



Uruguay *Portuario*

En los 100 años de ANP recordamos la labor de sus ex presidentes, desde la restauración democrática en el año 1985 al año 2010.

El puerto de Fray Bentos ya tiene nueva y moderna grúa.

Entrevista a la Ing. Lorena Correa.

TGU. Eficiencia al servicio de los graneles en Uruguay.

Entrevista al Sr. Emilio Perazzo.

Obras portuarias de dragado, redefinen al Puerto de Montevideo.



Puertos Comerciales del Uruguay



Año IV, número 7 - Abril 2017

ISBN 2301-1300

Dirección: División Comunicación y Marketing.

Jefe de División: Sr. Luis Ortiz.

Sub Jefa de División: Sra. Graciela Castro.

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

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

Redactor responsable: Lic. Gabriel Popovits.

Redacción: Lic. Isabel Gonçalves.

Colaboraciones en este número: División Desarrollo Comercial ANP: Lic. Elisa Kuster, Ec. Carla Gianoni, División C y M, Sra. Graciela Castro, Unidad Marketing: Sr. Juan Santo, Unidad Comunicación: Lic. Gabriel Popovits., Sr. Carlos Castillo, Sr. Leonardo Infantini.

Fotografía: Rosario Vila.

Colaboraciones en este número: CIP-OEA, Comunicación Presidencia, Terminal de Graneles Montevideo: Sr. Emilio Perazzio, ANP: Sr. Daniel Etchenique, Ing. Lorena Correa, Arch. Stella Infante, Sr. Carlos Castillo, Sr. Luis Ortiz.

Distribución: Lic. Isabel Gonçalves Torren.

Diseño: Sr. Sergio Alfonso para DENAD Int. S.A.

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: 369.785/16

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 disponibles 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 En los 100 años de ANP recordamos la labor de sus ex presidentes, desde la restauración democrática en el año 1985 al año 2010.

24 El puerto de Fray Bentos ya tiene nueva y moderna grúa. Entrevista a la Ing. Lorena Correa.

27 TGU. Eficiencia al servicio de los graneles en Uruguay. Entrevista al Sr. Emilio Perazzio.

31 Guiando buques en el Puerto de Montevideo. Entrevista a la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo.

36 Obras portuarias de dragado, redefinen al Puerto de Montevideo.

39 La actividad del Área Comercialización y Finanzas ante los cambios tecnológicos y legales.

42 Presidencia del CECIP-OEA, evaluación de gestión de la representación uruguaya.

44 Puertonline. Resumen de eventos en los que participó la Administración en los últimos meses.

51 Cifras Portuarias: evolución de movimientos de mercaderías en el Sistema Nacional de Puertos.

56 Desde el muelle.



Directorio de Autoridades y Puertos de ANP



Presidencia: Ing. Naval Alberto Díaz Acosta

Teléfonos: (598) 1901 2811
Fax: (598) 2916 1704
Correo: presidencia@anp.com.uy

Vicepresidencia: Sr. Juan José Domínguez

Teléfonos: (598) 1901 2813
Fax: (598) 2916 1809
Correo: vicepresidencia@anp.com.uy

Director Vocal: Dr. Juan Alcides Curbelo del Bosco

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 Secretaría 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. Edison Peña
Teléfonos: (598) 1901 2617
Fax: (598) 29160754
Correo: epena@anp.com.uy

Ing. Horacio Lannes

Teléfonos: (598) 1901 2708
Fax: 29154250
Correo: hlannes@anp.com.uy

Área Dragado

Sr. Schubert Méndez
Teléfonos: (598) 1901 2962
Correo: smendez@anp.com.uy

Ing. Gerardo Adippe

Teléfonos (598) 19012962
Correo: gadippe@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. Daniel Etchenique
Dirección: Ruta 12 Km 0 - Nueva Palmira
Teléfonos: (598) 45446102
Fax: (598) 45446014
Correo: detchenique@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

Sra. Karen Lagos
Dirección: República Argentina S/Nº - Juan Lacaze
Teléfonos: (598) 45862080
Fax: (598) 45862080
Correo: klagos@anp.com.uy

Puerto de Paysandú

Sr. Jorge Granja
Dirección: Pte. Viera y Av. Brasil Paysandú - Uruguay
Teléfonos: (598) 47223248
Fax: (598) 47223154
Correo: jgranja@anp.com.uy

Puerto de Salto

Sra. Griselda Panozzo
Dirección: Costanera César Mayo Gutierrez
Teléfonos: (598) 47333531
Fax: (598) 47335986
Correo: gpanozzo@anp.com.uy

Puerto La Paloma

Sr. Miguel Ramos
Dirección: Avda. del Puerto al final.
Teléfono: (598) 4479.9835
Correo: mramos@anp.com.uy

En este nuevo número de Uruguay Portuario publicamos como hasta ahora aquella información relevante que queremos compartir. Su contenido tendrá la opinión y reflexiones de quienes fueron presidentes de esta Administración, cada uno con su visión e impronta particular. El período elegido fue de 1985 a 2010, luego que se retomara la democracia en el país.

En nuestras publicaciones nos esforzamos en mostrar los avances en la gestión, la coherencia de la marcha de la empresa y los aportes de la comunidad portuaria en la actividad de los puertos del país, creemos que se logra en forma adecuada. La forma de gestionar esta empresa pública está basada en que lo que administramos es un Sistema de Puertos y, lo que procuramos no es hacerlos competir entre ellos, sino orientar una actividad en base a diferentes unidades de negocios. Entendemos como unidad de negocio a los rubros: cruceros, contenedores, pesca, graneles, etc.

Al hablar de contenedores nos apoyamos en las estadísticas que llevamos y podemos analizar su comportamiento de varias formas: de acuerdo a su origen y destino, a su estado -si son vacíos o llenos-, como se reparte el mercado, quiénes operan en él, qué líneas navieras son las principales transportistas, su evolución en el tiempo. Para ANP, en lo que tiene que ver con ésta unidad de negocios, el dato fundamental en 2016 fue que el Puerto de Montevideo movilizó más de 850.000 teus, el valor **más alto** de los 100 años de actividad de la empresa.

¿Qué pasa con el cabotaje nacional?

La movilización de contenedores desde los puertos del río Uruguay a Montevideo, comparado con los movimientos de este último, resulta muy baja. Sin embargo si llevamos la visión a lo que ocurre en los puertos del litoral uruguayo, el movimiento de contenedores, o cualquier carga por estos puertos, tienen una importancia muy grande en la economía local, en la generación de puestos de trabajo directos e indirectos y en el posicionamiento del país en el contexto internacional. Fue en este sentido que desde la ANP se propició la instalación de grúas capaces de realizar la carga de contenedores en los puertos de



Paysandú y Nueva Palmira. Y si bien, estaba prevista la incorporación de una grúa de similares características para Fray Bentos, aún no se había logrado. Hoy podemos decir que el Puerto de Fray Bentos tiene las condiciones para entrar en el circuito de cabotaje nacional o internacional. Cómo ha sido en toda esta gestión, la firmeza y la constancia demuestran que son formas de actuar que dan sus frutos.

Necesitamos la confianza de todos los demás integrantes de la cadena logística, para que los impulsos dados se conviertan en motores del desarrollo portuario, de tal manera que no sea posible detenerlos. Comunidad portuaria, sepan entonces que el Puerto de Fray Bentos, puerto público administrado por ANP, se propone ingresar al negocio de contenedores.

A todos los lectores esperamos que encuentren instructiva esta nueva publicación.

Saludos.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alberto Díaz'.

Ing. Nav. Alberto Díaz

En nuestro próximo número:

Proyectos medioambientales en los puertos del Sistema Nacional de Puertos. Las obras de extensión del Muelle C. El Puerto de la Paloma ante los desafíos de su futuro. Coordinadoras del interior. Responsabilidad social de ANP.

El 21 de julio de 2016 la Administración Nacional de Puertos completó 100 años de actividad



100 AÑOS
ADMINISTRACIÓN
NACIONAL DE PUERTOS

En este número aniversario de “Uruguay Portuario” repasamos el último período de esta larga trayectoria, reseñando y entrevistando a quienes han tenido la responsabilidad de ocupar la presidencia de su Directorio a partir de 1985, año en que se inició la restauración democrática en nuestro país.

Ing. José Alberto Serrato Aguirre, presidente del Directorio entre el 17 de abril de 1985 y el 11 de junio de 1987.

El día 17 de abril de 1985 se reunió el nuevo Directorio de la ANP, el primero luego de la restauración democrática. Presidido por el Ing. Serrato, lo acompañaban el Capitán de Navío (R) José Bello Granda como vicepresidente, y los señores Juan Carlos Bugallo, Guillermo Perdomo y Walter Hugo Palombo Johnson como vocales.*

Hizo uso de la palabra el entonces Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo, Sr. Jorge Sanguinetti, quién manifestó “tendrán que pensar con imaginación en la forma de resolver los

problemas del mañana, pero deberán encarar también aquellos del año dos mil y meditar sobre el destino que a nuestro país le cabe por su situación geográfica ya que nuestros puertos deben proyectarse no sólo al ámbito nacional sino también a esa región tan importante del continente como es la Cuenca del Plata”.

El Ing. Serrato en su primera alocución manifestó “Tiene esta designación para mí, mucho significado. El hecho de acceder a decidir los destinos del ente portuario representa un alto honor, por haber sido designado para cumplir esta función por el primer gobierno democrático después de tantos años de gobierno de facto. También significa una enorme responsabilidad, por cuanto sabemos la trascendencia que tiene la

*Redactado en base a las Actas del Directorio del período citado



actividad portuaria, a través de la cual pasa todo el comercio exterior del país." Más adelante señaló "también tiene otro significado, si se quiere personal, por que me trae el recuerdo de mi abuelo, el Ing. Serrato que hace más de 90 años hizo acá, en el Puerto de Montevideo, sus primeras armas como ingeniero, cuando en el año 1894 fue designado secretario de la Comisión para los estudios del Puerto de Montevideo. Confiamos en que los puertos del Uruguay pueden ser las herramientas apropiadas para el logro de esa integración que nos permitirá desarrollarnos, contribuyendo éstos por la naturaleza de su función, a la obtención del efecto multiplicador de trabajo que ha de redundar en beneficios para nuestra economía."

El trabajo del directorio encabezado por el Ing.



Serrato se caracterizó por enfrentar desafíos de imprescindible resolución como: la reparación de los derechos de todos los funcionarios despojados de sus cargos por la dictadura, la reorganización

funcional, la recuperación presupuestal, la reactivación de los puertos del interior y la navegación de cabotaje.

En su primera sesión el nuevo Directorio dispuso entre otros asuntos: designar al Dr. Jorge F. Egozcue como asesor de la comisión formada para entender en las solicitudes presentadas por los funcionarios destituidos; solicitar información sobre la situación orgánica y funcional de cada repartición del Instituto; la realización de un arqueo general de fondos y numerosas restituciones de funcionarios, la primera de ellas la del Sr. Alberto Methol Ferre.

El trabajo del directorio encabezado por el Ing. Serrato se caracterizó por enfrentar desafíos de imprescindible resolución como: la reparación de los derechos de todos los funcionarios despojados de sus cargos por la dictadura, la reorganización funcional, la recuperación presupuestal, la reactivación de los puertos del interior y la navegación de cabotaje.

En mayo de 1885 se designó una comisión especial para estudiar las licitaciones públicas realizadas por el Directorio interventor en 1984 para la Ampliación y Refuerzo del Muelle de Escala y para la Ampliación del Pavimento de la Explanada de Contenedores. También en mayo el Directorio resolvió extender la rebaja de tarifas a la carga paraguaya en tránsito por el Puerto de Montevideo, a los puertos del interior, en el entendido de que esto sería conveniente para su reactivación.

La comisión especial presentó su informe en el mes de junio, en base al mismo se adjudicó la licitación a la firma Techint S.A.C.I. El Ing. Serrato decía en esa oportunidad "...esta nueva administración tiene la responsabilidad de operar la Explanada de

Contenedores y entonces cree conveniente realizar una inspección previa a la operación definitiva de la misma y previa también al comienzo de la ejecución de las obras de refuerzo del Muelle de Escala." "Se estima conveniente realizar una inspección que incluya una nivelación de la Explanada y una prueba de carga."

En mayo y junio de 1985 la ANP suscribió acuerdos con la empresa Ganz Hungarian Shipyard and Crane Factory por servicios tendientes a mejorar la operativa de la grúa "General Artigas", solucionando problemas técnicos que impedían su buen funcionamiento. La venta y desguace del buque "Tacoma" también es resuelta en mayo.

En el cargo de gerente general fue nombrado el Ing. Eduardo Alvarez Mazza, entre sus cometidos el Directorio estableció la creación de un equipo gerencial y de un reglamento que estableciera pautas para el funcionamiento entre las distintas reparticiones del Instituto, con la finalidad de cumplir los objetivos y políticas del ente.

En el año 1986, algunas de las actuaciones del Directorio fueron: la recomposición administrativa de los funcionarios ilegalmente destituidos y de los postergados indebidamente o perjudicados funcional o presupuestalmente en cumplimiento de la ley 15.783. Continuaron los trabajos de excavación, relleno y sobre-transporte en el Muelle de Escala y se aprobaron nuevos montos a los efectos de completar la obra. Se resolvieron una batería de medidas financieras para paliar las carencias financieras del Instituto, buscando, por ejemplo, recuperar adeudos de muchos años.

El 13 de mayo de 1986 en Barcelona, el MTOP y la ANP firmaron un acuerdo con la firma Internacional de Ingeniería y Estudios Técnicos S.A. (INTECSA), asesorada por el Puerto Autónomo de Barcelona para la elaboración de un Plan Maestro del Puerto de Montevideo, un programa de inversiones para el siguiente quinquenio y un estudio del funcionamiento hidráulico de la Bahía de Montevideo y su Canal de Acceso.

En julio se recibieron, en forma provisoria, la grúa pórtico comprada en 1984 a la compañía INTA EIMAR con destino al Muelle de Escala y, en forma definitiva, la grúa flotante "General Artigas".

En setiembre se firmó un acuerdo con la Administración Nacional de Navegación y Puertos del Paraguay otorgando la ANP una parte de un depósito franco y de un galpón silo para el almacenamiento de granos en el Puerto de Nueva Palmira, así como también el uso preferente del muelle situado frente al depósito.

Uno de los asuntos que demandó mayor cantidad de medidas en el período del Ing. Serrato fue la

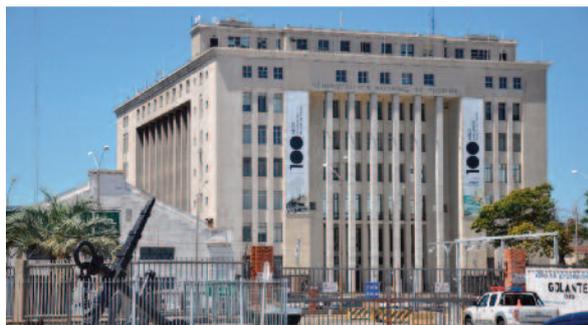
determinación del Directorio para realizar obras de seguridad portuaria tendientes a erradicar la reiteración de ilícitos que se producían en el recinto y daban origen a reiteradas denuncias por daños causados a la mercadería en depósito.

Invitamos al Ing. Serrato a escribir sobre su desempeño como presidente del Directorio de ANP, por razones de salud se excusó amablemente de hacerlo y nos refirió para recordar su presidencia a quién fue jefa de su secretaría la Sra. Marta De Eguía, a quién entrevistamos y manifestó lo siguiente:

Su visión colocaba en primer término a la institución, porque entendía que al potenciar el Puerto de Montevideo, tanto a nivel nacional como internacional, también se beneficiaba al país. Como buen colorado quincista, aunque creo nunca tuvo interés político en cuanto a formar parte del Poder Legislativo, si se sentía en su salsa en la función pública en la cuál con su profesión pensaba que podía hacer una diferencia a favor.

En la institución nunca escatimó su apoyo, opinión y conocimientos. Tampoco lo hizo si le requerían opinión para otros organismos, ni en aquella época, ni tampoco cuando el Frente Amplio fue gobierno. Para el Ing. Serrato siempre estuvo primero el País y después el Partido. Mirando el presente como camino al futuro de las nuevas generaciones.

Un gran técnico, muy trabajador, primero en llegar a la mañana, junto con todo el equipo y éramos los últimos en retirarnos. Inteligente, creativo y humano, con un dialogo abierto, porque sabia escuchar y no se creía dueño de la verdad. Tenía excelente tanto con los funcionarios, con el Sindicato y ni que hablar con el resto del Directorio. Podía discrepar, lo que sucedió muchas veces, pero nunca salía de su centro, jamás contestaba mal, ni levantaba la voz, exponía sus discrepancias con lógica inteligente y con gran seguridad en sus opiniones. Esto que menciono aquí queda plasmado en un hecho puntual: cuando ya no estaba en la ANP sino en UTE, ante un problema entre el Sindicato y el Directorio, el Sindicato le solicitó al Ing. Serrato ser el interlocutor entre ellos y el Directorio. También tuvimos la deferencia de que este gremio, en su sede sindical, nos hiciera al Ing. Serrato y a mí una cena de despedida al trasladarnos a UTE, lo que mucho valoramos ambos. No quiero dejar de mencionar la despedida que me hicieron los compañeros de la ANP, fue hermosa, divertida y con un gran afecto que valoré y valoraré siempre.



