo el Directorio de la Administración Na-
cional del Puerto, creado por la ley de fecha
Julio 21 de 1916 y en posesión de sus cargos
a los señores nombrados:

Se hace constar que el estado forma-
do de la Administración del Puerto habita el
día 9 de Agosto del año en curso es el siguiente:

Debe a

Compañía Eléctrica de Montevideo (Abil a junio)	\$ 1.3364,35
Compañía de Aguas Corrientes (Abil a julio)	11.029,34
Compañía de Tránsito (Reservaciones)	452,15
Compañía de los Telégrafos (Abil a junio)	140,00
Compañía de los Telégrafos (Reservaciones)	1.372,00
Compañía de los Telégrafos (Abil a junio)	2.102,75
Compañía de los Telégrafos (Reservaciones)	1.116,25
Compañía de los Telégrafos (Abil a junio)	2.116,15
Compañía de los Telégrafos (Reservaciones)	794,75
Compañía de los Telégrafos (Abil a junio)	9.12,15
Compañía de los Telégrafos (Reservaciones)	2.36,46
Total	\$ 29.925,11

Acta de instalación de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo.

2

Transporte

Compañía Eléctrica Uruguaya (Abil a junio)	\$ 116,37
Emisión de Abil a junio	445,41
Compañía de los Telégrafos (Reservaciones)	153,75
Compañía de los Telégrafos (Abil a junio)	14.542,77
Compañía de los Telégrafos (Reservaciones)	2.914,41
Total	16.072,70

Saldo a nuestro favor

Total	\$ 155.921,11
--------------	----------------------

Haber por

Compañía Eléctrica	\$ 57.213,74
Compañía de los Telégrafos	74.946,03
Compañía de los Telégrafos y de los Correos	6.365,39
Compañía de los Telégrafos y de los Correos	2.229,16
Compañía de los Telégrafos y de los Correos	4.525,13
Compañía de los Telégrafos y de los Correos	3.214,54
Compañía de los Telégrafos y de los Correos	3.452,11
Compañía de los Telégrafos y de los Correos	1.941,10
Total	\$ 155.921,11

El señor Benigno de Racionada entrega en
este acto, al señor Presidente del Directorio con
donde provisional por la suma de dos millones
quinientos mil pesos (\$ 2.500.000) en Renda
Pública de 6% de interés y 1% de amortiza-
ción, de acuerdo con lo dispuesto en la ley de
21 de Julio de 1916 y el artículo 5° del decreto
de fecha 24 del mismo mes y año.

Para constancia se hacen las presentes
actas, fecha y lugar supra.

Alfonso Carrer Benigno de Racionada
Alfredo Labadie Manuel Eugenio Gallarino Lyons
Juan A. Smith Luciano M. Polanco
Pedro Diego Guevara y Basso Enrique S. Arce

Acta de instalación de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo.



Vista del estacionamiento de vehículos en el aeropuerto Causa. (Partida/Arribo) de hidroavión. Foto tomada por Santángelo el 23 de febrero de 1932. Placa de vidrio 12x8 cms.



Varadero ANP. Vista general. Foto tomada por Santángelo el 12 de noviembre de 1957. Fotp 3108 - Rollo 99. Negativo 35mm.



Varadero ANP. Personal en talleres. Foto tomada por Santángelo el 27 de junio de 1960. Foto 4411 - Rollo 195. Negativo 35mm.

El trabajo voluntario de la Comisión Intersectorial Pro Puerto Ultramar de Paysandú (CIPPUP)

Una comunidad confiando en el futuro de su puerto



Provincias Unidas, barco portacontenedores fluvial que desde el año 2014 opera en este puerto.

En 1995 la ciudad de Paysandú veía a su histórico puerto casi sin actividad y en una situación de abandono tal, que llevó a que el Rotary Club Puerto convocara a ciudadanos voluntarios a formar la Comisión Intersectorial Pro Puerto Ultramar de Paysandú (CIPPUP) para trabajar por la renovación de su recinto portuario.

Esta tarea que se vislumbraba muy difícil en los años noventa, tuvo un arduo

proceso de conjunción de esfuerzos públicos y privados. Hoy, se ven los frutos de este empeño en el trabajo portuario sanducero, que se consolida y crece, acompañando las necesidades de la región. La maestra Sra. Olga Flores, secretaria de la CIPPUP desde su fundación, respondió las consultas de Uruguay Portuario sobre esta organización civil.



Ingreso al Puerto de Paysandú.

Uruguay Portuario: ¿Quiénes son en la actualidad los integrantes de la Comisión?

Olga Flores: La integran su presidente el Sr. Raúl Fraschini, los vocales son el Sr. Hugo Zucchetti, el Ing. Ag. Jorge Dighiero, el Arq. Juan Carlos Siázaro, el Sr. Rubens Stagno, el Ing. Ag. Juan José Porro, el Sr. Norberto Cánepa, el Sr. Julio Pintos, el Esc. José Luis Demichelis, la señora Edil Prof. Nelda Teske, el Edil Sr. Nicolás Olivera y yo como secretaria.

UP: ¿De qué forma se integran los interesados en participar al trabajo de esta Comisión?

Desde su creación, sólo con estar interesados en trabajar para la comunidad en forma voluntaria y honoraria.

UP: ¿Qué formato de reuniones u otras actividades tiene la Comisión? ¿Dónde se reúne?

Las reuniones ordinarias se realizan una vez al mes, aunque hay llamados extraordinarios según lo ameritan los temas que se trabajan. El lugar de reunión ha sido la sede del Rotary Club Paysandú Puerto, la sala de sesiones de la Terminal portuaria de Paysandú y en la hoy "Casa de Arte", emprendimiento cultural privado, ubicado en Av. Brasil y calle Michelini, donde su director Alvar Colombo, nos cede las instalaciones.

UP: ¿Cuándo y por qué se formó?



Reunión de la Coordinadora Portuaria de Paysandú.



Maquinaria para la operativa con graneles.