Eugenio Baroffio Brignone, presidente del Directorio entre el 10 de junio de 1987 al 10 de noviembre de 1990.

En su discurso al asumir su cargo el Dr. Baroffio Brignone manifestó “Estoy consciente de la importancia que tiene el puerto dentro de la economía del Uruguay y de la región, porque estoy consciente también de que el Uruguay nació primero como puerto. Montevideo fue primero un puerto, como apostadero naval, como puerto comercial.” *

Entre los primeros actos de su presidencia se encuentra la creación de una comisión permanente para el estudio de los buques hundidos o inactivos en el puerto.

En setiembre se autorizó a Los Cipreses S.A. a remodelar la Terminal de esa compañía en el Puerto de Colonia.

Se aprobó el Proyecto “Desarrollo Institucional del Centro de Formación y Capacitación Portuaria (CENFOCAP) y de los recursos humanos de la Administración Nacional de Puertos.”

Se establecieron tarifas promocionales para el ingreso de mercadería argentina a través del Puerto de Colonia en régimen de admisión.

En diciembre de 1887 se aprobó el Proyecto de Resolución relativo al cierre del Recinto del Puerto de Montevideo y reducción de sus entradas.

En 1988 ante el inventario realizado por la consultora INTECSA de los focos contaminantes de las aguas de la Bahía de Montevideo, el Directorio resolvió crear una Comisión Especial para el estudio y determinación de las soluciones técnicas

aconsejables para subsanar la contaminación de las aguas del Puerto de Montevideo.



La carga en contenedores demandaba nuevas disposiciones que la ordenaran, ANP ante la falta de reglamentación nacional y municipal, aprobó un Reglamento Provisorio para la Carga de Contenedores en Vehículos.”

Basada en las recomendaciones del Plan Maestro para el Puerto de Montevideo elaborado por INTECSA, ANP resolvió la contratación de un nuevo préstamo al Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF) para la implementación de los proyectos de Dique de Cierre, Muelles Comerciales, Sistema Eléctrico y Asistencia Técnica y Capacitación.

En mayo de 1989 fue entregado a la Administración el Informe Final definitivo por parte de la empresa INTECSA que había sido contratada en junio de 1986 para realizar el “Plan de desarrollo a largo plazo para el Puerto de Montevideo, incluyendo un estudio de las condiciones hidráulicas de la Bahía de Montevideo y su canal de acceso.”

*** Redactado en base a las Actas del Directorio del período citado.**



Ing. Eduardo Álvarez Mazza presidente del Directorio entre el 9 de noviembre de 1990 y el 27 de setiembre de 1995.

Esta reseña consigna el pensamiento del Ing. Álvarez Mazza en base a entrevistas brindadas a la prensa durante su gestión. Los materiales consultados fueron aportados a Uruguay Portuario por el Sr. Carlos Castillo.



Entrevista publicada por Últimas Noticias en el Día del Portuario el 21 de julio de 1993.

En esa oportunidad el Ing. Álvarez Mazza describía al puerto como un pequeño eslabón en la cadena y estimó que debía minimizarse la importancia que tiene, dado que, en la medida que funcione, sea eficiente y las tarifas sean bajas, se transforma en algo que funciona automáticamente.

“...un puerto debe ser definido como un borde, una frontera del país, siendo la diferencia con una frontera seca, que esta es húmeda y puede ser considerada como un paso de frontera, en el que debemos detenernos para presentar documentación al salir de un país e ingresar a otro. No hay ninguna barrera que nos pare, y si la hubiera, ella se levanta, debiendo ser así el puerto y los barcos que están dentro de él, en la línea de la frontera, pueden tener banderas de terceros países, de países vecinos o nuestras.”

“La continuidad del servicio se transforma en fundamental y ninguna relación interna, como puede ser la laboral o la asociación con otras actividades de cualquier naturaleza puede interrumpir una función, en base a la cual lo que se hace es exportar problemas a ese país, representado por esa unidad que es un barco de tal o cual bandera. Por supuesto, tampoco se debe importar ningún problema, debe haber en el paso de frontera una fluidez y movimiento tal, ininterrumpidos las 24 horas del día y los 265 días del año, que es lo que el legislador sabiamente

puso en el primer artículo de la Ley y que define al puerto confiable.” (Art. 1, Ley N°16.246)

Sostuvo que se había pasado “de un régimen burocrático, ineficiente e inoperante, con falta de confiabilidad, a un año de aplicación de la ley, a una empresa por lo menos eficaz que cumple sus tareas y tiene un régimen de funcionamiento continuo las 24 horas del día, los 365 días del año, lo que puede afirmarse en este año transcurrido.”

“Cuando el puerto es confiable, el objetivo ya no es más que funcione sólo para el país, es que cree trabajo, funcione continuamente y desarrolle la actividad para trabajar para los países de la región.”

“Tras tener un puerto confiable, se llega a la credibilidad en nosotros y en el contexto regional, sea el MERCOSUR o la Hidrovía y en el mercado internacional, funcionando de esa forma nuestros puertos serán eslabones eficientes de trabajo, no solo para la introducción o salida de mercaderías, sino también para el trasbordo de productos para la región.”

Entrevista publicada en el semanario barrial Ciudad Vieja N°1

“Todos los sectores querían renovar el Puerto, que a su alrededor se volviese a desarrollar no sólo la Ciudad Vieja sino toda la ciudad, el país entero. Teníamos el marco necesario y entramos en el proceso de transformación pasando por etapas de maduración previa que definían una política nacional”

“El Directorio comenzó a planificar las transformaciones cerca de un año y medio antes de aprobada la Ley, mientras en forma paralela teníamos conocimiento y acceso a lo que se estaba gestando en el Parlamento. Así procedimos a la reorganización interna y a la adecuación de las plantillas, generando gerencias puramente operativas y gerencias con objetivos, no fines del puerto, sino de apoyo, desarrollando una agresiva campaña comercial dentro y fuera del país.”

El Puerto de Montevideo debía ser “lo que hoy se define en el mundo como puerto de tercera generación, que no lo es por su equipamiento o robotización, sino que se corresponde con una comunidad portuaria interconectada e informatizada. O sea, en lugar de mucha infraestructura, mucha información.”

“La herramienta utilizada en este canal de trabajo interno fue el Plan Director del Puerto de Montevideo, que nos llevaba claramente a zonificar el Puerto, especializarlo en determinados lugares, desburocratizarlo y reorganizarlo.”

“Pero, además, salimos al mercado externo en el ámbito de lo que se llama la Coordinadora del Puerto, que dirige la ANP y se reúne, desde el año

1991, cada 15 días. Con el resto del sector público –llámese Prefectura Nacional Naval, Dirección Nacional de Aduanas, Bancos República y de Seguros, AFE, etc.- y el privado, del que el Centro de Navegación Transatlántica representaba, en principio, a los agentes, pero que ahora representa asimismo a los operadores que nacen con la Ley, el sector del transporte fluvial y marítimo por el tema de cabotaje, y las terminales de contenedores, que crecen alrededor y hacia fuera del Puerto. Algo que está mostrando realmente el crecimiento de la actividad. La Coordinadora se amplía con la Asociación Nacional de Despachantes, que nuclea a todos los transitarios de la mercadería, y las Cámaras Mercantil, de Comercio y de Industrias.”

“A un año de aplicación de la Ley de Puertos, se pasó de un régimen burocrático, ineficiente e inoperante, con falta de confiabilidad, a una empresa por lo menos eficaz que cumple sus tareas y tiene un régimen de funcionamiento continuo las veinticuatro horas del día, los trescientos sesenta y cinco días del año, lo que puede afirmarse en este año transcurrido”

“El día que vinimos acá nos comprometimos a un diálogo franco y fluido con el sindicato nuestro (SUANP), en un marco de respeto. Así, a veces con alguna rispidez, lo hemos mantenido. Y eso nos llevó a que, allá por julio del 92, en plena evolución de la Ley de Puertos, firmáramos un acuerdo de no interrupción de operaciones, incluía una cláusula de paz que, pese a la cantidad de puntos de vista diferentes, ha permitido que hasta ahora se mantenga el equilibrio.”

En su gestión entre los trabajadores de ANP representados por el SUANP y la empresa se firmó



un acuerdo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), “se acordó que cualquier diferencia debería ser laudada por arbitraje, que significa un paso muy importante a los efectos de la no interrupción de los servicios por ninguna medida gremial, a menos que sea expresamente laudada”

“Se ha logrado una recuperación del salario real que, en promedio, está por encima de los ajustes cuatrimestrales que se hacen por inflación, que oscila en el 23% y que llevó a la plantilla de la ANP, desde las últimas posiciones respecto de las demás empresas del Estado, a uno de los mejores lugares en el comparativo con las retribuciones que perciben los trabajadores de los demás organismos.”



Dr. Ruben Díaz Burci, presidente del Directorio desde el 27 de setiembre de 1995 al 14 de agosto de 1998.

¿Qué significa para una empresa pública del Uruguay llegar a los 100 años de permanencia?

Dos reflexiones sobre la fecha. En primer término, hace 100 años el Puerto de Montevideo se organizaba con mayor calado que el requerido para la época. En un país que pensaba en grande, que construía la Rambla y efectuaba una obra pública fantástica que perdura hasta nuestros días. Una etapa que culminaría con la inauguración del Estadio Centenario y el primer mundial de fútbol. Tiempos aquellos, en que les pagábamos los pasajes a los europeos para que vinieran a competir.

En segundo término quiero referirme a quien fue el gran reformador del Puerto de Montevideo. Me parece que debiera hacerse el homenaje que se merece: el Ing. Eduardo Alvarez Mazza. En medio de numerosas dificultades llevó adelante la Ley de Puertos con el apoyo de un Presidente que se jugó en el tema, el Dr. Luis Alberto Lacalle. También un reconocimiento para una gran funcionaria, la que fue decisiva en la implementación y ejecución de tan magna obra, la Cra. Martha Catelli. El país no puede, o no debería, olvidar a quienes prestaron servicios tan importantes. Los países en serio no lo hacen.

En su período al frente de la empresa, ¿Cuál piensa Ud. que fue su contribución a su desarrollo?

Cuando el Presidente de la República de entonces me ofreció la Presidencia de la Administración Nacional de Puertos fue claro en el principal propósito de gestión: "La reforma portuaria está hecha, ahora hay que consolidarla". Estaba claro que no se me ofreció tal responsabilidad porque fuera experto en esa problemática, sino porque mi forma de pensar en lo económico concordaba con lo que se entendía era necesario en esa Institución. También porque había conciencia de que un grupo gerencial solvente me iba a asesorar en forma satisfactoria.

Dos meses estuve trabajando en la temática portuaria antes de asumir. Por supuesto que sabía que importantes fuerzas políticas estaban contra la reforma. Ni que hablar del sector gremial. En ese ámbito –recuerdo muy especialmente la primera entrevista con D'Elia y Castillo–, tuve la sensación que luego confirmé, íbamos a tener discrepancias, pero en medio de una relación correcta. Así fue. Lo que realmente me sorprendió fue que en el ámbito privado, también había una gran resistencia. Si bien el Centro de Navegación tuvo una posición formal de apoyo a la reforma, muy destacados referentes en el sector estaban en otra posición.



Cuando asumí tuvimos con los compañeros de Directorio dos temas complejos, el primero a poco de que se iniciara la gestión. De acuerdo a los decretos reglamentarios de la Ley de Puertos, se cumplía un plazo para que los operadores portuarios hicieran una capitalización muy importante en maquinaria para poder seguir presentes en el mercado. Por supuesto que muchos no estaban en condiciones de asumir esas erogaciones. No consideré la norma en detalle. Aunque por supuesto la leí y me informé. Impedí que no hubiera ninguna limitación ni cambio sobre la misma. Fue la manera de que nadie se confundiera y supiera al inicio mismo de la tarea sobre la vigencia y continuidad de la reforma portuaria.

El otro tema, estaba vinculado al robo de contenedores que se venía produciendo en el recinto. Intervenimos la Terminal, tomamos medidas con el sector privado de seguridad, y tuvimos como fruto de nuestro esfuerzo la recompensa de que no se produjeran hechos de esa naturaleza en el resto del tiempo que estuvimos allí.

Un tema central en nuestra gestión fue el de la Licitación de la Terminal de Contenedores. La administración anterior acababa de dejar desierta una tentativa ofreciendo dos terminales en nuestro Puerto. Fui responsable absoluto de que nuestro llamado fuera para trabajar una sola terminal. Era necesario un operador en condiciones de aportar la inversión que se necesitaba para ser competitivos. Llevamos adelante una campaña internacional tendiente a lograr el interés y la presencia en nuestra terminal de grupos empresariales de peso operativo y de inversión. Por eso, con la presencia del Presidente de la República de entonces, el Dr. Julio Ma. Sanguinetti, hicimos el lanzamiento en Europa, en la Ciudad de Génova. Luego dimos una conferencia en el Puerto de Gdansk y recorrimos el viejo continente y Estados Unidos en busca de oferentes. Tarea cumplida, producto de ese esfuerzo la misma está a cargo de una empresa que contactamos entonces y es la que más dinero ha invertido en el Puerto desde el sector privado en sus cien años de existencia.

“Llevamos adelante una campaña internacional tendiente a lograr el interés y la presencia en nuestra terminal de grupos empresariales de peso operativo y de inversión.”

Logramos recuperar el espacio portuario para sus tareas específicas. Retiramos a los clubes deportivos y a los talleres del recinto. Se hizo el muro perimetral del Puerto. Sacamos a la ANP de tareas que nada tenía que ver con el organismo, terminamos con odontología y la guardería, sin dejar de prestar el servicio a los funcionarios. Ayudamos a quienes prestaban el servicio a formar emprendimientos en el sector privado.

Rebajamos tarifas sin que nadie nos los solicitara, ni el gobierno ni el sector privado. Y lo hicimos con preferencia a las que estaban más caras, las de importación, como aporte a la libertad de comercio y la conectividad del país con el exterior. Con retiros voluntarios bajamos en tres años la plantilla de personal de 1900 a 1300 funcionarios. Doy cifras aproximadas.

Agradezco el espacio que tan gentilmente nos ofrece por este medio el actual Directorio de la ANP para que podamos señalar lo que fue nuestra gestión. No puedo extenderme más en mencionar otros aspectos de nuestra labor. Terminó con las pérdidas, no me gusta hablar solo de las ganadas. Fue un fracaso no haber podido adjudicar la licitación de la Terminal en mi período. Fue un fracaso no haber tenido tiempo para terminar con el servicio de dragados. El más caro del mundo por metros cúbicos dragados en mis tiempos, y me parece que si hacemos los números es peor aún hoy la situación. Permítaseme un recuerdo para quienes fueron mis amigos y compañeros de gestión en el Directorio, dos de ellos ya fallecidos, el Dr. Augusto Montesdeoca y José Losada. Y los que permanecen en la vida, Dr. Pablo Abdala y Eugenio Capeche.

Saludo al Presidente actual de la Administración Nacional de Puertos. El Ing.Nav. Alberto Díaz, a quien muy joven tuve el honor de encomendarle tareas gerenciales. Un gran funcionario y una gran persona.



Dr. Edison González Lapeyre, presidente del Directorio entre el 14 de mayo del año 1998 y el 18 de enero de 2001.

En el año 1998 el Presidente Dr. Julio M. Sanguinetti me ofreció la Presidencia del Directorio de la ANP a sugerencia del Senador Dr. Pablo Millor. Lo hizo no en atención a mi militancia política sino en virtud de mi condición de especialista en Derecho Marítimo. Recibí ese ofrecimiento considerándolo un verdadero desafío y un honor, se me estaba dando la oportunidad de llevar al terreno de la práctica muchos aspectos de mi formación teórica. Asumí con entusiasmo, renunciando a cobrar el sueldo que me correspondía, percibiendo exclusivamente la partida para gastos de representación, equivalente a unos mil dólares mensuales. Le dediqué mucho tiempo al trabajo que requería la gestión y que atraparía mi atención por 3 años. Los funcionarios de aquel entonces podrán dar testimonio que, durante ese lapso fui de los primeros en llegar (habitualmente a las 7 AM) y era de los últimos en retirarme (entre las 19 y 20 hs). Para no perder tiempo almorzaba en el excelente y económico servicio de restaurante que tenía la ANP, que espero siga contando con el mismo nivel de calidad y precio que yo pude disfrutar.



Terminal de contenedores. Al asumir la principal y apremiante cuestión a resolver era la relativa a la llamada playa de contenedores. Durante la gestión de mi antecesor, el Prof. Díaz Burci, se había llamado a licitación para conceder la explotación de ese importante sector del Puerto de Montevideo. Por impugnaciones y controversias de todo tipo, el procedimiento no arrojó resultado útiles. Había que encarar una forma transparente y efectiva para que la concesión pudiera otorgarse para beneficio del desarrollo del Puerto. El Directorio contó con la importante gestión del Ministro de Transporte y Obras Públicas (MTO), el Ing. Lucio Cáceres, que actuó de manera talentosa y responsable para encarar con sus técnicos una fórmula satisfactoria. ANP también tuvo intervención en ese proceso en forma directa a través del Dr. Carlos Rompani Delmond, colega y amigo fallecido poco tiempo después. Su recuerdo todavía me apena sensiblemente. Carlos participó, en consulta permanente conmigo y con especialistas del MTO, en la redacción del marco jurídico que debía regular la concesión que se iba a adjudicar por la vía de una subasta y que se

concretaron a través del Art. 20 de la ley No. 17.243 de 29 de junio de 2000, que autorizó a la ANP a participar en sociedad con capitales privados en la administración, construcción, conservación y explotación de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo y del Decreto reglamentario No. 137/2001 del 25 de abril de 2001 y su Documento Complementario.

En el año 2001 fui sustituido por el Ing. Aguerre que continuó con los esfuerzos que se habían realizado hasta ese momento, procediéndose a la subasta de la Terminal de Contenedores que se llevó a cabo con éxito, sin impugnaciones, siendo adjudicataria la empresa Katoen Natie que constituyó con ANP la sociedad Cuenca del Plata y que, con sus enormes inversiones, ha transformado ese sector de nuestro principal puerto en una poderosa palanca de desarrollo de la operativa del mismo.

En un balance de mi gestión, considero mi deber hacer referencia nuevamente, al ex ministro Ing. Cáceres y destacar su excelente formación técnica, su excepcional capacidad de trabajo y sobre todo su disposición a trabajar en equipo. Fue el principal protagonista de la solución para la Terminal de Contenedores.

Puerto de aguas profundas. En mi desempeño en ese Directorio tuve el privilegio de coincidir en todos los aspectos concernientes a mi gestión con el Ing. Cáceres, salvo en uno en particular, él estaba convencido de que era posible transformar, con inversiones privadas, al Puerto de La Paloma en el puerto de aguas profundas del Uruguay y realizó un enorme esfuerzo de promoción nacional e internacional procurando interesados en ese emprendimiento. Yo sostuve lo contrario, considerando inconveniente el lugar, porque de llevarse a cabo esa obra, iba a afectar a la actividad turística de la zona y entendía que era inviable su concreción con la inversión privada como esperaba el Ing. Cáceres. La ecuación costo beneficio era negativa e iba desalentar a los inversores, partiendo de la base de que el puerto de aguas profundas de nuestro país era -y todavía debe ser- el Puerto de Montevideo.

“...el puerto de aguas profundas de nuestro país era -y todavía debe ser- el Puerto de Montevideo.”

Gerencia y obras. En el trienio en que desarrollé mi gestión no ingresó ningún nuevo funcionario. Repito: no se llenaron vacantes, y en cuanto a los jóvenes que realizaron pasantías, al término de las mismas, cesaron en sus funciones. En el primer año de gestión el concepto publicidad se redujo en un 80%, se redujeron otros gastos innecesarios lo que generó un importante superávit. Cuando me retiré a principios del año 2001 la ANP contaba con un importante fondo para obras y no tenía deudas de clase alguna, a pesar de que había tenido que afrontar la reparación del Puerto de Fray Bentos

que, como consecuencia de una colisión generada por un buque mercante, había quedado inoperable.

En Montevideo se demolieron por implosión diversos galpones construidos en forma sumamente sólida en las primeras décadas del siglo pasado, no tenían razón de ser pues los cambios tecnológicos los hacían inconvenientes y significaban un obstáculo a la fluidez de la operativa. Durante el trienio se continuó con el dragado utilizando el equipamiento del Instituto y se llevó a cabo el muro y reja perimetral del recinto montevideano.



Continuamos trabajando en el Plan Maestro del Puerto de Montevideo y su revisión con el grupo de técnicos liderado por el Ing. Juan Berta Schweizer que dirigió, con talento y responsabilidad, la Unidad de Proyectos de Inversión de la ANP y participó también en lo relativo al proceso que culminó con la adjudicación de la Terminal de Contenedores. Con las fuerzas vivas de Juan Lacaze y el apoyo de la Junta Departamental de Colonia, procuramos la reactivación de ese puerto, que hacía muchos años que se encontraba ociosa, con instalaciones deterioradas e inadecuadas, por lo que se requería no sólo operadores que desearan utilizarla, sino además que estuvieran dispuestos a hacer las obras indispensables para su funcionamiento. Las gestiones contaron con el apoyo del Directorio y culminaron con éxito cuando la empresa Tsakos consideró la posibilidad de operar con un buque Ro Ro ("Platense") entre ese puerto y las terminales argentinas de La Plata y Buenos Aires. Las obras indispensables para la operativa fueron costeadas por Tsakos, en un acuerdo consentido por el Tribunal de Cuentas. Consistió en que lo erogado por la empresa por ese concepto, fuera compensado con el no pago de proventos portuarios de la operativa del citado buque.

ANP realizó también obras de acceso al Puerto de Nueva Palmira y mantuvo contacto con la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU). Fui presidente de la delegación uruguaya a ese organismo binacional desde el año 1985 al año 1996, con el propósito de realizar labores

coordinadas y dirigidas al mejoramiento de las condiciones de navegabilidad del río. Defendí mi postura de que se debía llevar a cabo la apertura y dragado del canal de Casas Blancas, para dejar de lado los pasos de Vera, Urquiza y Almirón, estos últimos reciben mucho sedimento que es necesario dragar en forma casi permanente mientras que Casas Blancas no se ve afectado por esos sedimentos salvo en una ínfima cantidad por tener auto dragado. Promoví el régimen de consulta previsto en los artículos 7 a 12 del Estatuto del Río Uruguay y el plenario de ese organismo prestó su consentimiento a que la obra se llevase a cabo. Transcurridos 20 años de esto, he recibido con beneplácito la información de que la CARU procederá al dragado y apertura de dicho canal, obra que beneficiará la operativa del puerto de Paysandú en forma directa y a la de Salto en menor medida.

"Defendí mi postura de que se debía llevar a cabo la apertura y dragado del canal de Casas Blancas, para dejar de lado los pasos de Vera, Urquiza y Almirón."

Dediqué especial atención a las acciones judiciales contra el organismo que, de resultar exitosas, podían causar un severo deterioro a sus finanzas. Con el apoyo jurídico fundamentalmente del Prof. Dr. Edgardo Amoza, nos abocamos al análisis de esas cuestiones. Dos tenían dictamen favorable de algún miembro del Departamento Jurídico del organismo, una refería a una indemnización por varios millones de dólares fundada en el incendio de un depósito en el recinto portuario. Investigado todo lo relativo a los fundamentos de hecho en que se basaba esa pretensión y aportadas las pruebas, ANP fue declarada no responsable del siniestro y la demanda fue rechazada.

"Dediqué especial atención a las acciones judiciales contra el organismo que, de resultar exitosas, podían causar un severo deterioro a sus finanzas."

La otra acción era de enorme importancia, si bien refería a una cifra aproximada a los cien mil dólares, de prosperar el planteo se hubiera generado un precedente para reclamos similares. Pretendía la devolución de lo pagado por una importante empresa naviera por el almacenaje y depósito de contenedores en el recinto portuario, sobre la base del Art. 25 de la Ley N°661 del año 1861 (Art. 25), que con el propósito de estimular el transbordo y tránsito de mercaderías dispuso que: "Los efectos que se reembarquen de tránsito para el extranjero no adeudarán almacenaje sino permanecieren más de un año en depósito". Se eximía del pago de almacenaje a las mercancías que, depositadas en el territorio de nuestro país, fueran a ser reembarcadas en un plazo no mayor a un año.

Dado los miles de contenedores que habían estado y estaban depositados en el Puerto de Montevideo y, en menor medida, en otras terminales, si la demanda prosperaba el reintegro de lo pagado por ese concepto sería de cifras enormes. Habría generado un caos en la operativa portuaria, porque los empresarios navieros habrían traído todos los contenedores que no hubieran estado utilizando a nuestros puertos a sabiendas que el depósito de los mismos no generaba el pago de almacenaje. La demanda -redactada por un prestigioso abogado especializado en transporte marítimo-, no

de Gerente General. Propuse al Directorio que se designase a un excelente técnico y funcionario, el Ing. Nav. Julio C. Cópola que se desempeñaba como Gerente de Marítimos. Su vacante fue ocupada por el Ing. Nav. Alberto Díaz, actual Presidente del Directorio de la ANP. Díaz, a pesar ser muy joven en aquella época y tratarse de un militante de un partido de oposición al gobierno, había demostrado ser un excelente funcionario y en atención a ello, se le designó para ocupar la gerencia de Marítimos, de particular relevancia en el funcionamiento de la operativa portuaria.



contemplaba que el invento y utilización de este medio de transporte se produjo algo más de un siglo después de la entrada en vigencia de la ley. Contaba con la opinión favorable de uno de los asesores letrados de la ANP y todo parecía indicar que iba a prosperar. Consultamos a distinguidos juristas entre ellos al ex presidente de la Suprema Corte de Justicia, catedrático de Derecho (UDELAR), Dr. Luis Torello, al Dr. Gonzalo Aguirre, al Dr. Juan P. Cajarville y al Dr. A. Durán Martínez. Compartían mi criterio (expuesto en mi libro "Transporte Marítimo" y en el curso en la Academia de Derecho Internacional de La Haya) de que el contenedor no era un efecto o una mercadería sino un medio de transporte. El juicio se perdió en primera instancia. En segunda, el Tribunal de Apelaciones hizo caudal de una afirmación del Prof. Dr. Torello quien en su dictamen del 6 de mayo de 1999, había manifestado: "la expresión mercaderías o efectos, que en variadas disposiciones utilizan las normas portuarias y aduaneras, no incluyen los medios en que se efectúa su transporte (entre ellos los contenedores)". La sentencia dictada en mayoría no fue objeto de recurso de casación y quedó firme diluyendo el ominoso panorama que se le hubiera planteado a la ANP.

Mi gestión en materia de ascensos y promociones fue rigida por el respeto a la carrera administrativa y por ende, fue absolutamente profesional y ajena a motivaciones políticas. Prueba de ello fue que, por renuncia de su titular, quedó vacante el cargo

En cuanto al diálogo con el sindicato puedo decir, con la objetividad y la perspectiva que dan los años transcurridos, que fue excelente. Tuve el privilegio de analizar los reclamos gremiales con el secretario general del Sindicato de entonces el Sr. Juan Castillo, un hombre leal, inteligente y ponderado con el que nunca tuvimos una diferencia que no pudiera ser zanjada con un acuerdo conciliatorio.

Con los funcionarios tuve una excelente relación. Afirmo que la ANP cuenta con una nómina de funcionarios que no sólo tienen muy buena capacitación, sino que además se sienten orgullosos de pertenecer a esa Institución y en todo momento expresan su solidaridad con la misma.

A esta altura de mi vida en que mi desvincijada nave esta por culminar su derrotero vital, veo con satisfacción el trayecto en que me desempeñé como Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos y me congratulo por los modestos logros alcanzados en ese lapso y, sobre todo por los obtenidos posteriormente por los distintos jefes que tuvieron el honor de asumir esa fascinante responsabilidad.

Ex Presidente del Comité Técnico de Puertos de la OEA y de la Comisión Interamericana de Puertos. Profesor de Derecho Internacional Marítimo de la Academia de Derecho Internacional de La Haya. Ex Embajador y negociador del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y del Estatuto del Río Uruguay, Ex Presidente de la Comisión Administradora del Río de la Plata, de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo y de la Comisión Administradora del Río Uruguay. Miembro correspondiente de la Real Academia de Historia de España y de número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Autor de más de 50 publicaciones sobre temas marítimos y portuarios.

Ing. José Agustín Aguerre, presidente del Directorio entre el 18 de enero de 2001 y el 8 de julio de 2003.

Se graduó en ingeniería civil en la Universidad de la República de Uruguay y obtuvo una maestría con honores en gestión de construcción de la Universidad de Reading, Inglaterra.



Fue presidente de la Administración Nacional de Puertos, subsecretario de Estado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, director nacional de Vialidad y presidente del Instituto de Planificación de Transporte e Infraestructura.

Ingresó al BID en el 2003 como especialista en transporte e infraestructura para América Central, República Dominicana y Haití. Luego se desempeñó como gerente del Departamento de País para Haití, como gerente interino del Sector de Infraestructura y Medio Ambiente y como jefe de la División de Transporte. Actualmente es el gerente del Sector de Infraestructura y Energía del BID.

Fue invitado a participar comentando su gestión, no fue posible contar con sus apreciaciones para éste número de Uruguay Portuario, al recibo de las mismas serán publicadas en otra oportunidad.



Ing. Luis E. Loureiro Frumento, presidente del Directorio desde el 8 de julio del año 2003 al 10 de junio del año 2005.



¿Qué significa para una empresa pública del Uruguay llegar a los 100 años de permanencia?

Que una empresa como la ANP llegue a los 100 años, con todos los procesos de transformación que ha vivido y que llegue a cumplirlos en un estado de situación tan valorado, es muy importante. La sociedad en su conjunto -los empresarios, el sistema político, el resto de las instituciones- reconocen a una empresa que ha evolucionado y está en una calidad institucional muy buena. Por lo tanto, estos 100 años son los primeros y como está plantada en este momento, me parece que tiene un futuro muy venturoso.

En su período al frente de la empresa, ¿Cuál piensa Ud. que fue su contribución a su desarrollo?

Fue una experiencia personal muy rica y positiva, qué me permitió trabajar en otra área y establecer una serie de relaciones y conocimientos. Tengo la convicción de que cuando se asume la presidencia de una empresa como la ANP, no se debe pasar de forma intrascendente, se deben sentar las bases y los cimientos para que en un futuro próximo la empresa esté en buena situación. Siempre hay que dejar algún legado para que los que vienen atrás puedan seguir trabajando. Cuando me tocó asumir la tarea había una gran ebullición en la actividad portuaria, dos empresas: Terminal Cuenca del Plata (TCP) y Montecon, eran muy dinámicas, trabajadoras y competitivas.

Procure hablar con todos los actores públicos y privados para conocer qué visión tenían de la actividad portuaria y fundamentalmente reconocer que, sin desmedro del resto de los puertos, la energía fuerte había que ponerla en el Puerto de Montevideo, el más importante que maneja ANP. Se fueron moldeando criterios, ideas, buscando el desarrollo de nuevas actividades. Cada vez que nos invitaban a dar charlas de temas portuarios la Ley de Puertos era una especie de bandera de presentación. Procuramos buscar y agregar otras actividades, tratamos de incorporar algún tipo de actividad distinta en el puerto. No lo concretamos, pero lo empezamos a hablar, procurando que

empresas internacionales puedan utilizar el Puerto de Montevideo como centro regional de distribución de cargas, además de tener almacenes o depósitos.

En el desarrollo de la infraestructura había un nodo interesante, no muy reconocido en ese entonces. ANP tenía un contrato por el cual TCP debía construir un muelle a 14 m de profundidad, pero todo el resto de la infraestructura portuaria tenía muelles a 10 m. Este tema nos parecía álgido porque el día en que se obligara a TCP a construir ese muelle, consecuentemente ANP tendría que dragar el Canal de Acceso a esa profundidad para que el muelle fuera operativo. Si se dragaba el canal y lo pagaba ANP, debía utilizar para ello, recursos provenientes de toda la actividad portuaria. Aquellos usuarios de los muelles tradicionales a 10 m, pagarían el dragado a 14 m y no lo iban a poder usufructuar. A mi criterio se establecería una inequidad. Analizando esta situación con funcionarios de ANP, surge la idea de hacer el muelle C, un muelle que permitiera que todos los actores portuarios se beneficiaran de las mayores profundidades del Canal de acceso. Era una idea antigua que había que comprobar que se justificaba económicamente, que no era una inversión sin retorno y sin fundamento comercial. Si el muelle C era factible, todos los actores del puerto se podían beneficiar de las obras de profundización del canal y eso a su vez potenciaba otro proyecto, el de OBRINEL para el manejo de graneles, que también demandaba mayor profundidad de acceso.

Recuerdo que en el año 2004 hice una presentación de lo que sería el nuevo Puerto de Montevideo con el muelle C, con la obra de OBRINEL, con el canal dragado a 14 m y con el muelle de TCP también construido a 14 m. Era una transformación portuaria real, cambiaría el status del Puerto de forma sustancial y además armónica. Desde el punto de vista institucional comenzamos a impulsar esta idea de desarrollo portuario en ANP.