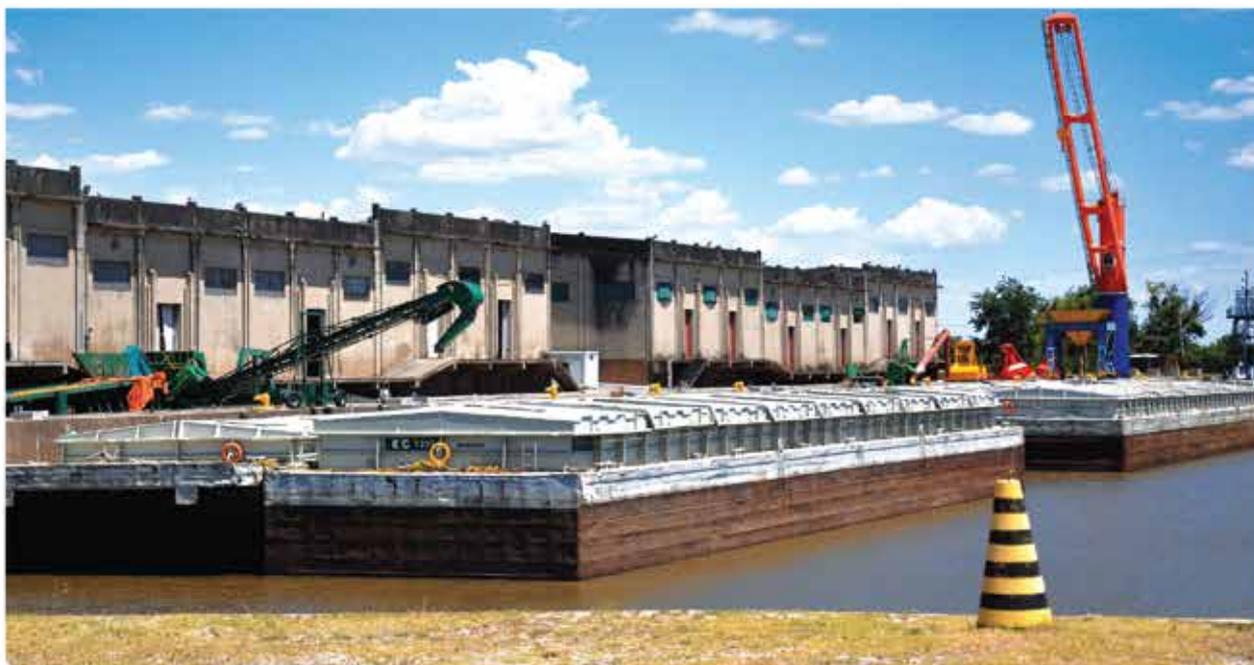
Se formó ante la necesidad de recuperar la zona portuaria devastada por las crecientes del Río Uruguay. Sumado esto a la casi nula actividad portuaria, hicieron que el Rotary Club Paysandú Puerto tomara la iniciativa de llamar a las fuerzas vivas del departamento para buscar caminos de recuperación de la zona. El día 7 de diciembre de 1995 en su sede de la avenida Brasil -a salón de actos lleno- se formó la CIPPUP. La única condición que los organizadores pidieron fue que la presidencia sea ocupada por un rotario, cosa que se ha cumplido, siendo su primer presidente el Sr. Jorge Martínez Oberti y tres años después, tomó posesión nuestro actual presidente el Sr. Raúl Fraschini.

UP: La Comisión ha manifestado "pasamos de un basurero endémico a un puerto en desarrollo", ¿Cuál ha sido el proceso de reactivación del puerto sanducero?

El expediente que recibió el Sr. Julio Scarpenti, primer jefe de la terminal portuaria, así lo decía. Era un basurero con nidos de todo tipo de bichos. Después de varios años, con muchas caídas y fracasos ante autoridades de turno, en el año 2006 el intendente de la época el Sr. Julio Pinto trajo a nuestra ciudad al Sr. Víctor Rossi ministro de Transporte y Obras Públicas (MTO) y allí se comenzó otro camino. De pronto más lento de lo que quisiéramos, pero con resultados. Hoy -si el río nos deja-, hay trabajo que realizan unos cuarenta y cinco operarios de la estiba, la plantilla de funcionarios de la ANP ha crecido y además varias empresas locales trabajan cuando se las convoca.

La ANP ha hecho millonarias inversiones para adecuar las instalaciones, como su cerramiento perimetral, la compra de una grúa móvil e instalación eléctrica. Hoy, barcasas y un portacontenedores, entran y salen de nuestro puerto con productos de la región.

"Hoy, barcasas y un portacontenedores, entran y salen de nuestro puerto con productos de la región."



Barcazas en operativa con cereales en el muelle de cabotaje.

UP: ¿Cómo ha sido la relación de la Comisión con la ANP?

Excelente. Desde la presidencia del Directorio, que ejerció el Ing. Fernando Puntigliano y la vicepresidencia del Cap. Gastón Silberman se ha trabajado en forma mancomunada. Luego de la asunción del Ing. Naval Alberto Díaz el relacionamiento ha sido mayor. Los jefes de la terminal, además de Julio Scarpentti, Luis Costa, Daniel Fernández y la actual del Sr. Jorge Granja han tenido un trato preferencial con nosotros, el que es recíproco.

UP: La CIPPUP ha tenido interacción con otras instituciones como la Intendencia Departamental de Paysandú (IDP), la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), las empresas privadas y el municipio de Concepción del Uruguay.

Desde su creación hemos tenido muy buen relacionamiento con la IDP, aunque en la actualidad tenemos algunas diferencias interpretativas por el tema puntual del Acceso Sur al puerto, generalmente trabajamos juntos y somos escuchados. Lo mismo con las autoridades de CARU, más aún con las autoridades salientes del Puerto de Concepción del Uruguay el Sr. Leonardo Cabrera y el Sr. intendente Carlos Schepens.

UP: ¿Qué gestiones están pendientes?

La realización del dragado del Río Uruguay, proyecto aprobado en el año 2013 por la CARU, en el que está prevista la apertura del canal Casa Blanca. Ha sido nuestra proclama desde que empezamos a andar, dado que las ventajas luego de abierto este canal son muchas, no tendrá los costos de los tradicionales (Almirón, Vera, etc.) pues Casa Blanca es auto dragante, a diferencia de la facilidad para colmarse de los canales

tradicionales.

UP: ¿Qué piensa la CIPPUP sobre la Hidrovía?