Si el muelle C resultaba económicamente factible y podíamos lograr pagarlo con los recursos de la empresa, se daría ese cambio radical. ANP tenía un presupuesto anual de 30 millones de dólares aproximadamente, entre inversiones, gastos operativos y sueldos. En el Banco República tenía depositados también 30 millones de dólares, quiere decir que prácticamente podía pasar un año sin recaudar un solo dólar y no tener problemas para pagar todas sus obligaciones. Recuerdo que nos reuníamos a pensar cómo hacer que esos millones en el Banco rindieran mayores beneficios que el interés del momento. Sabíamos que arrancar con el Muelle C era prioritario, pero no teníamos presupuesto aprobado para eso. Hable con el Ministro que en aquel momento era el Ing. Lucio Cáceres y le planteé su construcción. Me respondió que hablara con el Ministro de Economía, "si él te autoriza, yo no tengo problema". El Ministro de Economía me dijo que si autorizaba el gasto por inversión que pedía,

aumentaban los egresos de ANP y en consecuencia aumentaba el déficit fiscal, lo cual no era conveniente que ocurriera. “¿Y cómo se puede hacer?”, le consulté. Me dijo que de la única manera que un proyecto como el Muelle C fuera indetenible, sería firmando un contrato de préstamo con algún organismo multilateral, como el BID. Fui al BID y lo planteé. La respuesta, luego de varias reuniones fue afirmativa, al BID le interesaba financiar el proyecto, pero deberíamos empezar por un “Estudio de factibilidad técnica y económica”. El planteo realizado nos pareció correcto y el BID ofreció un fondo no reembolsable para el estudio de factibilidad que no le costó un dólar a ANP.

Destinó un equipo de técnicos para hacer el llamado que se hizo con fondos no reembolsables de la Cooperación Técnica Española. Lo ganó la empresa ALATEC que en aquel momento era la consultora de un proyecto llamado Cerro Freeport. Cuando el BID me comunica que la consultora era esa, les planteé que no me gustaba porque podría haber conjunción de intereses. Cerro Freeport era un potencial competidor de ANP y del Puerto de Montevideo. Me parecía que no podía ser y desde el BID me respondieron que verían como lo arreglaban. Poco tiempo después ALATEC se comprometió a no realizar ninguna otra actividad futura para Cerro Freeport.

Estábamos próximos al cambio de gobierno y hablando con las autoridades que asumirían en ANP los puse al tanto del proyecto y les manifesté que hasta mi último día en ANP iba a trabajar para concretar el proyecto. A partir del estudio de factibilidad se llegó a definir el alcance del proyecto, el monto y las características del préstamo. Estoy muy satisfecho de que el proyecto del muelle C haya fructificado. Alguien me dijo un día que el Ing. Puntigliano habría dicho “Lo que estamos siguiendo son los libretos que nos dejó Loureiro”, lo cual me dejó muy contento.

“A partir del estudio de factibilidad se llegó a definir el alcance del proyecto, el monto y las características del préstamo. Estoy muy satisfecho de que el proyecto del muelle C haya fructificado.”

En Nueva Palmira trabajamos en ideas que permitieran ampliar el Puerto, buscarle nuevos territorios, porque estaba encorsetado por todos los emprendimientos existentes. Debíamos de alguna forma buscar el desarrollo del puerto de Nueva Palmira.

También se trabajó en la limpieza del Puerto de Montevideo con la retirada de barcos hundidos.

Durante mi estadía en la ANP, traté de que llegar a todos los actores privados con el mensaje de que ANP estaba para apoyarlos, que el puerto es un intermediario importante entre los uruguayos que exportan y los uruguayos que importan. Un eslabón en el comercio exterior, que en la medida en que fuera cada vez más eficiente, más

económico, más rápido, íbamos a ampliar para el exportador su radio de acción y para el importador facilitarle poner los productos al alcance de los usuarios de forma más económica.

Impulsamos el criterio de que los viajes al exterior deben aportar a la actividad portuaria, no estaba aún con aquellos viajes a presentar el Puerto de Montevideo a lugares en los cuales después de la presentación no ocurriera nada más. Fui partidario de acuerdos útiles con otros puertos. Planteamos que el Puerto de Montevideo se beneficiara de la sinergia con el Puerto de Hamburgo, a través de la venida de especialistas portuarios alemanes para que analizaran como desarrollábamos nuestros negocios, nuestro entorno, cómo podíamos convertirnos realmente en puerto hub y que nos asesoraran en qué podíamos hacer para fortalecer la actividad portuaria. Quedó el contacto hecho, quedó la formalización y el puntapié inicial. Después lo retomó el Ing. Puntigliano y creo que le dio otra dimensión.



Con el Sindicato tuve discrepancias pero nunca dejamos de dialogar y buscamos llegar a acuerdos fundamentalmente con relación a las actividades que hacen al entramado funcional, en el sentido de que la tarea del Sindicato es mejorar las condiciones laborales, el ambiente de trabajo, la parte retributiva. Trataba que la política portuaria fuera resorte del Poder Ejecutivo. No era una relación fácil pero era una relación que se sostenía en el tiempo y, una discrepancia de hoy, la arreglábamos con un acuerdo para el mañana y creo que cada uno, muy francamente, exponía su punto de vista. Eran reuniones, a veces ásperas y complejas, con muchos participantes. En la medida en que cada uno, con respeto, cumpliera el rol en el cual estaba participando para mí era positivo. No era nada menor saber lo que el funcionario estaba viviendo y opinando. Los contactos fueron permanentes, buscando cosas que de alguna forma le llegaran a los funcionarios como valores agregados.

Mi intención no fue ir y pasar 2 años sentado, yendo y viniendo todos los días a la ANP y no dejar nada. La idea fue dejar sentadas las bases para el desarrollo de la ANP de los próximos años. Se dialogó con todos, se debatió y se apoyó todo aquello que a nuestro criterio era favorable para el futuro de la institución

Dr. Ing. Fernando Puntigliano, presidente del Directorio entre el 15 de agosto 2005 y el 1 de setiembre de 2009.

1 – En el presente año la Administración Nacional de Puertos cumple su primer centenario. ¿Qué consideraciones le merecen este aniversario?

La ANP es el producto de la comprensión de la importancia del comercio exterior y del posicionamiento geográfico del Uruguay. Ésta ha sido, desde antes de que Uruguay existiera como país, la de un centro logístico regional. Eso generó las disputas que se dieron históricamente por este territorio entre Portugal y España primero, y después las que concluyeron en su independencia. Las ideas de desarrollo de un gran Puerto de Montevideo como principal eslabón comercial del país se generaron a fines del siglo XIX, poco antes de que se conformara la ANP.

Los puertos no son objetivos en sí mismos, son eslabones en la cadena logística, desde este punto de vista su función principal es servir al comercio exterior. Podrían no existir los puertos en Uruguay como pasa en muchos países y el comercio exterior se desarrollaría a través de fronteras terrestres; sin embargo, los puertos generan una posición privilegiada en la cadena de costos. Uruguay tiene un privilegio adicional: no solamente tiene una costa donde se pueden instalar puertos para servir al comercio exterior, sino que además es el pie de la columna vertebral

de un hinterland dado en parte por el Río Uruguay, pero mucho más por la Hidrovía Paraná-Paraguay, que confluye a los puertos uruguayos. Esta estructura logística basada en la Hidrovía, que es la forma ambientalmente más amigable y más económica para transportar, ha fortalecido históricamente la posición geopolítica del país. No siempre estuvo claro que ese era un negocio adicional que nos permitía sacar rédito de esta posición geográfica y era a su vez altamente sinérgico y no competitivo con el comercio exterior del país. Algunos pensaban que los puertos tienen que estar sólo al servicio del comercio exterior del Uruguay y lo demás es una molestia, cuando en realidad es al revés, la región genera la masa crítica para que el país sea atractivo desde el punto de vista de la conectividad internacional. Esto quedó muy claro en la Ley de Puertos.

Por eso la creación de la ANP y -casi inmediatamente- la del CENNAVE, muestran que tanto el sector público como el privado identificaron la importancia de que la herramienta puertos se desarrollara inteligentemente y no por generación espontánea solamente. A partir de ahí se empiezan a generar políticas de desarrollo infraestructural que aportan a ese posicionamiento. El desarrollo de la ANP es un tema de políticas públicas, y la generación de políticas de Estado requiere un tiempo de maduración institucional. No siempre fue la política portuaria una política de estado, esta conciencia colectiva costó mucho tiempo.



Hubo a lo largo del SXX un gran impulso infraestructural para el Puerto de Montevideo, luego para el Puerto de Nueva Palmira, algunas inversiones en La Paloma, Salto y Paysandú, pero fueron impulsos y después se apagaron. Una política continua de infraestructura es uno de los tres pilares de la política sobre los que hay que trabajar: (1) infraestructura, (2) marco legal y fiscal, (3) educación y capacitación. Comprender eso no es fácil, ni inmediato. El sistema político uruguayo comprendió que los puertos eran vitales para el comercio exterior, pero no tuvo una visión mancomunada por parte de todos los sectores políticos para el desarrollo portuario. Hoy ya no importa quién está en el gobierno para desarrollar una política portuaria, ese logro habla bien de nuestro país. Sin embargo, los desarrollos infraestructurales se retomaron en forma fuerte a partir del año 2005. Hoy estamos en una etapa de desarrollo de herramientas sólidas que permiten aprovechar este posicionamiento geográfico, utilizar de una forma inteligente los puertos al servicio del comercio exterior y reforzar la conciencia de ser un centro logístico regional.

2 – En su período al frente de la empresa, ¿Cuál piensa que fue su contribución a su desarrollo?

Llegue a la ANP en agosto del 2005 y me fui el 1° de septiembre del 2009, fueron 4 años. Dije “llegué”, pero en realidad trabajamos en equipo. Uno de los elementos fundamentales de la gestión fue éste, dando el ejemplo desde la dirección, promovimos el trabajo en equipo en toda la organización. Hubo objetivos internos y externos en pos de nuestra visión de lograr que los puertos del Uruguay fueran realmente un vínculo entre el hinterland y el foreland y que en forma sinérgica sirvieran al comercio exterior del Uruguay y al comercio exterior de la región.

Era necesario un cambio de la organización, fue un esfuerzo muy importante pues nos llevó dos años lograr una cultura de gestión totalmente distinta y que, prácticamente, no existía en Uruguay. Es muy difícil hacer una transformación así en una empresa pública y la de ANP fue la más profunda de las transformaciones que hubo en las empresas públicas. Involucramos desde el primero hasta el último de los funcionarios en la planificación estratégica y tuvimos un nivel de asistencia a las jornadas de planificación muy alto (alrededor de un 70 %) para el nivel etario muy alto que tenía la ANP en ese momento. Ahora es un poco menor. Además registraba uno de los más altos niveles de problemas de salud entre las empresas públicas en el Uruguay. El desafío era doble: tratar de hacer la transformación organizacional y continuar con la gestión a pesar de las dificultades por las características del personal.

Esta transformación dio oportunidades de desarrollar la democratización de la información e incrementar la transparencia. No sé si lo logramos, pero lo intentamos. No creíamos que fuera posible desarrollar una política particularmente agresiva en

desarrollo de infraestructuras si no hacíamos un cambio en la organización. No era posible establecer mejores vínculos con el foreland si no cambiábamos la lógica de organización. Tampoco era un problema de las autoridades anteriores, sino un problema del estado uruguayo que trabaja sobre una estructura piramidal que concentra por la arquitectura de procesos, casi toda la información clave en las cúpulas, no porque no las quieran compartir, sino porque los procesos están organizados de esa forma y todo pasa por ellas. Armamos proyectos transversales a toda la organización, y después modificamos toda la estructura con distintas áreas con la idea de compartir la información en forma transversal. Es un proceso que va a llevar años, hay gente joven ahora que tal vez, si es bien inducida en la organización, pueda capitalizar esa forma de trabajar. Es una semilla de transformación hacia adentro.



Hacia afuera tuvimos buena relación con el Estado, con los clientes y con los socios. Con todos establecimos políticas de comunicación continua para entendernos e integrarnos en la forma de trabajar. Propusimos un sistema de actas que aún se utiliza en ANP. Establecimos un método de seguimiento de acciones que nos permitió seguir paso a paso lo que se acordaba. Desarrollamos una política de infraestructura, midiendo los tiempos desde el comienzo de las ideas hasta la ejecución final. Captada la bonanza económica y la situación favorable, hicimos un número muy grande de inversiones como no se hacía desde mucho tiempo atrás en la ANP. Los procesos previos, desde que se concibe la idea hasta que derrama la primera gota de hormigón, llevan 4, 5 o 6 años. Todo ese gran impulso se ve en ejecución en el periodo siguiente. De todas maneras muchas obras se

ejecutaron en ese período, como la profundización del canal de acceso y el antepuerto, la Terminal de Pasajeros en Colonia, la expansión de la Terminal Cuenca del Plata en el sector privado, las obras en Paysandú. El Muelle C se empezó a ejecutar después, aunque todo el proceso previo se hizo antes. Por no haber existido anteriormente tantas obras de tal magnitud, no teníamos en el equipo suficiente experiencia para gestionar tantos proyectos. Eso generó una curva de aprendizaje que hoy se puede capitalizar adecuadamente.

La facturación creció y se duplicó en cuatro años, el EBIT (Earnings Before Interest & Taxes) se multiplicó por más de diez. Logramos entender la cadena logística, hubo una política que aún se mantiene. Nos dimos cuenta que uno de los grandes tomadores de decisiones en la cadena logística son los armadores y definimos una política de comunicación continua con éstos. Logramos convencer a Hamburg Süd para que volviera con más fuerza y que utilizara Montevideo como hub, logramos convencer a Mediterranean Shipping a que volviera también. Cuando digo "logramos" me refiero al esfuerzo mancomunado entre públicos y privados.

El equipo de conducción era muy bueno y trabajaba de memoria. Con los directores, el gerente general, el subgerente general y la secretaria general formábamos el equipo de conducción, pero alrededor de éste se constituyó un equipo mayor que realmente acompañó las tareas y que irradió hacia el resto de la organización y sin todo eso no hubiera sido posible la transformación organizacional, la gestión de los proyectos, los contactos con otros puertos en el mundo con los cuales hicimos acuerdos de desarrollo y capacitación.

Con la comunidad portuaria, pública y privada, trabajamos mancomunadamente, estuvimos presentes en muchos lugares, se tomó conciencia pública en la sociedad de la importancia portuaria. Creo que eso no estaba en la memoria, no estaba en la cultura, no estaba en la conciencia del uruguayo como creo que lo está hoy. Se integró a la comunidad logística, se trabajó mucho con las zonas francas.

Si solo gestionamos las urgencias, pasa el tiempo y no se hace nada. Hay cosas que son muy importantes y no se pueden dejar de hacer, para eso creamos un sistema de seguimiento de estas cuestiones. Trabajamos en lo que no podemos dejar de hacer y eso es la política de prospectiva, la visión prospectiva. Sacrificamos un poco la agenda de las cuestiones urgentes. Siempre hay cuestiones urgentes, a esas hay que dedicarle menos tiempo y lo que no se puede hacer, no se puede hacer.

Se desarrollaron modelos para análisis prospectivos que combinan varios aspectos planteando, por ejemplo: ¿Dónde queremos estar los uruguayos dentro de 30 años?, ¿Cuál es el mapa productivo del país dentro de 30 años?, ¿Cuál es el rol del sistema de transporte de este país y, dentro del sistema de transporte, cuál es el rol del sistema de puertos? No se puede pensar en el Sistema Nacional de Puertos sin pensar que éste está inserto en la visión de país productivo que tengo para dentro de 30 años y, como Uruguay no es un país determinante, sino determinado y está utilizando el mercado regional para potenciar su propio comercio exterior, entonces ese ejercicio no se puede hacer sin observar la región. También miramos lo que estaba pasando en el foreland, por ejemplo en China, cuál iba a ser su demanda para la carga de granel y cuál para la carga de contenedores, cómo nos vamos a posicionar, cómo tenemos que desarrollar una infraestructura para dar respuesta a las potenciales demandas, qué pasa cuando no desarrollamos la infraestructura y quién va a ganarse ese mercado.

Alberto Díaz fue quien me sucedió, salvo un periodo intermedio que estuvo Gastón Silbermann, que de la Vicepresidencia pasó a la Presidencia y ya estaba impregnado en esta política. Creo que ha habido una visión continua y no ha sido muy distinta a las visiones de los presidentes anteriores. Considero que los presidentes de la ANP han sido todos muy buenos, y si algunos de ellos no pudieron desarrollar una política más agresiva fue porque el marco económico fue un obstáculo para ellos. Tengo el mejor concepto de cada uno de los presidentes de la ANP y creo que ésta ha tenido suerte en la designación de sus presidentes en particular y en sus directorios en general.



Reflexiones del Cap. de Navío (R) Gastón Silbermann sobre su período al frente de la empresa, desde el 1 de setiembre del año 2009 al 18 de mayo del año 2010.

Para toda empresa pública, es fundamental tener continuidad en su desempeño, eso lo ha logrado la ANP actualizándose y adecuándose a los avances en tecnología, a la evolución mundial del transporte marítimo e incorporado la actividad logística.