Qué la Hidrovía es una herramienta fundamental para el desarrollo de la región. Cuando se creó en el 2010 quedó claro que piensan los pueblos que viven allende el Río Uruguay. De allí nuestra prédica permanente para que las autoridades nacionales de ambos países lleguen a acordar y sobre todo a efectivizar las acciones que la desarrollen.

“La Hidrovía es una herramienta fundamental para el desarrollo de la región.”



Celebración por los 20 años de la CIPPUP.

Obras en infraestructura y calidad de servicios para los habitantes del litoral

Puerto de Salto, con la mira en el potencial turístico y productivo del departamento



Puerto de Salto.

Luis Costa, jefe de la Unidad Puerto de Salto y titular del Proyecto N°43 de la Administración Nacional de Puertos (ANP), nos cuenta como está avanzando la infraestructura portuaria al servicio productivo y social de la ciudad. El Puerto de Salto se ubica en la ciudad de Salto, en el departamento del mismo nombre, a 13 kilómetros aguas abajo de la represa hidroeléctrica binacional de Salto Grande, en la rambla costanera y junto al lado Norte de la desembocadura del arroyo Ceibal.

Cuenta con un muelle de hormigón armado, construido entre los años 1928 - 1931, orientado a 010° - 190° en sentido longitudinal al río, tiene 140 metros de longitud y 16,50 de ancho, está casi en ángulo recto (098°) con el mismo. Del lado Norte, se encuentra el muro de contención, que es también muelle de acceso.

Uruguay Portuario: ¿En qué año se dio el pasaje del Puerto de Salto a la ANP? ¿Cuáles fueron los avances en materia de infraestructura desde ese momento a la fecha?

Luis Costa: El traspaso desde la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH) a la ANP fue en el año 2006, desde entonces a la fecha en materia de infraestructura se ha recuperado principalmente el muellaje del cual se recimentó toda su estructura, se rellenó el acceso al muelle, se mejoró la iluminación del mismo y de todos los espacios abiertos del Puerto. Se reacondicionaron todas las sendas de circulación como parte de una reforma en el acceso y circulación interior del predio. Estas mejoras en infraestructura nos permitieron poder efectuar operativas de carga de grano, las cuales hacia más de 20 años que no se realizaban.

“Estas mejoras en infraestructura nos permitieron poder efectuar operativas de carga de grano, las cuales hacia más de 20 años que no se realizaban.”
Luis Costa.

UP: Una de las principales actividades que tiene el Puerto es el transporte en lancha que une Salto con Concordia. ¿Cuál es la importancia de este servicio para la población local?

Este es un servicio esencial para la población de Salto, como también para la ciudad vecina de Concordia (Argentina), ya que el intercambio de actividades entre ambas poblaciones es muy significativo y las personas cruzan el río a diario ya sea por trabajo o estudio. Si bien, el servicio es regular, la ANP apuesta a una mayor frecuencia y a mejorarlo en calidad y regularidad.

UP: ¿Cómo nace el Proyecto 43 y cuáles son sus principales objetivos? ¿Qué obras se concretaron y cuáles aún están pendientes?

El Proyecto 43 Reactivación del transporte de pasajeros por el Puerto de Salto, nace de la evaluación efectuada por una consultora sobre el potencial del departamento de Salto como destino



Firma de contrato para el desarrollo "Paseo del Puerto"



Sr. Luis Costa, jefe de la Unidad Puerto de Salto y Sra. Rosario Lorenzo.

turístico, en cuyos resultados recomendó reactivar tanto el cruce de pasajeros por el Río como la afluencia de turistas. Fue encomendado por el Directorio a la Sra. Rosario Lorenzo y a mí como responsables, con la supervisión de la Cra. Ana Rey, gerenta comercial de ANP.

Si bien este año hemos sido afectados por un incremento significativo de las crecidas del río Uruguay, lo cual para muchos inversores puede ser una traba, contamos con emprendimientos en estudio y evaluación. Estamos trabajando el turismo con mucha fuerza junto al Ministerio de Turismo (MINTUR), la Dirección de Turismo de la Intendencia de Salto y el Centro Comercial e Industrial de Salto, con los cuales tenemos en el tapete temas como muelles flotantes, nuevas embarcaciones, etc.

UP: Las obras del Paseo del Puerto han cambiado el flujo de personas que visitan el Puerto de Salto. ¿Cómo ha cambiado esto en cuanto a ser un lugar de esparcimiento para la población local y un nuevo atractivo turístico?

Definitivamente las obras del Paseo del Puerto han mejorado notablemente la visión que se tenía del mismo. Actualmente el puerto es un lugar de esparcimiento tanto para la familia salteña como para el turista en general, con un espacio gastronómico actualmente funcionando, la puesta de una feria permanente para productos regionales y el Museo Histórico del Río Uruguay como



Edificio sede de ANP en Salto



Cooperativa de Mujeres de Pescadores.

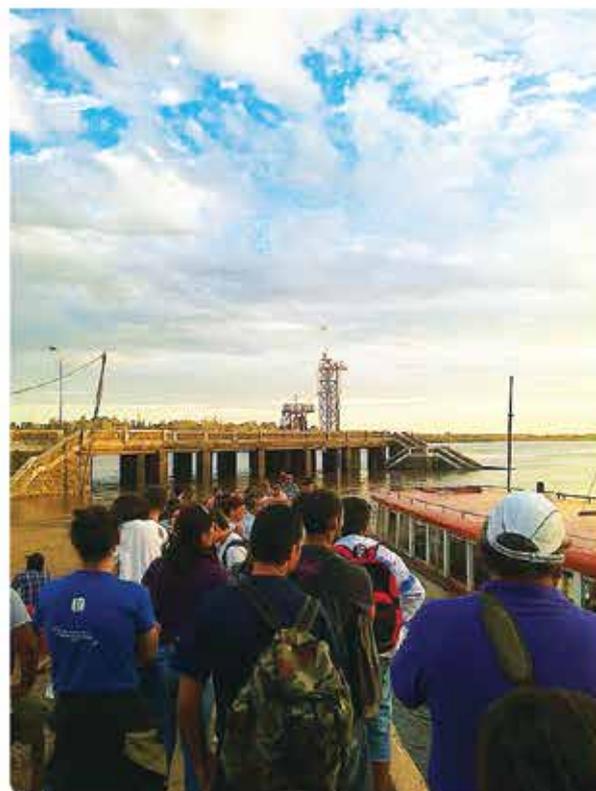
atractivos especiales en la ciudad.

“Actualmente el puerto es un lugar de esparcimiento tanto para la familia salteña como para el turista en general.” Luis Costa.

UP: ¿Qué otros emprendimiento tiene ANP en Salto actualmente?

Otro proyecto que llevamos adelante fue la cesión por parte de ANP de un predio contiguo a las oficinas del Puerto de Salto (ex - Balanza) a la Asociación Civil de Pescadores del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) para la instalación de un mercado comercial de concentración de pesca para el expendio de comidas elaboradas por la Cooperativa de Mujeres de los Pescadores.

La evaluación de este emprendimiento es más que positiva. Abrió al público a mediados de la semana de turismo pasada. Desde entonces a la fecha es un punto de referencia en la ciudad para la compra de pescado de río y productos elaborados.



Puerto de Concordia (Argentina). Salida de lancha hacia Salto.

Quiero recalcar que este es un proyecto social en el cual la ANP y el Ministerio de Desarrollo Social (MIDES) han puesto mucha voluntad y empeño para la concreción de trabajo genuino para familias carenciadas, a tal punto que el mismo ha sido visitado por la Comisión de Trabajo de la Cámara de Diputados como así también por autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) para profundizar en proyectos semejantes a este.

Puerto de Salto

RESEÑADOS POR PUERTONLINE

Resumen de eventos en los que participó la Administración Nacional de Puertos en los últimos meses



La Terminal Fluvio Marítima de Pasajeros regresó a la órbita de ANP.

Edición del 1° de octubre de 2015

Por resolución del Poder Ejecutivo del 30 de abril de 2014 se dispuso la extinción del contrato de concesión de la Terminal Fluvio Marítima de Pasajeros del Puerto de Montevideo, al vencimiento del plazo de la última prórroga acordada, lo cual aconteció el 30 de agosto de 2015.

Las cláusulas contractuales establecieron para el concesionario un plazo de 30 días calendario, contados a partir de la finalización de la concesión, para la entrega de las instalaciones a la Administración Nacional de Puertos (ANP). En cumplimiento de tal plazo, el día 30 de setiembre de 2015 el concesionario (Los Cipreses S.A.) procedió a la entrega de las instalaciones y bienes de la Terminal. Fueron recibidas por el Sr. Wilfredo Camacho en representación de ANP, asistido técnicamente por el Arq. Gonzalo Baranda y el



Tec. Guillermo Chao. La formulación de las actas, asistencia técnico notarial y asesoramiento jurídico estuvo de cargo de la Esc. Micaela Larrosa del Departamento Jurídico Notarial. La fotógrafa Rosario Vila de la División Comunicación y Marketing estuvo a cargo de los registros fotográficos.

Fuente: Dr. Edgardo Amoza - Jefe Departamento Jurídico Notarial ANP - Fotografías: Rosario Vila



Misión comercial público-privada a Bélgica y Alemania.

Edición del 29 de octubre de 2015

El Instituto Nacional de Logística (INALOG), con el apoyo de la Cámara de Comercio e Industria Uruguayo-Alemana (AHK), llevó adelante una misión comercial dirigida a empresas europeas privadas interesadas en las oportunidades de distribución que ofrece Uruguay. En base a un estudio de mercado realizado por el Instituto, se determinó el interés de la región de Alemania y Bélgica en recibir una misión comercial uruguaya.



Los integrantes de la misión visitaron las ciudades de Amberes, Stuttgart y Düsseldorf para **presentar las oportunidades que brinda la plataforma logística nacional.** La delegación estuvo encabezada por el vicecanciller emb. José Luis Cancela a quien acompañaron el encargado de negocios de la Embajada Carlos Sgarbi y el cónsul honorario Rudiger Herzog, la presidenta del INALOG y gerenta comercial de ANP Cra. Ana Rey y el Sr. Daniel Montiel, vicepresidente de la ANP y miembro del Consejo Directivo del INALOG.

El lunes 26 de octubre Daniel Montiel mantuvo una reunión con el presidente del Puerto de Amberes Marc Van Peel. Como resultado quedó expresada la voluntad de ambas autoridades portuarias de establecer un documento Marco de Cooperación para conocer y analizar los modelos de Gestión Operativa y Administrativa del Puerto Amberes y del Puerto de Montevideo.

El día 27 de octubre se llevó a cabo en la Cámara



de Comercio e Industria de Amberes la presentación institucional: **Las razones para invertir en Uruguay.** Tuvo muy buena recepción por parte de los participantes, algunos de los cuales manifestaron inquietudes concretas en cuanto a dragado, servicios de supervisión y seguros de grandes obras como Capurro, prolongación del Muelle C y Accesos.

En ambas jornadas se visitaron terminales logísticas y centros de distribución de grandes empresas locales y multinacionales. "Debemos destacar que la presencia del vicecanciller José Luis Cancela realza la importancia y el compromiso de nuestro gobierno con esta misión promovida por INALOG" tal lo manifestado por el vicepresidente de ANP.

Fuente: vicepresidente Daniel Montiel
Foto: INALOG

Evento de presentación de Uruguay como Hub Logístico por la misión público-privada organizada por el Instituto Nacional de Logística.

Edición del 3 de noviembre de 2015

Este evento tuvo lugar el día 30 en la visita a la ciudad de Düsseldorf. Se estructuró en torno a una presentación país a cargo del subsecretario de relaciones exteriores, embajador José Luis Cancela, jefe de la Delegación de Uruguay. Luego INALOG realizó una descripción de la plataforma logística integrada bajo el concepto de Uruguay Hub Logístico.



El consultor Sr. Ralf Hendriks, se refirió a la experiencia de la empresa sueca de rodamientos SKF en la región y a las razones que la llevaron a decidirse por Uruguay para establecer a partir de 2009 el Centro de Distribución Latinoamericano para SKF, desde donde se gestionan los abastecimientos a Argentina, Brasil, Chile y Uruguay.

El segmento correspondiente a Düsseldorf incluyó además la **suscripción de un Memorando de Entendimiento entre el INALOG y la ADA Alianza Logística Alemana (Logistics Alliance Germany - LAG)**, una iniciativa oportunamente impulsada por la Embajada de Uruguay en Alemania.