Un elemento trascendente en su historia reciente, fue la Ley de Puertos -año 1992- que cambió la actividad operativa de nuestros puertos. Lo que se hizo a partir del 2005, como consecuencia de ésta, fue poner en ejecución lo que estaba previsto en el Plan Maestro existente. Ese Plan estaba elaborado en teoría y lo único que se había llevado a la práctica hasta 2005 era la playa especializada de contenedores.



Lo importante de nuestra gestión fue haberlo llevado a la práctica, comenzando con las obras que estaban proyectadas en ese Plan, algunas de las cuales se están culminando hoy. El muelle C venía de antes pero no se había ejecutado, el muelle granelero de Obrinel, la extensión de la Terminal de Contenedores, la profundización del Canal de Acceso del Puerto de Montevideo y el muelle profundo de Katoen Natie. Todo eso estaba en el Plan Maestro y lo pusimos en ejecución.

El plan para la construcción del Puerto pesquero en Capurro, lamentablemente, se dio en un período de congelamiento como consecuencia de la situación económica en España. Sí comenzamos a cambiar la flota pesquera de los muelles que ocupaban a fondaderos, para habilitar en el Puerto de Montevideo más lugares de atraque. Otra tarea fundamental fue haber informatizado todos los trámites para el ingreso de mercadería para reducir las colas enormes de camiones. Sigue habiendo colas, pero imagínense hoy las que había hace diez años. En aquel entonces los camiones llegaban cargados sin los trámites hechos. Hoy los tienen que hacer anticipadamente y cuando llegan ya vienen con hora para ser atendidos.

“...comenzamos a cambiar la flota pesquera de los muelles que ocupaban a fondaderos, para habilitar en el Puerto de Montevideo más lugares de atraque.”

Se hizo una ampliación muy importante del Acceso Norte, iba a haber toda una zona de atención a los camiones y a los transportistas para terminar los trámites de espera. Con comedor, cantinas, baños, en fin, una zona logística de atención. Es una reestructura que continúa su proceso.

Con respecto al dragado, la flota de la ANP estaba desahuciada, por desaparecer, los planteos anteriores proponían privatizar todo el dragado. Entre el 2005 y el 2010 hubo continuidad con respecto al Plan Maestro pero además, se encararon otras gestiones como fue la recuperación de las dragas, -las dejamos al nivel de un buque moderno-. Sus tripulantes iban a navegar como marinos 6 días de 7, las 24 horas del día, lo cual multiplicó por 5 el volumen de dragado. ANP recuperó la actividad de dragado con material propio: sus dragas y sus remolcadores. Igualmente no era suficiente para lo que se necesitaba, sobre todo el dragado de profundidad. Paralelamente hicimos la licitación a dragas internacionales para profundizar el canal de acceso y el propio Puerto.

“ANP recuperó la actividad de dragado con material propio: sus dragas y sus remolcadores.”

Se extendió el espacio portuario incorporando Punta de Sayago con 104 h. más, que duplicaron el área que tenía ANP, a las que todavía no se ha logrado sacarle del todo provecho. Una experiencia interesante allí fue la conformación, con la ayuda de un asesor, de una cooperativa de vecinos de la zona para la limpieza y el



mantenimiento del parque. Esa fue una gestión de obra social complementaria con los vecinos. Es una fuente de trabajo que continúa.

El Capitán de Puerto antes era una figura decorativa, a partir de 2005 pasó a ser realmente



Capitán de Puerto, cumpliendo una función específica.

Se armaron los Planes Maestros de los puertos de Salto y Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira. Recibimos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) los puertos de Salto y Paysandú que estaban abandonados. El de Paysandú estaba trancado con cadena y candado, el único movimiento que había eran los cítricos o la cebada en alguna época del año. Lo recuperamos bien, se acondicionó el muelle fluvial para operar con contenedores, se adquirió una grúa multipropósito que sirve para operar todo tipo de carga, inclusive contenedores, se hizo una extensión de muelle de 64 m, se acondicionaron los depósitos, se fortaleció el área, se hizo un patio de tamaño mediano para estiba de contenedores, porque si viene una crecida e inunda el puerto hay que sacar los contenedores de allí. La zona de parques cambió radicalmente, se hizo un cerramiento, se acondicionó el predio. Incluso llegamos a utilizar los depósitos para estibar mercadería.

No había mercadería para mover por el puerto de Salto, de todas formas levantamos las grúas de 80 años, las recuperamos, y a la vista cambió el paisaje, el muelle se reforzó en lo mínimo para que no continuara su deterioro.

En Fray Bentos el MTO con la dirección de la ANP reforzó y extendió el muelle de ultramar y quedó listo para operar. Actualmente el dragado del río Uruguay lo administra la CARU con fondos transferidos por los Estados y están trabajando las dragas de ANP, medimos lo que se draga y pagamos por metro cúbico extraído. Cuando termine el dragado los buques de ultramar van a poder salir más cargados desde Fray Bentos, esto es muy importante para la zona, para la región y para el productor. Se abaratará el costo del flete y

esto va a traer nuevas fuentes de trabajo por mayor operativa con buques graneleros de ultramar que podrán hacer cargas completas, 27, 28, hasta 30 mil toneladas, dependerá del nivel de la marea y la crecida del río. Va a significar que la carga que hoy va por carreteras hasta Nueva Palmira ya no circule por carreteras y eso se va a reflejar económicamente en la producción y en la exportación de nuestro país.

“En Fray Bentos el MTO con la dirección de la ANP reforzó y extendió el muelle de ultramar y quedó listo para operar.”

En Nueva Palmira se extendió el muelle de ultramar y se construyó un muelle para barcazas, fundamental también. La hermosa Terminal de Pasajeros de Colonia fue un logro importantísimo. Existía un proyecto privado pero tendía al monopolio de las actividades. En esa ocasión fuimos a intercambiar información visitando a la liga comercial de Colonia, a armadores, a vecinos, a sindicatos. Y luego decidimos que la Terminal de Pasajeros la tenía que hacer la propia ANP. Así se hizo y fue un gran logro.

En las coordinadoras portuarias recogimos la opinión de los protagonistas directos de la operativa portuaria, marítima y fluvial: los prácticos, Prefectura, Aduana y todas aquellas extensiones de lo portuario. No se dejaba de lado a los sindicatos, no solamente al SUANP (ahora SUPRA), tampoco los de los transportistas carreteros, ni el Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines. Numerosas veces por conflictos internos entre transportistas nos taponeaban el puerto. Allá íbamos, dialogábamos y corrían los camiones, nos dejaban una vía de acceso. Sí sería importante el diálogo, el intercambio y la

participación, no era suficiente decir “esto dice el Plan Maestro, esto lo ejecutamos a rajatabla”, se cumplía el Plan en diálogo e intercambio con la gente.

Recibíamos a la Comisión Vecinal de Ciudad Vieja que se nos quejaba porque la montaña de contenedores le tapaba la visual del Cerro de Montevideo, protestaban por el relleno para el muelle pesquero de Capurro porque se iba a convertir la zona en zona roja. Todo había que conversarlo y aplicar un poco de psicología social porque solamente se veían las partes negativas, teníamos que mostrarles lo positivo: el desarrollo, las fuentes de trabajo, las nuevas actividades, las nuevas tecnologías.

Respetamos y cumplimos el Plan Maestro, pero además lo fuimos actualizando, allí estaba planteado lo que se pretendía hacer en el área marítima, fluvial y portuaria. En el área portuaria se aplicó un nuevo concepto, el Sistema Nacional de Puertos (SNP), que planteaba que, dadas las características de la operativa portuaria en nuestro país, se debía promover el desarrollo de los puertos que tenían posibilidades a futuro. Los puertos comerciales en régimen privado no dependen de ANP, pero el sistema abarcaba a todos. En base a ese SNP, la ANP con los puertos comerciales que redituaban económicamente, Montevideo y Nueva Palmira, podría asistir a la recuperación de los otros puertos sobre el Río Uruguay que estaban prácticamente abandonados, además de Juan Lacaze y Colonia. Eso fue lo que permitió hacerlos revivir y que ahora estén trabajando, con buenas perspectivas de futuro.

“Respetamos y cumplimos el Plan Maestro, pero además lo fuimos actualizando, allí estaba planteado lo que se pretendía hacer en el área marítima, fluvial y portuaria.”

La forma de trabajar cambió, funcionarios de ANP de distintas categorías cobraron protagonismo en los diferentes proyectos dentro del Plan Maestro. La reestructura modificó el organigrama tradicional básico y organizó de otra manera la dinámica funcional y las dependencias de los distintos sectores. Se hacían reuniones semanales y revisiones mensuales de cada proyecto. Un funcionario lideraba un proyecto que a su vez se conectaba horizontalmente con las dependencias con las que necesitaba interactuar. En las revisiones participaban los directores, gerentes y quienes directamente tenían que ver con el proyecto. Fue un cambio muy importante que nos permitió avanzar simultáneamente en distintas áreas de la actividad. Supimos generar un ambiente fraterno en el relacionamiento laboral y distribuir entre nosotros la focalización de tareas para después intercambiar opiniones, ideas, resultados. Para la reestructura de ANP, Puntigliano trajo ideas nuevas que sintonizaban con lo que proyectaba la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP).

“La reestructura modificó el organigrama tradicional básico y organizó de otra manera la dinámica funcional y las dependencias de los distintos sectores.”

Otra cuestión en la que tuvo protagonismo importante el SUPRA fue para el ingreso, como pasantes o ayudantes por convenios, de personas que provenían del Instituto del Niño y el Adolescente (INAU) y del Centro Nacional de Rehabilitación (CNR).

En casi 100 años de ANP el Puerto de Montevideo no había tenido la habilitación de Bomberos. Tomamos consciencia de ello, la gestionamos y se habilitó todo el Puerto. Otro asunto iniciado fue el proceso para sacar los contenedores vacíos afuera del puerto lo cual traería la recuperación de importantes espacios para la operativa portuaria.



En Nueva Palmira y Montevideo continuaba una zona reservada para que pudieran operar Bolivia y Paraguay en territorio uruguayo como Puerto Libre. Incluso en Nueva Palmira tenían un galpón, la mitad para Paraguay y la otra para Bolivia. Lamentablemente, entonces, no supieron aprovechar esa facilidad.

Mí experiencia personal fue muy provechosa. Integrabamos el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Uruguay-Paraná (CIH), el Sub Grupo de Transporte Marítimo de MERCOSUR y la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). La CIP OEA me eligió vicepresidente para América del sur. Participar en esas delegaciones y comisiones internacionales sumó a mis conocimientos y posterior desempeño. Hoy sigo relacionado por ejemplo con el Banco de Desarrollo para América Latina (CAF) y desde CARU colaboramos en proyectos de integración y desarrollo regional, en el que están involucrados todos los puertos sobre el Río de la Plata y el Río Uruguay.

El puerto de Fray Bentos ya tiene una nueva y moderna grúa



El Sistema Nacional de Puertos (SNP) dispone de una grúa en el Puerto de Fray Bentos que lo torna apto para ingresar en el negocio de la carga contenerizada. La nueva grúa **Terex QM 50** arribó en febrero, directo a Fray Bentos desde China.

En representación de la Administración Nacional de Puertos, la Ing. Industrial Mecánica Lorena Correa, viajó a China en dos oportunidades, allí pudo presenciar parte del armado del equipo e interiorizarse en aspectos técnicos concernientes al funcionamiento del mismo. Conversamos con la Ing. Correa quién se desempeña en ANP como técnica en el Área Infraestructura.

UP: ¿Con qué grúas cuenta ANP en los puertos del litoral?

El litoral cuenta con grúas Les Atelier del año 1928, de las cuáles algunas están en proceso de desmantelado; grúas de última generación Liebherr en Nueva Palmira y Paysandú y la recientemente adquirida Terex para Fray Bentos.

UP: ¿En Fray Bentos con qué equipos se trabajaba?

En Fray Bentos el puerto trabajaba solamente con la cinta transportadora de granos. ANP definió la compra por licitación de esta nueva grúa para ponerla a disposición de los empresarios que necesitan mover mercadería desde el litoral, cómo se hizo con Paysandú, se puso la nueva grúa y hoy por hoy mueve contadores. Cada vez hay y habrá mayor cantidad de barcazas en el litoral.

UP: ¿Cuáles son las características principales de la nueva grúa?

Levanta 50ton a radio mínimo que es de 11m. Dependiendo del tipo de operativa (con perchas, grapos o gancho únicamente) será la capacidad de carga a lo largo de los 36m de pluma que tiene. Para tener más detalle hay que ver la Tabla de Carga de la grúa, cada grúa tiene una que va a depender del diseño del equipo. Por otro lado en cuanto al sistema motor, es una grúa que funciona

a combustible diesel, con un motor generador de 440Kw. Este sistema alimenta a motores eléctricos del sistema de giro y elevación, y al sistema hidráulico que comanda la pluma, el patolaje (estabilizadores) y a la traslación.

La grúa es sobre neumáticos y cuenta con 4 cilindros estabilizadores (patolas o zapatas como se suelen llamar) donde se apoya y libera esfuerzos en los ejes de traslación, así como le da la estabilización que es necesaria para operar. La grúa por el momento podrá operar únicamente a lo largo de los últimos 75 metros del muelle de ultramar.

En lo que respecta a la cabina del motorista ésta se encuentra, a diferencia de los otros equipos con los que cuenta ANP, separada de la sala de máquinas, lo que implica una notoria mejoría en lo que respecta a la salud ocupacional. Por otro lado cuenta con una cámara de video en la punta de la pluma, lo que permite al motorista tener mejor visión de la zona de trabajo y de la carga. También el motorista cuenta con comunicación con el piso mediante un altavoz, permitiendo la interacción sin necesidad de un handy, sin liberar las manos de los joystick, dando mayor seguridad aún. Sumado a lo anterior, cuenta con control remoto para manejarla desde piso, siendo su principal funcionalidad la utilización para trasladarla y estabilizarla, sin que haya nadie sobre el equipo.

La tecnología es alemana, los motores, PIC's, variadores, etc.; la parte metalúrgica y el ensamblaje se hizo en China. Terex es de origen americano, pero luego fue absorbida por distintos grupos, distintas multinacionales y éstas han desarrollado distintos modelos. De una de estas fusiones nace este modelo: Q M 50 Terex-Gottwald.

UP: ¿En qué se diferencia de las grúas que ya tiene ANP en Paysandú y Nueva Palmira?

Es un sistema diferente a las anteriores. La de Paysandú por ejemplo, es una grúa fija mientras que la de Nueva Palmira está sobre rieles y se traslada sobre ellos, ambas tienen un motor de 250 HP que alimenta un sistema electro hidráulico.

UP: Sus viajes a China ¿Qué finalidad tuvieron?

Estaba estipulado en el contrato que la dirección técnica debía ir a ver cómo era el proceso metalúrgico de fabricación: el sistema de corte, soldadura de las chapas, procedimientos de fábrica, etc. La parte eléctrica e hidráulica fue armada en Alemania y enviada a China donde se ensambla. Conocí las instalaciones donde se terminó de fabricar el equipo y parte del proceso. En la primera visita la cabina ya estaba armada, se estaba terminando de armar la columna de la grúa, pintando el chasis y armando la sala eléctrica e hidráulica. Tuve entrevistas con el departamento de



gestión de calidad de la empresa que queda en Xiamen, una isla del estado de Fujian.

El segundo viaje fue en la etapa que se denomina comisionamiento, la grúa ya estaba armada, concurren representantes de Bureau Veritas firma que, cómo estaba especificado en la licitación, se contrató como certificador externo. Sus técnicos fueron a lo largo de todo el proceso de fabricación, a chequear que todo cumpliera con la normativa, hicieron pruebas de soldadura por ejemplo. El comisionamiento es la etapa en que Bureau Veritas hace todos los ensayos de funcionamiento y de seguridad, comprueba que todo funcione bien, se realiza el pesaje del equipo, se revisa que los límites de seguridad estén bien, se realiza la prueba de carga que -se hace con sobrecarga- se hizo con 63ton. Se trazó la curva de carga, se realizaron distintas pruebas de giro, de izado, de movimiento, se configuraron todos los límites de seguridad: alarmas, viento, etc. Tiene un anemómetro en la pluma por ejemplo, si se superan determinados límites de velocidad del viento la grúa para, por más que el motorista quiera poner en funcionamiento, si no baja la velocidad del viento no se puede volver a prender. Lo mismo los estabilizadores, hasta que no está totalmente nivelada, no se puede trabajar en ella. La programación también se revisó, al igual que los spreaders que son semiautomáticos para contenedores de 20 y 40 pies.

UP: ¿Cuándo comenzó su trabajo con las grúas y en qué consiste?

La gerencia de Infraestructura a fines de 2012 me solicitó que pasara a supervisar el mantenimiento de las Liebherr de Palmira y Paysandú. Ahí comenzó mi contacto con lo que es el “mundo grúa”. La División Talleres es la responsable del mantenimiento de las Grúas, a través de su Unidades Mecánica y Eléctrica de Grúas. Mi trabajo al comienzo fue realizar la planificación de tareas y llevar la documentación para armar, desde el comienzo de su servicio, una trazabilidad de lo que se había hecho con cada grúa, fue más sencillo porque se comenzó un registro desde cero.