La ADA funciona como asociación público-privada entre el Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital y la Asociación de Fomento de la Alianza Logística que nuclea a la mayoría de los actores de la industria logística alemana. El Memorandum of Understanding (MOU) fue suscrito por Mathias Krage, presidente de la Asociación de Fomento del LAG y por la Cra. Ana Rey, presidenta del INALOG. Este instrumento propicia un mecanismo de intercambio de experiencias, información y propuestas entre INALOG y la LAG con vistas a fortalecer sinergias y complementariedades en y entre las respectivas regiones (Sudamérica - MERCOSUR y Alemania - UE). Entre los diversos puntos de cooperación bilateral que se incluyen en el documento, destaca el referido a la promoción de la formación profesional en logística, y la participación de expertos de ambas instituciones en eventos de capacitación de interés recíproco.

En visita al Puerto de Duisburgo, Duisport, el mayor hub fluvial del mundo, la misión presencié una detallada presentación del Puerto y realizó una recorrida por una de las 5 terminales logísticas (LogPORT) que operan en ese puerto. Las operaciones logísticas en Duisport representan el 75% de los ingresos que percibe el puerto, siendo el último punto fluvial al que pueden acceder barcos marítimos que navegan por el río Rin. Duisport se ha posicionado como un centro de distribución para la región europea continental, llegando incluso a través de una frecuencia ferroviaria hasta la ciudad de Chongquin en China. Es una empresa integrante de la Asociación Empresarial para América Latina (Lateinamerika Verein) con sede en Hamburgo que estará presente también en la celebración del Día de América Latina, a realizarse en esa ciudad.

El vicepresidente de ANP informó sobre el interés de Duisport en conocer desarrollos portuarios como los contenidos en el proyecto Punta Sayago surgidos de los contactos entablados. Asimismo, representantes del sector logístico uruguayo convinieron en presentar posibilidades de complementación a la presencia que actualmente tiene Duisport en la región en acuerdo con el Puerto de Santos en Brasil.

Fuente: Lic. María Elizabeth Bogosian, cónsul general de Uruguay en Hamburgo
Fotografías: INALOG

Agenport, nuevo Sistema de Agenda para el Ingreso de Vehículos de Carga al Puerto de Montevideo.

Edición del 11 de noviembre de 2015

Con la participación de actores públicos y privados, se realizó el día 10 de noviembre, la presentación ante la comunidad portuaria del Sistema de Agenda para el Ingreso de Vehículos de Carga al Puerto de Montevideo, denominado Agenport. Esta nueva herramienta complementa otra serie de medidas que la ANP viene desarrollando para favorecer las coordinaciones logísticas de las operaciones portuarias.

Dentro de los resultados esperados se pueden destacar: el aumento de la previsibilidad en las operaciones, mayor certeza en la planificación de arribos, reducción de esperas para ingreso a puerto y la disminución de costos logísticos globales por ineficiencias en la cadena.

La oportunidad permitió el intercambio de impresiones con los participantes sobre el nuevo sistema, y sobre la posibilidad de seguir avanzando buscando el mayor beneficio posible para todos los actores.

Fuente y Fotos: Tec. Edison Peña, Área Operaciones y Servicios

1er. Foro sobre Sistema Nacional de Puertos.

Edición del 17 de noviembre de 2015

El pasado 12 de noviembre tuvo lugar en la sala Acuña de Figueroa del Anexo del Palacio Legislativo el 1er. Foro sobre Sistema Nacional de Puertos (SNP), encuentro organizado por la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, conjuntamente con la Administración Nacional de Puertos buscando involucrar al ámbito legislativo con la comunidad portuaria.



Empresarios, representantes del gobierno, legisladores y trabajadores expusieron sobre el conjunto del Sistema Nacional de Puertos destacando el permanente crecimiento del Puerto de Montevideo como centro de distribución regional.

Los representantes de ANP realizaron las siguientes exposiciones:

Sistema Nacional de Puertos en el siglo XXI – Cra. Adriana Outeda.



Realidad del transporte dentro del Sistema Nacional de Puertos - Arq. Néstor Fernández.

Sistema Nacional de Puertos y su potencial para la región - Cra. Alicia Abelenda.

El papel del Sistema Nacional de Puertos en la actividad turística - Tec. Edison Peña.

Nuestras mercaderías al mundo - Ing. Ricardo Grien.



Las palabras de cierre estuvieron a cargo del vicepresidente de ANP Daniel Montiel, del sub-secretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) Jorge Setelich y del vicepresidente de la Comisión de Transporte Dip. Juan José Olaizola.

Fotos: Rosario Vila Unidad de Marketing.

Nuevo software y hardware de control de cargas para el Puerto de Montevideo.

Edición del 19 de noviembre de 2015

El gobierno de la República Popular China ofreció al gobierno uruguayo un sistema de monitoreo y

supervisión de datos para el equipo escáner de inspección de contenedores. Este logro fue gestionado y negociado entre el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Embajada de la República Popular China en Uruguay, la Agencia Uruguaya de Cooperación Internacional (AUCI), la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) y la Administración Nacional de Puertos (ANP).



Los gastos totales suman un monto de dos millones trescientos mil yuanes a cargo de la donación establecida en el Convenio de Cooperación Económica y Técnica, firmado entre el gobierno chino y el gobierno de Uruguay, el 23 de marzo de 2009.

Conjuntamente con el sistema mencionado, China envió especialistas a Uruguay para brindar servicio técnico para la instalación y puesta en funcionamiento del mismo y posteriormente ambas partes realizaron la verificación conjunta sobre la calidad, modelo y especificaciones del producto.

El comercio internacional exige seguridad y control en las cargas pero evitando costosos tiempos de inspección o manipulación innecesaria. La inspección no intrusiva de carga y contenedores es un elemento fundamental a la hora de fortalecer el control con mecanismos ágiles de facilitación. La tecnología implementada permitirá aumentar las prestaciones de un equipo de excelente desempeño. El nuevo software y hardware instalado facilita el control y supervisión en forma remota de las tareas realizadas en el equipo, lo cual brindará a la Dirección Nacional de Aduanas una nueva herramienta para la mejora en la performance del control, colaborando en la excelente imagen que nuestro país dispone en el contexto internacional.