Lo fundamental es que el personal que directamente hace el trabajo conozca bien el funcionamiento de los equipos. Incluso los motoristas deben conocer el equipo, ellos son los



que están allí para detectar a tiempo una posible falla y frenar la operación si es necesario, parando el equipo para no forzarlo y ver que puede estar pasando.

Características generales

- ❑ Grúa móvil sobre neumáticos, con 4 estabilizadores a piso.
- ❑ Capacidad de carga de 50 toneladas.
- ❑ Brazo de 36 mts. radio máximo
- ❑ Motor Diesel de 440 Kw.
- ❑ Peso 176ton.
- ❑ Gancho electromecánico.
- ❑ Grapos electromecánicos de 8 y 12 m3.
- ❑ Spreaders semiautomáticos de 20 y 40 pies.



A meses de iniciadas las operaciones en la Terminal de Graneles Montevideo (TGM), Uruguay Portuario visitó las instalaciones de este emprendimiento emplazado frente al Acceso Norte del Puerto capitalino y entrevistó al Gerente General de Obrinel S.A., Emilio Perazzio, para dar a conocer en profundidad los alcances de este proyecto que ya ofrece al mercado local e internacional los máximos estándares de calidad para el acopio, acondicionamiento y embarque de graneles.

Eficiencia al servicio de los graneles en Uruguay



En 2010 Obrinel S.A. ganó la Licitación Pública Internacional para instalar una Terminal de Graneles en el Puerto de Montevideo. La producción agroindustrial y las necesidades que surgieron a partir del incremento en la cosecha y exportación de commodities, obligaron a la empresa -producto de la sociedad entre Christophersen S.A. e Hidrovías do Brasil S.A.- a modificar el proyecto inicial y readaptar la terminal a los requerimientos de una actividad que se desarrolló exponencialmente en nuestro país.

A partir de la experiencia en el rubro de sus gestores y el feedback con los potenciales clientes, en enero de 2014 comenzó la etapa de construcción para la que se eligieron materiales y tecnología de última generación. Durante la descripción de estas obras, Perazzio hizo hincapié en las consideraciones especiales respecto de la seguridad, salud ocupacional y el cuidado del medio ambiente por parte de TGM, además de recalcar que cuenta con infraestructura para atender las más altas exigencias de calidad en el transporte de este tipo de mercaderías.

Tras casi 2 años de trabajo y preparación, tanto a nivel obras civiles como de dragado, la Terminal

comenzó a operar con movimientos de soja y otros productos de la zafra 2016.

Inversión: USD 100:000.000

La Terminal

Ubicada en un predio de 7,5 hectáreas ganadas a la Bahía de Montevideo, se trata de una de las terminales más modernas del Cono Sur. Sin ser la más grande del país o la región en cuanto a volúmenes de almacenaje o carga, su puesto de atraque propio (exclusivo para graneles) y un sistema de gestión integrado que se centra en la eficiencia y la calidad, suman competitividad para el sector agro-industrial-exportador.

Infraestructura

Capacidad de almacenaje: 123.000Ton

Capacidad de carga: 1200Ton/hora

Profundidad de muelle: -12,5m

Puesto de atraque: 300m

[Muelle de barcazas: Long. 130m / Prof.: -7m]

Su posicionamiento geográfico privilegiado la erige como la única terminal especializada en graneles



del Río de la Plata, estrechamente vinculada a un hinterland de producción agrícola y en la desembocadura de la Hidrovía que conecta al sur de Bolivia, Paraguay, el litoral de Argentina, el sur de Brasil y por supuesto a Uruguay.

La localización y capacidad operativa le permiten a TGM reducir costos y demoras a las navieras y competir a nivel regional con grandes terminales de los países limítrofes.

La Operativa

El proceso logístico vinculado al movimiento de granos está absolutamente digitalizado. Un software especialmente desarrollado para su actividad y la previsión de playas externas e internas para aparcamiento de camiones, ingreso exclusivo al predio y balanzas propias permite optimizar los movimientos en cada etapa de la actividad. Todas las gestiones documentales se realizan fuera de la Terminal y la operación de descarga se coordina con antelación para evitar esperas, aglomeraciones y perjuicios para la mercadería y el tránsito del recinto o la ciudad.

TGM cuenta con un laboratorio especializado de última generación para el análisis físico y químico de todos los productos, lo que aporta un valor agregado a su servicio ya que pueden establecerse el estado y la calidad del grano, y realizar los procedimientos de secado o zaranda necesarios para mejorarlo previo a su embarque.



Algo que impacta a simple vista es la capacidad de los 15 silos donde se almacenan los diferentes granos y las cintas transportadoras de 500m que se elevan desde el terreno ganado al mar hacia el muelle. La mercadería ingresa al Puerto antes que los buques amarren en Montevideo, reportando un gran beneficio para las navieras que pueden prever las escalas, reducir las esperas y -también gracias



a la capacidad de las cintas y shiploaders- realizar un embarque de granos más eficiente.

Al hecho de poder anticipar la carga se suma un ítem más que significativo para las operaciones que es la profundidad del muelle, que permite llevar a cabo el top off de los buques que vienen a completar sus bodegas. TGM puede recibir buques Panamax y PostPanamax de más de 90.000 toneladas de capacidad.

*La Terminal se encuentra en proceso para obtener la Certificación Internacional **GMP+B3 Feed Safety Assurance Certification**, que garantiza la inocuidad alimentaria de los productos manipulados y reporta un diferencial más que importante para las exportaciones a mercados exigentes en este sentido como pueden ser los países europeos.*

Contexto

2016 fue un año particularmente complejo para el sector, afectado por bajos volúmenes debido, primero, a la sequía y luego a las inundaciones que se dieron en nuestro territorio. La calidad de los granos no fue la mejor y eso repercutió directamente en el negocio. Según el Gerente de TGM las proyecciones para 2017 son mucho mejores: los cultivos están en buenas condiciones y se espera una buena zafra para recuperar la actividad.

1/3 de la producción de granos de todo el país sale por el Puerto de Montevideo.

Los granos movilizados son: soja, arroz quebrado, malta y trigo, siendo el primero el generador del



máximo volumen de carga; como en la mayoría de los países vecinos desde la expansión y desarrollo de la producción granelera en el siglo XXI.

Responsabilidad Social, Seguridad y Medio Ambiente

La empresa, desde su génesis, está concebida con una fuerte orientación hacia estos tres conceptos - que trascienden los postulados estratégicos- y en los hechos se percibe una labor real para cumplir con aspectos esenciales vinculados a la seguridad laboral, el cuidado del ambiente y la RSE.

Más allá de la gestión del tránsito de camiones que ya implica un gran cambio para el Puerto y la ciudad, la empresa invirtió en infraestructura e implementos de insonorización para los ventiladores de los silos, compuertas especiales en los tres andenes de camiones, ductos y aspiradores industriales en todos los puntos de descarga y demás medidas que colaboran con el cuidado del ambiente.



En ‘el entorno’, conformado por vecinos, el Municipio, empresas y el propio Recinto Portuario, se reconoce el trabajo realizado a nivel medioambiental y las medidas adoptadas por Obrinel para evitar la polución que genera un emprendimiento de estas características y envergadura.

Como otro aporte a la integración e interacción puerto - ciudad, en la torre de carga más visible del muelle, a artista plástica Sandra Fassi realizó un mural -réplica de una obra del Maestro Joaquín Torres García- de grandes dimensiones construido con la técnica de mosaico.



En cuanto a la seguridad, la empresa se rige por lo estipulado en el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Durante la entrevista con Emilio Perazzio y tras un recorrido

junto a Uruguay Portuario por la planta pudimos observar que sus protocolos están centrados en la salud de los empleados.

TGM cuenta entre sus jerarquías con una Gerente de Seguridad y Salud Ocupacional, encargada de desarrollar y aplicar un programa especial con el fin de prevenir y reducir al mínimo los riesgos potenciales que implican las actividades de la Terminal. De acuerdo a determinadas evaluaciones y a los diferentes puestos, cada funcionario recibe una inducción a la empresa y formación en cuanto al uso de los equipos de protección (obligatorios), procedimientos en caso de contingencias, plan de emergencia y primeros auxilios.

En este sentido también vale destacar que TGM ha adaptado y cuenta con infraestructura e instrumentos que permiten la accesibilidad universal para la inclusión de personas con discapacidades físicas y sensoriales al equipo de trabajo. Existe una clara convicción por parte de la empresa y sus jerarquías de insertar en este ámbito laboral a personas discapacitadas, determinación que tiene un gran impacto a diversos niveles.

Proyectos

Además de obtener la Certificación GMP+B3, la Terminal de Graneles Montevideo se prepara a concretar el dragado e inaugurar un Muelle de Barcazas de 130m de longitud y -7m de profundidad. A mediados de 2017 se prevé tener operativo el puesto de atraque para estas embarcaciones que navegan en la Hidrovía y, con los granos producidos en la región, ampliar el volumen de mercaderías movilizadas por la Terminal.

Según Perazzio, esta operativa requerirá de un trabajo conjunto con la Administración Nacional de Puertos. Consultado por la relación con la autoridad portuaria, destacó que existe contacto fluido y permanente a todo nivel. TGM está inserta en el Puerto de Montevideo y el diálogo con ANP, la Dirección Nacional de Aduanas, Prefectura, MGAP y la Intendencia de Montevideo, entre otros, es fundamental.

“Compartimos la preocupación y acompañamos el esfuerzo realizado por las autoridades para la profundización de los canales, pero es fundamental llegar a los 13 metros”.

Emilio Perazzio, Gerente General de TGM

Para el representante de la Terminal, una reducción sustancial en las tasas a la mercadería permitiría aumentar el volumen y, por lo tanto, incrementar la operativa. La merma en los ingresos se vería compensada por los dividendos generados a partir de la actividad de los demás actores que participan en esta cadena logística, potenciando a Montevideo como hub de la región.

“Un práctico es un profesional que guía a los buques en los canales hacia y desde los puertos, es quién hace cumplir a los buques con las reglamentaciones y obligaciones de cada Estado.”

Guiando buques en el Puerto de Montevideo.



La práctica de llevar hacia el Puerto a los buques que llegan y luego retirarlos tiene muchísimas aristas poco conocidas fuera de la colectividad portuaria, e incluso dentro de esta. Para conocer en detalle esta importante actividad, entrevistamos a la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo representada por el Sr. Eduardo Boubet, egresado de Universidad del Trabajo del Uruguay (UTU) como Patrón de cabotaje y pesca, práctico desde el año 2008 y el Sr. Osvaldo Pirez, Capitán de fragata, retirado de la Armada Nacional, práctico desde el año 2010.

¿Qué es la Sociedad de Prácticos y quiénes la integran?

Es una Sociedad gremial que nuclea a los prácticos del Puerto de Montevideo. Los protege, ayuda con sus tareas administrativas y en los embarques. Un práctico es un profesional que guía a los buques en los canales hacia y desde los puertos, es quién hace cumplir a los buques con las

reglamentaciones y obligaciones de cada Estado. Existe a nivel mundial y lo que hace es ejercer soberanía, o sea, obliga al capitán y a su buque a cumplir con el tráfico y las reglamentaciones de cada puerto, dónde debe entrar en cada canal, a qué altura, con qué calado, a qué muro va y demás tareas de coordinación.

Los prácticos se dividen en prácticos de zona y en prácticos de río. Los prácticos de zona existen cuando por su tráfico y la cantidad de movimiento que tiene ese puerto se generan condiciones especiales, por ejemplo, es lo que ocurre en el Puerto de Montevideo. El litoral oceánico y toda la parte navegable del Río Uruguay están agendados, coordinados, por los Prácticos de Río que están nucleados en la Corporación Uruguaya de Prácticos de Río. En Punta del Este llevan práctico los barcos con pasajeros, cuando entran a la Bahía de Maldonado. Los puertos deportivos no necesitan prácticos para las entradas y salidas de las embarcaciones.

¿A qué necesidades responden la Sociedad y sus prácticos?

La Sociedad, por ser una asociación gremial, tiene como objetivo amparar a los prácticos para que no estén separados cada uno en su labor y tampoco entren en una competencia entre ellos, porque así lo establece la Ley de Pilotaje N° 16.595 y el Reglamento General de Práctico que expresan que debe ser a turno riguroso y equitativo el trabajo. Es decir, que todos deben embarcar en determinado punto, en determinado tiempo y cumplir en el año tanta cantidad de maniobras, eso que está establecido lo cumple la Sociedad.

¿Cómo se forma un práctico, qué estudios y qué experiencia tiene que tener?

Un práctico básicamente nace de la experiencia de ser capitán. El origen del práctico, viene de tres ramas: militar, mercante o patrones. Todos tienen que tener experiencia previa antes de ser prácticos, luego deben dar un concurso con examen escrito y oral, al ganar, pasan a otra etapa donde tienen que hacer maniobras para demostrar su idoneidad en el cargo. Una vez aprobada esa etapa comienzan cinco meses de práctica con otro práctico presente que lo ayuda, pero el nuevo es quien tiene que hacer la maniobra. Una vez que ingresa a la Sociedad y empieza a ejercer funciones, debe guiar cualquier barco que le toque, sin importar el tamaño y las condiciones dadas.

“Una vez que ingresa a la Sociedad y empieza a ejercer funciones, debe guiar cualquier barco que le toque, sin importar el tamaño y las condiciones dadas.”

¿Existen cupos para ingresar a la Sociedad de Prácticos?

Si, hay un cupo. Las vacantes son de acuerdo a la cantidad de movimientos que hayan realizado en el año. Todos los prácticos tienen que tener 198 movimientos en el año obligatorios. Si está por encima de eso genera una vacante y si está por debajo de eso no hay vacante. Eso se hace justamente para mantener la idoneidad del práctico y su conocimiento de la zona.

¿Cuál es la responsabilidad del práctico al entrar un buque?

La responsabilidad del práctico es total en lo que se asume como maniobra. Luego del acuerdo de 1911 en Londres, la responsabilidad final siempre es del capitán. El práctico es un asesor del capitán y por tal razón, sobre la maniobra la responsabilidad corresponde al capitán. Si el capitán en algún momento ve que la maniobra es riesgosa tiene toda la potestad para decirle al práctico que eso no lo hace. El control del buque lo tiene el práctico, pero las órdenes se las da al

capitán. El capitán transmite las órdenes tanto a la tripulación como al timonel. El nexos nunca deja de ser del capitán. Por ejemplo el práctico le dice al capitán “estribor 10” y éste repite la orden al timonel.

“El control del buque lo tiene el práctico, pero las órdenes se las da al capitán.”

¿Cómo se cubren las responsabilidades en caso de accidente? ¿Cómo son los seguros?

Los errores del práctico están incluidos dentro de los seguros de los barcos porque la responsabilidad patrimonial de cualquier persona normal no cubriría el daño que podría llegar a ocasionar un problema en el puerto, una colisión, una obstrucción en el canal, por eso los seguros de los barcos cubren incluso a los prácticos.

¿Con cuántas embarcaciones cuenta la Sociedad de Prácticos?

En este momento con 5 lanchas. La última fue puesta en servicio el año pasado.

¿Dónde recibe el práctico el buque cuando llega a Montevideo?

Normalmente la zona desde donde vienen los barcos es el Este, vienen de Brasil o del Canal Punta Indio desde Buenos Aires. Está establecida una Zona de Fondeo y servicios donde los barcos esperan a que les toque su turno para entrar a puerto. Una vez que los barcos son despachados, tienen hora de entrada y tienen práctico asignado de acuerdo a su calado, proceden a los diferentes



puntos de embarque. Por el Reglamento depende del calado del buque dónde sube el práctico, hasta 8 metros en el kilómetro 9.36, más de 8 metros al kilómetro 13 y así sucesivamente. Con más calado más lejos para evitar que el buque transite dentro del Canal sin práctico. El buque tiene que transitar con práctico por si hay cruce o si hay tráfico en el Canal de Acceso a Montevideo que sea coordinado por este. A la salida del Puerto se lo lleva hasta que el buque tenga agua segura, es decir, hasta que tenga suficiente cantidad de agua debajo del casco para que pueda navegar libremente.

El 70 % de los barcos los estamos tomando entre el kilómetro 16 y el 13 ya que su calado es inferior a los 10m. El práctico sube al barco afuera del Canal, establece una comunicación con el capitán, en donde intercambian información y una vez que el práctico toma el control del barco, ingresa al Canal y procede a navegar hacia el Puerto. Al llegar efectúa la maniobra de atraque en el muelle que le corresponde de acuerdo al despacho.