Participaron el embajador de la República Popular China Sr. Yan Banghua, la directora ejecutiva de AUCI Sra. Andrea Vignolo, el subdirector de AUCI Sr. Felipe Ortiz de Taranco, del Ministerio de Relaciones Exteriores su director de Cooperación, Sr. Gustavo Pacheco y por la Dirección Nacional de Aduanas su director del Departamento de Soporte y Explotación Sr. Álvaro Saldarini.

Fotos: Rosario Vila Unidad de Marketing

Sistema de facturación electrónica en ANP.

Edición del 8 de diciembre de 2015

Durante el año 2014 el Departamento Financiero Contable de ANP comenzó a transitar el camino hacia el ingreso al sistema de facturación electrónica, trabajando conjuntamente en este proyecto con el Departamento de Tecnología de la Información, el Centro de Cómputos-IBM y Pricewaterhouse Coopers.

El 25 de junio de 2014 se solicitó el ingreso al Sistema de Facturación Electrónica ante la Dirección General Impositiva (DGI). Cumplidas las etapas de homologación y testing, el 22 de junio del 2015 comenzó con el proceso de certificación a través de pruebas con DGI para lo cual se contó con un plazo de 180 días a los efectos de obtener la certificación, una vez recibida la autorización de DGI.

Por Resolución 2612/2015 del 2 de julio de 2015, el director general de Rentas, a partir del primer día del mes siguiente de dictada la resolución, autorizó a la Administración Nacional de Puertos como emisor electrónico de los siguientes comprobantes: e- ticket, nota de crédito de e- ticket, nota de débito de e- ticket, e- factura, nota de crédito de e- factura, nota de débito de e- factura.

A partir del 1º de diciembre de 2015, la ANP ingresó al sistema de Comprobantes Fiscales Electrónicos (CFE) como emisor, emitiendo sus comprobantes mediante el sistema de e- factura en todos sus puertos: Montevideo, Colonia, Fray Bentos, Nueva Palmira, Paysandú, Salto y Juan Lacaze.

El Departamento Financiero Contable, conjuntamente con el grupo de trabajo afectado a este proyecto, continúa trabajando en pos de mejorar y adaptar los sistemas de ANP para lograr una mayor eficiencia, intentando adaptarse a todos los requerimientos impuestos por la DGI con el fin de brindar a los clientes la mayor transparencia posible en la información.

Fuente: Departamento Financiero Contable, Cra. Virgina Semperena.

Congreso de la Asociación Americana de Puertos – AAPA ARICA 2015.

Edición del 11 de diciembre de 2015

Entre los días 30 de noviembre y 3 de diciembre ANP participó en el Congreso de Puertos de AAPA representada por su presidente, el Ing. Nav. Alberto Díaz y el director vocal Dr. Andrés Chahnazaroff. La temática del mismo fue la Sustentabilidad y desarrollo portuario en América Latina.



El Ing. Díaz participó en la mesa redonda final bajo el lema “El papel de las autoridades portuarias, la sostenibilidad ambiental de los puertos y la cooperación regional e internacional”, junto a las autoridades portuarias de Perú, Guatemala, México y Panamá. En su exposición remarcó el camino seguido por los diferentes puertos y modelos de gestión en los últimos años (Service port, tool port, land lord port) y finalmente expuso el caso del Puerto de Montevideo como principal puerto de Uruguay desarrollando el modelo de smart port.



AAPA organiza en el marco de este congreso el primer taller del curso “Port Professional Manager (PPM) Latino”, programa de capacitación a distancia y semipresencial. Por ANP realizarán el curso de PPM Latino el Arq. Néstor Fernández, el Ing. Gerardo Adippe, el Sr. Schubert Méndez, el Sr. Alvaro Tanco y el Sr. Jorge D’Angelo.

Fuente: Secretaría de presidencia.

Fotografías: AAPA Arica 2015

ANP premiada por su apego a las normas.

Edición del 17 de diciembre de 2015

El Tribunal de Cuentas otorgó por segundo año consecutivo el “Reconocimiento a las Buenas Prácticas en la Administración Pública”, teniendo en cuenta el esfuerzo realizado por algunos organismos por aumentar sus niveles de

efectividad y transparencia en el desarrollo de sus funciones, atendiendo las observaciones que se realizan y ajustando su conducta a las normas.



La Administración Nacional de Puertos fue distinguida por el Tribunal, por su alto estándar de buenas prácticas en la Administración Pública durante el año 2014. La ministra Cra. Diana Marcos hizo entrega del premio al presidente de ANP Ing. Naval Alberto Díaz y a la secretaria general Dra. Liliana Peirano.



Díaz agradeció el reconocimiento y aseguró que es práctica del Directorio que preside no hacer reiteración de gastos como apego a las normas que rigen la Administración Pública. “Estamos comprometidos con la gestión”.

Fotos: Rosario Vila
Unidad de Marketing

ANP recibió el muelle 2 del Puerto de La Paloma.

Edición del 22 de febrero de 2016

El viernes 19 de febrero se llevó a cabo la transferencia de áreas operativas y del muelle 2 del Puerto de la Paloma (Rocha) a la ANP por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOB).

Esta acción de gobierno se encuentra contemplada en el marco del Decreto del Poder Ejecutivo N°

375/015, del 30 de Diciembre del 2015 que en su numeral IV) establece: “El Puerto de la Paloma se encuentra en un proceso de desarrollo tendiente a lograr un carácter comercial de sus operaciones, lo cual hace conveniente su administración bajo la égida de la Administración Nacional de Puertos”.



Se efectuó la firma de actas para el traspaso oficial con la presencia del Sr. ministro de Transporte y Obras Públicas Víctor Rossi, el intendente departamental de Rocha Sr. Aníbal Pereyra, el presidente de ANP Ing. Naval Alberto Díaz, el vicepresidente Daniel Montiel, la secretaria letrada Dra. Lilian Peirano y por la Dirección Nacional de Hidrografía el director nacional Ing. Jorge Camaño.

El ministro Rossi agradeció la participación del intendente de Rocha y a la Dirección Nacional de Hidrografía por lo realizado. Rossi indicó que el objetivo es que ANP tome la responsabilidad de parte de las instalaciones del puerto para contribuir al desarrollo comercial de La Paloma y en definitiva al desarrollo de la actividad comercial del país.