Para barcos con muy poco calado, como pueden ser los pesqueros o barcos pequeños que vienen en lastre, se establece una zona de espera que se llama JP1 o sino los pesqueros más chicos pueden esperar aquí entre los kilómetros 4 y 6,5. Siempre fuera del Canal porque lo que hace el práctico es coordinar y regular las interacciones de los diferentes barcos que van entrando y saliendo, entonces es fundamental que haya una persona idónea que haga ese intercambio de información y esa interacción entre los diferentes buques.

¿Cuándo un buque navega a Buenos Aires también se manejan con prácticos de la Sociedad de Prácticos de Montevideo?

No. Lo que hacemos nosotros es sacar los buques que van para Buenos Aires y se los entregamos a los prácticos de río en alguno de los puntos de desembarque, dependiendo del calado, y ellos continúan la navegación hasta la rada de Buenos Aires donde el práctico argentino lo toma y lo ingresa al Puerto de Buenos Aires. Lo mismo a la inversa, cuando el barco sale de Buenos Aires con destino a Montevideo, lo guían prácticos del Puerto de Buenos Aires, se lo entregan a los prácticos de río que lo traen a la rada uruguaya y desde ahí los ingresamos nosotros en el canal.

Los cambios climáticos que ha habido. ¿Han cambiado el trabajo para ustedes?

Siempre se trata de hacer la maniobra con seguridad. Lo primero, y es una premisa para todos los prácticos, es que los buques hagan sus maniobras en forma segura, tanto de entrada como salida. La mejor maniobra es la que no rompe nada, no es la más rápida. Evidentemente para el capitán también. Con vientos fuertes, dependiendo de si el buque está en una situación de peligro o

en una situación que está comprometida, hay que terminar la maniobra o hay que hacer una maniobra para llevarlo a un lugar mejor, ya sea a mar abierto, reforzar los cabos o terminar la maniobra como nos ha pasado.

“Lo primero, y es una premisa para todos los prácticos, es que los buques hagan sus maniobras en forma segura, tanto de entrada como salida.”

Se dice que los prácticos ganan muy bien. ¿Es verdad?

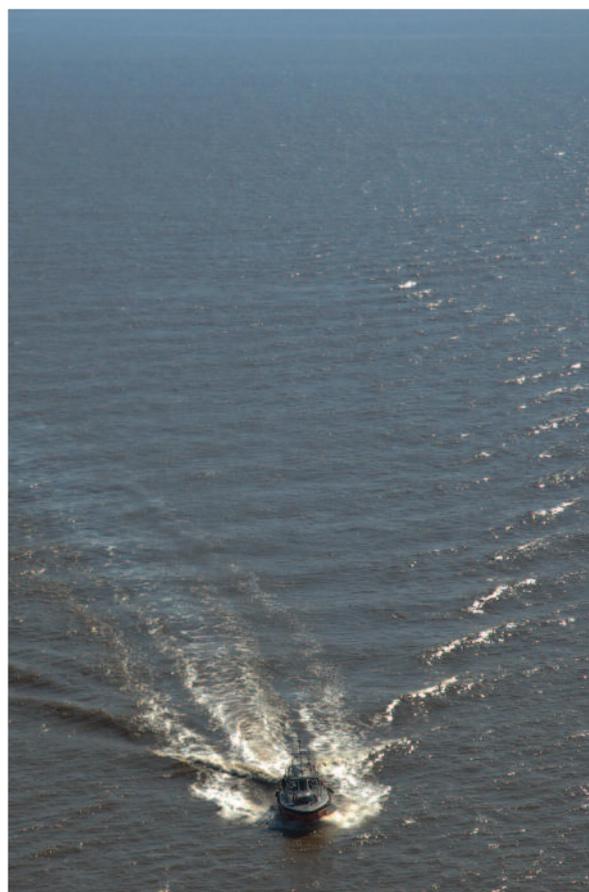
El práctico gana lo suficiente para el riesgo de vida que tiene.

¿Cómo se coordinan las acciones con las autoridades portuarias?

Todos los años con la autoridad marítima, la Prefectura, se establecen ciertos representantes de la Sociedad para trabajar en todo lo que tiene que ver con el tráfico y coordinar las acciones. También con ANP y la Armada. En esas reuniones contamos con un práctico asesor, que es designado por la Sociedad.

¿Cómo es la relación con los demás miembros de la comunidad portuaria?

Excelente. Esto es un equipo, somos un engranaje base en todo el equipo. Somos todos usuarios del



Puerto. Si por ejemplo el amarrador no hace su trabajo correctamente, nuestro trabajo se ve afectado. Si los compañeros que están trabajando en los remolcadores no hacen su trabajo como tienen que hacerlo, nosotros tampoco podemos hacerlo bien. Nosotros somos un engranaje más en todo este equipo. El práctico sin el remolcador y sin los amarradores no puede hacer nada, porque un barco de gran tamaño luego que entra en el Canal y no puede valerse por sí mismo, no tiene forma de atracar, si no es por los remolcadores y sus patrones la circulación sería imposible. Nuestra relación con los amarradores y con los patrones de los remolcadores es muy estrecha, porque somos un equipo y eso es lo que prevalece al final, cuando todo sale bien y termina el barco atracado, el equipo funcionó correctamente. En las épocas de mal tiempo o en los temporales, esa relación se estrecha, se hace más profunda y eso ya queda, se arraiga, porque ya sabemos y confiamos en lo que va a hacer el otro.

“Nuestra relación con los amarradores y con los patrones de los remolcadores es muy estrecha, porque somos un equipo y eso es lo que prevalece al final, cuando todo sale bien y termina el barco atracado, el equipo funcionó correctamente.”

¿Es más fácil el trabajo si el buque que viene ya ha venido y conoce nuestro Puerto?

Eso lo vemos nosotros a diario. Los capitanes que recién vienen al Río de la Plata, no quieren ingresar al Canal, no quieren pasar más del kilómetro 30 y quieren que lo vaya a buscar un práctico. Eso para nosotros es un orgullo porque evidentemente confían que nosotros los vamos a llevar por el buen camino. Los capitanes que ya han venido, que tienen experiencia en el Río de la Plata, ya ingresan con el buque, saben donde tienen que esperar, después cuando entran al



Puerto no se llevan la sorpresa de que tienen que pasar la escollera principal, la segunda escollera, la tercer escollera, ir al hangar 8. Todo eso ya lo han pasado y ya no te lo preguntan. Es un 20 por ciento más que tenemos a favor.

Lo más importante de todo y para todos es la seguridad.

Exacto, la seguridad es lo primordial. La seguridad nos da a nosotros la continuidad de maniobra y de trabajo en este Puerto. Si hay un accidente se tranca la mayor vía de exportación e importación del país ya que el comercio está acá, en el Puerto de Montevideo, entonces lo que no puede pasar es que eso sea interrumpido.



¿La tecnología nunca va a sustituir a los prácticos?

En una decisión un segundo de demora puede representar poder frenar o no un barco y este es una máquina muy difícil, muy compleja, no hay modelo matemático que represente la realidad que el práctico vive cuando está parado en el puente. Evidentemente la tecnología ayuda mucho pero no va a sustituir, al menos en el corto plazo, la realidad que tiene el práctico. Pero más allá de eso, en el mundo lo que representa un práctico es la soberanía de un país, es un representante del Estado que hace cumplir al buque las obligaciones y las a reglamentaciones locales y eso garantiza la seguridad de las transiciones en los canales y del tráfico marítimo que se ha incrementado exponencialmente.

Ahora que sé extendió el territorio marítimo uruguayo. ¿Eso aumenta su trabajo?

Lo fundamental es que el ciudadano uruguayo mire más hacia el mar y no tanto hacia la tierra. Porque realmente no conocemos el mar, no es un país o una población que tenga afinidad con el mar, es poca la gente que la tiene y se relaciona con él. Tal vez si hubiera explotaciones petrolíferas o lo que se llama el off shore eso generaría más trabajo y gente que venga a conocer más el mar.

¿Cuál es su teoría? ¿Por qué le damos la espalda al mar?

Porque es sencillo ir al interior del país y conseguir alimento, para qué vamos a ir al mar si tenemos todas las vacas corriendo ahí en el fondo.

¿Cómo se da el recambio generacional en la Sociedad?

Hay una edad mínima para ingresar como práctico, son 35 años, una edad máxima para presentarse que son 50. Eso determina que por un tema etario se de una segregación por tiempo con la gente que entra, más o menos tenemos todos la misma edad al ingresar, entonces nos vamos a retirar todos a la misma edad. Hasta los 70 años, por la Ley y por el Reglamento es el máximo permitido para trabajar, pero a los 65 ya te puedes retirar.

¿Hay gente que se queda hasta los 70 años?

Podemos decir que en la última generación, entre el 70 y el 80 por ciento se retiró a los 70 años.

¿Cuántas horas pueden trabajar?

Cuando generamos más de 8 horas continuas de trabajo se nos otorga lo que se llama un "turno por demora". Tenemos una lista de embarque que le corresponde a cada barco, cuando sale el barco le corresponde un práctico, si pasan las ocho horas, termina un turno y vas a tu casa para descansar. Normalmente el turno es de casi un día, porque si ya hiciste tu embarque y sé te da otro turno ya no embarcarías hasta el otro día, eso se hace para evitar la fatiga.

Es mucha responsabilidad y tensión.

Es mucha responsabilidad, la tensión los primeros años no vamos a decir que no existe, cuando te toca un barco de estos grandes, pero cuando el práctico ya tiene profesionalismo y experiencia por haber pasado por muchas situaciones, es más laxo el tema de los nervios. Pero la responsabilidad es fundamental. No se nace práctico, te haces práctico. Y el que dice que nace práctico está equivocado. Siempre se aprende algo nuevo. Lo fundamental es que si algo sale mal en la maniobra no se tome como una frustración, sino que se trate de ver qué sucedió y tratar de solucionarlo a tiempo. La maniobra siempre se debe preveer con

tiempo. Si puedo lograr imaginarme qué va a suceder, lo tengo resuelto.

¿Es el Puerto de Montevideo difícil para el atraque y desatraque?

Esa pregunta la deberían responder los capitanes que nos visitan, considerando que el Puerto quedó estrecho para el crecimiento de los buques. Nació siendo muy moderno, muy amplio, pero si se fijan en la mayoría de sus muelles están diseñados para 120 metros de eslora y los barcos hoy tienen 330 metros, los buques han crecido exponencialmente. La instalación portuaria sigue siendo la misma pero los buques han crecido, entonces la conclusión es: el Puerto de Montevideo está quedando estrecho, hay que hacerle pequeñas modificaciones pero que serían importantes. Si bien el tráfico ha aumentado, lo que más aumentó es el tonelaje.

“La instalación portuaria sigue siendo la misma pero los buques han crecido, entonces la conclusión es: el Puerto de Montevideo está quedando estrecho, hay que hacerle pequeñas modificaciones pero que serían importantes.”

¿Qué importancia tiene el dragado del Canal de Acceso?

Es fundamental porque hoy todos los buques tienden a traer más cargas y eso aumenta el calado del barco y se precisa más profundidad. Es una cadena: más calado, más mercadería, más tráfico. Es una consecuencia lógica. Lo vemos en los puertos desarrollados de Europa. En Rotterdam han tenido que llevar el dragado a 26 metros y tiene una zona de maniobra de 26 metros. Ahí giran los buques, un barco en Rotterdam normalmente tiene entre 17 y 18 metros de calado.

Resumen histórico de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo.



El Canal de Acceso, la Terminal Cuenca del Plata (TCP), el canal hasta la Terminal de Graneles Montevideo (TGM), el nuevo Muelle C, la zona de maniobras y el antepuerto del Puerto de Montevideo están a una profundidad de 12 metros.

Obras portuarias de dragado redefinen al Puerto de Montevideo.

Desde el pasado hasta el presente.

Hace más de 100 años cuando los barcos veleros y a vapor que venían a Montevideo tenían 6 metros de calado como máximo, quienes tuvieron a su cargo la planificación del nuevo Puerto de Montevideo, con visión amplia hacia el futuro, construyeron muelles con posibilidad de ser dragados hasta 10 metros. Buena parte de esa estructura es la que se sigue utilizando hasta el día de hoy. Más de un siglo pasó hasta que ante el avance tecnológico en la navegación, comenzaron a cambiar los muelles, la profundidad náutica del Puerto y su Canal de Acceso.

Según el gerente del Área Infraestructura de ANP, Ing. Andrés Nieto, lo que se hizo durante el siglo pasado a los muelles originales fue reforzar la superestructura para permitir cargas mayores, sin embargo las fundaciones de los muelles continúan siendo las mismas pilas fundadas a 10.50 metros del Wharton al construirse el puerto. Aclara que los muelles originales no pueden ser dragados a más de 10 metros, ya que se descalzarían.



Los que sí pueden ser dragados a profundidades mayores son los nuevos: el de la Terminal Cuenca del Plata (TCP), el atraque de la Terminal de Graneles Montevideo (TGM) y el nuevo Muelle C. Todos ellos están diseñados para ser dragados hasta los 14 metros.

En cuanto al dragado, el Ing. Nieto sostiene que es una infraestructura más, con la característica fundamental de que debe acompañar el crecimiento de los buques. Hasta la década de los 80', se dragaban las dársenas interiores y el Canal de Acceso en la parte norte sur del 0 al -6, no había necesidad de dragar más profundo porque no entraban buques de gran calado. En esa época ANP adquirió la draga D 9, Alfredo Labadie, con la que se hizo la apertura y el primer gran dragado de lo que es hoy el Canal de Acceso, recuerda Nieto.

De acuerdo a lo expresado por el gerente del Área de Dragado de ANP, Sr. Schubert Méndez, hoy en día el dragado del Canal de Acceso a Montevideo, el del canal hasta TGM, la zona de maniobras y el antepuerto están

a una profundidad de 12 metros. A su entender las necesidades de dragado del Puerto de Montevideo para competir en la región, pasan por tratar de mantener un buen calado que compita con los puertos inmediatos en la cadena, en nuestro caso los de Buenos Aires y Río Grande do Sul en Brasil. Montevideo trata de posicionarse como un puerto Hub, para lograrlo lo necesario es llegar a una profundidad náutica razonable para que trabajen barcos de una capacidad tal que tomen este puerto como su terminal de trasbordo, carga y descarga de la región sur, con el valor agregado que eso significa para Uruguay. De acuerdo a Méndez, hoy somos el puerto más al sur con mejores promedios de calado, y contamos con un Canal de Acceso bien mantenido y acorde a los buques que llegan a nuestra terminal.

“Hoy somos el puerto más al sur con mejores promedios de calado, y contamos con un Canal de Acceso bien mantenido y acorde a los buques que llegan a nuestra terminal.” Schubert Méndez

Con respecto al equipamiento con el que cuenta ANP, las dragas actuales tienen una antigüedad y una vida útil cercana a la obsolescencia, sin embargo siguen trabajando gracias al trabajo de los técnicos de ANP y al mantenimiento que se les hace, aclara Méndez. “Obviamente hace falta la draga que se mandó a construir. Además ya estamos trabajando el Directorio, la Presidencia y el Área de Dragado, en la adquisición de otros equipos como ser: un pontón con una retro potente -similar a la que trabajó extrayendo las piedras en el muelle -, que permitirá trabajos con suelos duros a pie de muro. Este tipo de dispositivos permitirán también una movilidad tal, que los costos-beneficios serán enormes para el puerto de Montevideo.”

Respecto al dragado en el interior del puerto, los entrevistados acuerdan que se ha logrado, conjuntamente con la dirección del proyecto del muelle C y la empresa Dredging International, llevar a que toda la dársena 2 quede operativa a 12 m. Esto ha permitido operar con buques de gran calado, y comenzar a recibir las consultas de las compañías navieras ante la atracción que significa disponer de un muelle de 12 m de calado ya operativo y ante una etapa de extensión del mismo.

El cuidado medioambiental.

El dragado del lecho marino conlleva movimiento de sedimentos por ello ANP, a través de su Unidad de Gestión de Medio Ambiente, pone especial atención en los controles y los estudios de impacto ambientales. El responsable técnico medioambiental, Lic. Ricardo Vallejo, relató a Uruguay Portuario los últimos estudios

realizados y sus conclusiones. La planificación que se hizo para dragar el Canal de Acceso fue realizar una apertura de hasta al menos 13 metros con 140 metros de solera (ancho), y el total de metros cúbicos a dragar era de 1.152.890 m³.

“Se hicieron 14 puntos de muestreo, de los cuales se obtuvo 42 muestras testigo, 14 de la parte superior del lecho, 14 de la parte media de lo que había que profundizar y 14 en el fondo -a los -13 metros del lecho del Río de la Plata-, en toda la extensión del trazado de prolongación del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, desde el kilómetro 42.400 al kilómetro 55 donde alcanza la isobata natural.

A todas las muestras se le hizo el análisis de toxicología, todas dieron indicadores por debajo de los valores límites que establecen las normas españolas, que son los índices que la ANP utiliza de acuerdo al convenio de Londres y al convenio de Oslo para el norte de Europa y Barcelona en el Mediterráneo, y son comparables a los sedimentos que podríamos tener nosotros, por lo tanto se determinó que el dragado era Clase I de Libre Disposición.