El Ing. Díaz manifestó que es un nuevo eslabón, un paso más en procura de la integración del Puerto de La Paloma al Sistema Nacional de Puertos. “Hoy nos entregan otro muelle, ya teníamos uno y un espejo de agua, el álveo donde se van a realizar los trabajos de dragado para recuperar el puerto. Hay que trabajar rápido y bien, cumpliendo con las normas ambientales. Es importante incluirlo en la cadena de puertos ya que éste es el primer puerto oceánico del país. Estamos muy contentos y esperamos que aquí se valore de esta manera.”

Contrato de concesión Lobraus – ANP.

Edición del 18 de marzo de 2016

En enero de este año la Administración Nacional de Puertos firmó con Lobraus un contrato de concesión que autoriza la construcción y explotación -por un plazo de 30 años- de un nuevo depósito logístico de 30.000 m² y oficinas dentro del Puerto de Montevideo. Lobraus invitó a la comunidad portuaria a la celebración de este convenio y presentó el emprendimiento aprobado.

La construcción de la torre de 21 pisos determina la primera ampliación vertical del Puerto de Montevideo. Se instalarán oficinas de negocios para empresas logísticas, restaurantes, centro de convenciones y salas de espectáculos. El edificio contará con sistemas tecnológicos de última generación que abarcarán también la seguridad y protección del medio ambiente. El proyecto se enmarca dentro de la ley de Puerto Libre, que otorga beneficios impositivos a quienes se instalen.

Los promotores del proyecto ofrecerán a empresas extranjeras que instalen sus oficinas en la torre y guarden en el depósito las mercaderías en tránsito para distribuir y vender en la región. Al estar en un régimen de concesión pública, solamente se permite el alquiler de las mismas. Lobraus es una empresa fundada en 1989 en Los Ángeles (Estados Unidos), radicada desde hace varios años en Uruguay, tiene instalaciones en los puertos de Montevideo y Punta Sayago.

Se realizó la firma del contrato para la construcción del nuevo Puerto Capurro.

Edición del 1° de abril de 2016



Firmaron este contrato la Administración Nacional de Puertos con el consorcio formado por Teyma Uruguay S.A. (empresa nacional), José J. Chediack S.A. Industrial Comercial y Agropecuaria (empresa argentina con sucursal en Uruguay) y Juan M Lavigne y CIA S.A. (empresa argentina con sucursal en Uruguay), para la elaboración del proyecto ejecutivo de obras del Módulo Internacional de la Terminal Pesquera Capurro en

la bahía de Montevideo, la obtención de la autorización ambiental previa y la construcción posterior de las obras.

Estas consisten en la construcción de 1006 metros de muelle para buques pesqueros e industriales, el relleno de una retroárea de 2,5 hectáreas, el dragado de la dársena correspondiente y su disposición final, usando la tecnología de geocontenedores.



Por tal obra fundamental en la modernización del Puerto de Montevideo, ANP invertirá \$ 2.270.725.310



Fuente: División Notarial – Escribanía. Esc. Ana Cáceres
Fotos: Rosario Vila

Nuevas obras de infraestructura en la Terminal de Pasajeros del Puerto de Colonia.

Edición del 15 de Abril de 2016

Dieron comienzo dos nuevas obras en el Puerto de Colonia: la demolición edilicia y acondicionamiento del terreno del edificio de ANP que fue sede de la Jefatura del Puerto de Colonia, Capitanía del puerto y servicios -hoy instalados en la Terminal de Pasajeros- y la obra de reacondicionamiento del edificio ubicado en el muelle de Ultramar, planta alta.

La demolición del emblemático edificio, (corresponde a la licitación abreviada No 18163, orden de compra N° 20510) constituye un paso previo para la ejecución de las pasarelas fijas y mangas móviles que serán parte integrante del



conjunto de las obras que se desarrollan en dicho puerto.

Las nuevas obras darán un espacio de confort para el turista que ingresa y egresa del país, brindando una playa de estacionamiento de pre-embarque más amplia que la existente. Permitirá, además, que se desarrollen las operaciones portuarias con mayor fluidez de espacio. Una vez finalizados los trabajos de acondicionamiento del terreno, se instalarán dos columnas de alumbrado con focos led de 120W cada uno para brindar iluminación en el sector donde antes estaba el viejo edificio. La demolición dará al turista una vista más clara de las instalaciones portuarias desde el mar, dejando apreciar a la Terminal de Pasajeros y sus pasarelas actuales y futuras.

Fue un edificio con historia creado una vez culminadas las obras del Muelle de Unión, tenía características 100% racionalistas, con volúmenes puros definidos y con la utilización del hormigón armado como material característico de la época.

Acondicionamiento de locales en el edificio de Ultramar.

Estas obras (correspondientes a la orden de

compra N° 20548) mejorarán las condiciones de trabajo del personal que trabaja directa o indirectamente en los servicios que prestan los operadores y la Terminal de Pasajeros.

Serán espacios de confort como un comedor cocina con capacidad entre 40 a 50 personas. Tendrá piso flotante, mesadas con dos piletas dobles, un sector para la instalación de 4 heladeras verticales y un sector para la instalación de 5 microondas.

Paralelamente se realizarán dentro del mismo sector a reformar, vestuarios y servicios higiénicos para el personal femenino y masculino. A la planta alta se trasladará la oficina de Terrestre con 7 puestos de trabajo que tendrán una visión panorámica de toda la operativa de los muelles, necesaria para su desempeño.

Las luminarias serán de tecnología led para el bienestar visual del personal y el ahorro de energía para el puerto en ese sector.

Fuente: Arq. Fernando Waltier, director de obras por ANP.
Fotos: Rosario Vila



Desde el muelle..

En enero

The World

Atracó en el muelle C, con 200 pasajeros, este buque residencia más conocido como el "barco de los millonarios", cuenta con varias piscinas, boutiques, restaurantes, canchas de tenis y golf. Transporta una comunidad flotante que recorre los mares del mundo visitando decenas de países. Permaneció en Montevideo desde el 24 al día 26 de enero.

Fue construido en el astillero noruego de Fosen Mekaniske Verksted, en Rissa, realizando su viaje inaugural en mayo de 2002. Tiene 12 cubiertas y su construcción costó 380 millones de dólares. Las habitaciones más económicas cuestan desde US\$1200 la noche. Comprar un departamento puede costar entre 1,2 y 7,5 millones de dólares, sin incluir los costos de viaje ni manutención.

Agenciado por Christophersen y operado por Planir S.A. cargó 30 toneladas de pertrechos y descargó 9 contenedores llenos.

Características técnicas:

Bandera: Bahamas.

Eslora x Manga: 196m x 29,8 m.

TRB: 43188 tons

Ocean Swagman

Atracó en el muelle de TGM este buque ganadero agenciado por SUR S.A. y operado por Tacua S.A. para carga de 6700 animales en pie y 100 toneladas de productos agrícolas (insumos para los animales). Proveniente del puerto de Iskandariya (Alejandría, Egipto) regresó a ese puerto una vez finalizada su operativa en Montevideo.

Características técnicas:

Bandera: Singapur.

Tonelaje bruto: 12892.

Eslora X manga: 136,5 X 21, 61m

Activo desde el año 2006.

En febrero

Zaandam

Con un total de 1136 pasajeros hizo escala en los muelles 1 y 2 del Puerto de Montevideo, procedente de Puerto Madryn, el crucero holandés Zaandam de Holland America Line.

Agenciado por J.R. Williams, operado turísticamente por SATS Uruguay, fue avituallado por Datyfil S.A. y Perenne S.A. y operado por Montecon.

Características técnicas:

Toneladas: 61.400

Eslora: 238 m.

Manga: 32 metros.

Puerto de Juan Lacaze: Garzas Viajeras, Río de los Pájaros y Ky Chororó.

El día 20 de febrero amarraron las barcazas Garzas Viajeras y Río de los Pájaros, acompañadas por el remolcador Ky Chororó. Se trata de dos barcazas y un remolcador propiedad de Ancap con descarga de combustible a su planta local. Las barcazas transportan unos 2600 m3 entre gasóleos y naftas, demandando la totalidad de la descarga unas 24 horas aproximadamente.

Características técnicas:

Barcazas:

Eslora: 68,16 mts.

Manga: 14,50 m.

Calado: 2,50 m.

Remolcador:

Eslora: 28,22 m.

Manga: 10,00 m.

Fuente: Daniel Echenique, Jefe de División/Opip Recinto Puerto de Juan Lacaze.



Plano del Puerto de Montevideo



12 metros, un activo valioso

12 meters, a valuable asset

Montevideo se encuentra entre los 20 primeros puertos del ranking Movimiento de contenedores en puertos de América Latina y el Caribe 2015 de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), concretamente en el lugar 19.

Si ordenamos estos primeros 20 puertos por calado operativo, las posiciones cambian, y el Puerto de Montevideo podría estar en el lugar 12, en cuanto a infraestructura marítima con un calado a 12 m.

Ampliaremos en el próximo número respecto a este nuevo desafío que se plantea Montevideo: tener un puerto apto para que operen buques a 12 m.

Montevideo ranks among the top 20 ports of the Ranking 2015 of Latin American and the Caribbean Container Port Throughput of the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), specifically in the 19th place.

If we sort the top 20 ports by operating depth, the positions change and the Port of Montevideo could hold the 12th place in terms of maritime infrastructure with a depth of 12 meters.

In the next issue, we will discuss the new challenge Montevideo is facing: to have a suitable port for the operation of vessels at a depth of 12 meters.

Ing. Nav. Alberto Díaz - Presidente del Directorio ANP
Naval Engineer Alberto Díaz - President of ANP's Board of Directors

RANKING (Movimiento contenedores/ Container throughput)	PUERTO / PORT	PAÍS / COUNTRY	2013 (TEU)	2014 (TEU)	2015 (TEU)	VARIACIÓN CHANGE % 2015 / 2014	CALADO OPERATIVO / OPERATING DEPTH	RANKING (por calado / by depth)
14	Lazaro Cárdenas	México / Mexico	1,051,183	996,454	1,068,747	7.2%	18.00	1
6	Callao	Perú / Peru	1,056,020	1,992,473	1,900,444	-4.6%	16.00	2
3	Balboa	Panamá / Panama	1,187,387	1,406,283	1,294,113	-5.0%	15.70	3
16	Buenaventura	Colombia	851,901	855,494	911,533	6.6%	15.00	4
2	Colón	Panamá / Panama	3,356,060	3,286,736	3,377,427	0.8%	14.00	5
17	Valparaíso	Chile	910,780	1,010,202	902,542	-0.7%	13.80	6
15	Veracruz	México / Mexico	866,966	847,370	911,613	9.9%	13.60	7
18	Caucedo	República Dominicana / Dominican Republic	1,033,311	831,375	826,933	-0.5%	13.50	8
1	Santos	Brasil / Brazil	3,451,123	3,569,870	3,645,448	2.1%	13.20	9
5	Manzanillo	México / Mexico	2,118,186	2,355,149	2,458,135	4.4%	13.00	10
8	Kingston	Jamaica	1,703,949	1,638,113	1,653,272	0.9%	12.00	11
19	Montevideo	Uruguay	826,962	776,558	811,297	4.5%	12.00	12
20	Paraná	Brasil / Brazil	730,723	757,319	782,346	3.3%	11.85	13
12	San Antonio	Chile	1,196,841	1,093,625	1,170,184	7.0%	11.80	14
4	Cartagena	Colombia	1,987,864	2,236,531	2,606,945	16.6%	11.00	15
7	Guayaquil	Ecuador	1,319,059	1,621,381	1,764,937	8.9%	10.00	16
9	Buenos Aires	Argentina	1,764,000	1,428,843	1,433,051	0.3%	9.60	17
10	Freeport	Bahamas	1,379,298	1,400,000	1,400,000	0.0%	9.10	18
11	San Juan	Puerto Rico	1,269,902	1,179,967	1,210,501	-8.3%	9.10	19
13	Limón-Moin	Costa Rica	1,053,734	1,089,518	1,108,573	1.7%	9.00	20



www.anp.com.uy

ANP
ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay



ESTA PUBLICACIÓN LLEGA A USTED
A TRAVÉS DE CORREO URUGUAYO



**RED
NACIONAL
POSTAL**