Una vez obtenidos estos resultados en las extracciones de muestras, se realizó un perfil sísmico y batimétrico de toda la extensión del canal, adquiriendo datos con una sonda hidrográfica, atravesando el canal en forma de zigzag. Este estudio concluyó que el lecho del canal es de arcilla y limos blandos o muy blandos que no ofrecen mayor resistencia para el dragado. Desde el punto de vista ambiental esto ofrece dos ventajas: al ser limos o arcillas podrían tener encapsulado metales pesados, cosa que fue descartada con los resultados de las pruebas realizadas, y la otra ventaja es que como no son suelos duros, no se necesitan dragas de corte que puedan poner un particulado mayor en la suspensión en el agua.

El vertido del dragado se planificó desde el canal hacia la costa uruguaya. Para ello se realizaron modelos matemáticos investigando la dispersión de sedimentos dragados; el objetivo fue verificar que el sedimento no llegara a la costa y generara un impacto en las playas o afectara a otros canales de navegación, como el Canal del Indio que conecta al Puerto de Buenos Aires y es administrado por Argentina.

En cuanto al proyecto de extensión del canal, se han realizados todos los estudios medioambientales necesarios, los cuales concluyeron en que el Índice Global de Impacto es positivo 2, lo que resulta un índice medianamente positivo para esta apertura que no afecta al Canal del Indio y no presenta impactos sociales y paisajísticos significativos ni afectación de la costa. Sí es posible una afectación del ecosistema, pero éste sería transitorio -las especies migrarían durante la obra y después volverían al lugar de origen-, por lo tanto no existen elementos adversos para la realización del mismo.”

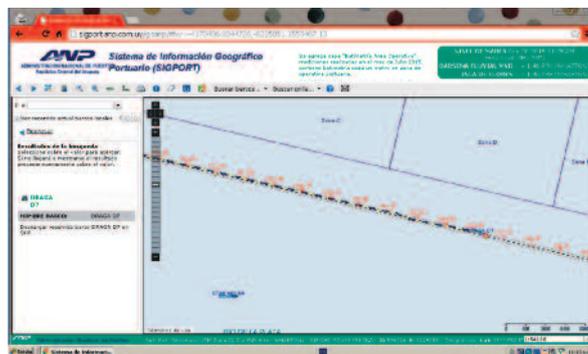
El aporte de los estudios batimétricos.

Por su parte, el Ing. Fabián Barbato, asesor de Presidencia de ANP, colabora técnica y metodológicamente desde su profesión de Ingeniero Agrimensor con los estudios batimétricos que realiza la Unidad Planificación y Control de Dragado. El trabajo consiste en el apoyo técnico en geoposicionamiento 4D y validación de entregables, tanto en cálculos volumétricos planificados de dragado y efectivamente dragados, necesarios para la evaluación de la obra o para, en los casos que los trabajos sean tercerizados,

conocer de manera precisa el monto a pagar a la empresa contratada en función de volúmenes efectivamente extraídos.



“Resulta imprescindible vincular las obras a proyectos de ingeniería, administrarlos y gestionarlos como tales, ya que un dragado es una obra de ingeniería. Se debe conocer previo al proyecto de dragado, como es la estructura sedimentológica del lecho marino, en qué profundidad se encuentra, vinculando estos datos al diseño de taludes, ejes, profundidades máximas y mínimas, y tolerancias de la obra de ingeniería.” Con los datos obtenidos de batimetrías iniciales, intermedias de control y finales, durante toda la ejecución se podrá evaluar cuantitativamente el volumen extraído, sus rendimientos, realizar eventuales correctivos y cómo resultaron geoméricamente las trazas de los canales sobre las zonas de fondeo y de maniobras, en comparación con el proyecto original. Como en toda obra de ingeniería: diseño, proyecto, ejecución, control y validación.



Otro punto destacado por el Ing. Barbato es el avance obtenido desde el punto de vista tecnológico como apoyo a la gestión operativa y en particular al dragado. “Hoy disponemos de dos mareógrafos de radar inteligentes e inalámbricos que transmiten toda la información en tiempo real vía GPRS, uno instalado en la dársena fluvial del Puerto de Montevideo y otro en la Isla de Flores. Ambos fueron adquiridos y son administrados y mantenidos por ANP. La información que de allí se extrae está disponible y abierta en la página Web del instituto en tiempo real”. Se cuenta también con una estación climatológica completa en Isla de Flores y otra en el Recinto Portuario de Montevideo. “Estos dispositivos y su información integrada en el SIGPORT nos permite tener en tiempo real las mareas en 2 puntos geográficamente claves para la navegación, que no siempre son las mismas ya que hay una onda de marea que ahora se conoce perfectamente, que llega a ser de 30, 40 y hasta 60 centímetros. Estas diferencias, son relevantes y es necesario tenerlas en cuenta tanto

para operativas de cargas, navegación, como para la realización de batimetrías y el propio dragado”, concluye Barbato.

Como complemento al conocimiento preciso de las mareas se ha implementado y está en pleno funcionamiento un sistema inteligente de GPS/GNSS, instalado sobre una base geodésica en Isla de Flores, lo cual permite que cualquier trabajo de relevamiento batimétrico se pueda realizar desde el punto de vista de precisión posicional, en el entorno del centímetro. “Esto es posible, pues la estación GPS/GNSS UYIF transmite tanto en VHF como por GPRS-NTRIP, las correcciones posicionales a cualquier GPS que permita recibir la corrección diferencial. La implementación de este sistema implica una gran mejora estratégica, pues la ANP establece ahora un solo marco de referencia geodésico para todas las mediciones o levantamientos, sean de ANP como de terceros, lo cual permite una integración vertical de datos y un control sin incertidumbres posicionales. Este sistema cubre la totalidad del Canal de Acceso hasta el proyectado KM55, y obviamente toda la zona marítima del Puerto de Montevideo. Nuestra base de Referencia Geodésica Activa UYIF_ANP integra desde noviembre del 2016, la Red Activa REGNAROU Oficial del Servicio Geográfico Militar, componente del Sistema SIRGAS Americano.”

Toda esta información se integra y gestiona en el SIGPORT, una aplicación de información geográfica que administra esos datos GPS, mareográficos y climáticos, además de la posición AIS de los buques, obras de infraestructura y dragado marino, y zonas operativas de todos los puertos comerciales del país.

Cualquier interesado puede consultar en el SIGPORT la información actualizada de las áreas operativas, de la cartografía, batimetrías actualizadas, vuelos aéreos de alta precisión y definición una vez por año, una red geodésica de apoyo para cualquier trabajo de infraestructura, y además los datos de los dos mareógrafos, de la estación climatológica y de la estación permanente de GPS. Esta información es un servicio fundamental que puede recibir cualquier buque que tenga un sistema de captación de señal tanto de IS como de GPS.



Esto se ha logrado con la adquisición no solamente de equipos, sino también de software claves de estándar a nivel mundial para cálculos de batimetrías y posicionamiento con GPS. Barbato afirma que “Hemos avanzado mucho tecnológica y metodológicamente en estos últimos dos años. Queda mucho por hacer, pero podemos decir que hoy la ANP dispone de una

capacidad tecnológica similar a cualquier empresa de dragado privada, habiendo sido demostrada esta capacidad en el reciente control y validación del dragado de la Dársena 2 del Muelle C realizado por Dredging DEMA Group”

La visión de futuro.

Para el Ing. Nieto, la próxima etapa del dragado es llegar a los 13 metros en todo el Canal de Acceso luego que se obtenga la autorización de Cancillería tras los acuerdos con Argentina. “Para llegar a la profundidad natural de -13, se debería hacer una extensión del canal hasta el kilómetro 55, para ello ANP tiene los medios y el personal necesario para realizarlo.”

“Para llegar a la profundidad natural de -13, se debería hacer una extensión del canal hasta el kilómetro 55, para ello ANP tiene los medios y el personal necesario para realizarlo.” Ing. A. Nieto

Schubert Méndez concluye que la gran estrategia para el país pasa por estar muy atentos evaluando la oferta y la demanda, mundial y regional, para proyectar hacia el futuro las obras necesarias para seguir teniendo un puerto capaz de recibir embarcaciones de mayor tamaño y capacidad de carga.

En opinión del Ing. Barbato, en el futuro inmediato es fundamental consolidar el logro de los 12 metros de calado, “Montevideo tiene un Canal de Acceso que permite entrar buques con ese calado y de acuerdo a la demanda, y a como las navieras y las constructoras evolucionen en el diseño de los buques –cada vez tienen más manga y no necesariamente más calado– irnos adaptando a las necesidades. Creo que en los próximos cinco años tenemos que pensar en un muelle C trabajando a una profundidad de 12 m y en un futuro, si hay un cambio o si viene un emprendimiento nuevo al puerto, adaptarnos a la demanda”.

Un tema importante para el futuro es el cierre de la licitación referente al estudio del fondo náutico del puerto de Montevideo. Nos aclara Barbato “Este es un concepto nuevo que ya se ha estado aplicando en otros puertos similares al de Montevideo, puertos que tienen influencia de aguas oceánicas con aguas de río, lo cual provoca una mezcla, un depósito de sedimentos y un comportamiento que hay que estudiar con mucho detenimiento, porque si bien se caracterizan por ser barros fluidos, que no presentan un problema para la navegación en cuanto a la rotura de la quilla o de la parte inferior del barco, por otro lado si se trata esos sedimentos en forma tradicional es probable que se esté sobre dragando e invirtiendo recursos los cuales no son necesarios porque es un barro fluido que puede comportarse como navegable, siempre que esto sea avalado por el estudio del que estamos hablando.” Sobre las características del estudio del fondo náutico el entrevistado manifestó: “Es un trabajo muy complejo, pues solo de observación lleva un año. Tiene sus costos, pero la relación costo-beneficio en el caso de que los sedimentos se comporten como nosotros esperamos, y sea aplicable a Montevideo, va a provocar que se puedan ahorrar muchos millones de dólares por año de dragado de barro que hoy se hace. La idea es optimizar, aumentando la eficacia del dragado, disminuyendo costos y asegurando que las profundidades no dañen los barcos.”

La actividad del Área Comercialización y Finanzas ante los cambios tecnológicos y legales.



La implementación del Registro Único de Proveedores del Estado para la inscripción de proveedores, la emisión y recepción de factura electrónica, la implementación del pago a proveedores a través de medios de pago electrónicos y el cobro a través de medios de pago electrónicos por operaciones de determinados montos, son actividades que se enmarcan en una modernización de la gestión, asociada a las políticas de gobierno electrónico; éstas impactaron en las dependencias directas del Área Comercialización y Finanzas.

Registro Único de Proveedores del Estado (RUPE)

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley N° 18.834 del 4 de noviembre del año 2011, y al Decreto N°155/013 de fecha 21 de mayo del año 2013 “Reglamentación del Registro Único de Proveedores del Estado” nuestros funcionarios asistieron a los seminarios y conferencias dictadas por técnicos de la Agencia de Compras y Contrataciones del Estado (ACCE) acerca de las generalidades y cometidos del RUPE, así como también a las comunicaciones del cronograma de implantación en todo el Estado.

En marzo del año 2014 se celebró la primera reunión de referentes de las Empresas Públicas y Servicios Descentralizados. En el caso de ANP, se dispuso que el punto de atención fuera la Unidad

de Clientes y Proveedores lo que representó un cambio sustantivo en el manejo de la gestión, incrementándose el volumen de trabajo y la especialización de los recursos humanos.

La Agencia de Compras y Contrataciones del Estado requirió, para comenzar la implementación en ANP un Jefe de Proyecto o referente como nexo entre ambas instituciones y como responsable del mismo.

Se mantuvieron numerosas reuniones con el Departamento de Tecnologías de la Información y con la empresa IBM a efectos de evaluar los impactos de la implantación del RUPE en la base de datos de proveedores del Sistema de Abastecimientos y la forma de minimizarlos en todo el sistema.

Fue necesario que Antel instalara fibra óptica en todos los puertos del Sistema Nacional de Puertos para realizar la conexión de los equipos de ANP a la REDuy. Se realizaron las gestiones administrativas y técnicas a efectos de obtener las autorizaciones relativas a la conexión de ANP a la REDuy.

Fue necesario que Antel instalara fibra óptica en todos los puertos del Sistema Nacional de Puertos para realizar la conexión de los equipos de ANP a la REDuy.

Para el proceso de implementación del RUPE en ANP se procedió a la creación de usuarios para desempeñar los nuevos roles: gestores a cargo de la creación y mantenimiento de usuarios; verificadores, encargados de verificar en el punto de atención que la documentación en formato papel original presentada coincida con los documentos en formato digital cargados en el RUPE; validadores, rol que solo desempeñan los escribanos públicos, quienes validan los documentos, datos de representantes, datos de cuentas bancarias, de representación del proveedor, baja voluntaria de un proveedor y de reinscripción del mismo; consultantes, rol que corresponde a los funcionarios de las unidades de compras con acceso a la documentación de los oferentes que pueden visualizar todos los datos de cada uno sin poder realizar modificaciones.

El Departamento Tecnología de la Información conjuntamente con el Centro de Cómputos trabajó para desarrollar la interfaz que permite a ANP interactuar con el RUPE de forma automática impactando en nuestro Sistema de Abastecimiento, sub sistema Registro de Proveedores. En el proceso de trabajo se detectaron una serie de inconvenientes que resultaron en sugerencias de mejoras a realizar a la base de datos de RUPE, éstas fueron tomadas como un gran aporte para los profesionales de ACCE y AGESIC para la puesta en producción de la nueva versión del RUPE.

El día 14 de noviembre del año 2014 ANP se incorporó totalmente al RUPE, siendo la primera empresa pública 100% integrada al mismo. El día 26 de noviembre del mismo año ANP quedó inscripta y activa en RUPE.

Sistema de facturación electrónica en ANP.

Durante el año 2014 el Departamento Financiero Contable de la Administración Nacional de Puertos (ANP) comenzó a transitar el camino hacia el ingreso al sistema de facturación electrónica, trabajando conjuntamente en este proyecto con el Departamento Tecnologías de la Información, el Centro de Cómputos y con los técnicos de la consultora contratada.

A partir del 1 de diciembre del año 2015, 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 25 de junio de 2014 se solicitó el ingreso al sistema, el 26 de junio fue confirmada la postulación por parte de la Dirección General Impositiva (DGI). Cumplidas las etapas de homologación y testing, el 22 de junio ANP comenzó el proceso, con un plazo de 180 días, a los efectos de obtener la certificación.

La fase de diseño y construcción se realizó considerando los plazos legales coordinando los procesos requeridos para los cambios en Tecnologías de la Información, con planes de migración de datos para los archivos de transferencia necesarios.

Por Resolución 2612/2015 del 2 de julio de 2015 el Director General de Rentas autoriza al contribuyente Administración Nacional de Puertos como emisor electrónico a partir del primer día del mes siguiente de dictada la misma, autorizándolo como emisor de los siguientes comprobantes electrónicos:

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.

Así ANP comenzó a ser emisor de factura electrónica, continuando con cambios informáticos en los sistemas de facturación (contado y crédito) para dar inicio a los nuevos procedimientos.

Ley de inclusión financiera.

La ley N° 19.210 introduce varios cambios en las modalidades de pago a proveedores, pago de salarios y cobros de elevado monto.

Pago a proveedores a través de transferencia electrónica

A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley N° 19.210 (Ley de Inclusión Financiera), en lo que respecta al pago a proveedores a través de medios de pago electrónicos, el Área Comercialización y Finanzas procedió a instrumentar la aplicación de la nueva normativa, previo análisis de las incidencias en los procedimientos preexistentes en la Administración. Se conformó un grupo de trabajo por resolución de Gerencia General, el cuál trabajo evaluando el nuevo procedimiento de pago por transferencia.

Se conformó un grupo de trabajo por resolución de Gerencia General, el cuál trabajo evaluando el nuevo procedimiento de pago por transferencia.

Se celebraron reuniones con los todos los integrantes del Grupo de Trabajo y los técnicos de la empresa consultora contratada para acompañar en el diseño de los procedimientos. Se diseñó el

procedimiento de pago a proveedores por transferencia bancaria, previendo su entrada en vigencia el 1 de diciembre de 2014, cumpliendo todas las obligaciones legales de la nueva modalidad de pago.

Con el fin de desarrollar los trabajos se procedió al análisis de los procesos con una descripción de los flujos, responsabilidades y controles del sistema. Se identificaron las áreas involucradas y se evaluó con cada sector de ANP la ejecución de los nuevos procesos, contándose a este fin con el apoyo metodológico de la consultora. En los aspectos prácticos, la identificación y desarrollo del cambio, se efectuó en forma simultánea con las gestiones ante el Banco de la República Oriental del Uruguay (BROU) para realizar los pagos a cuentas de nuestros proveedores en dicho banco, así como a cuentas que éstos tienen en otros bancos y que se encuentran registradas en RUPE.

Pago de salarios

Desde hace varios años ANP paga sus salarios a través de transferencia en cuentas abiertas en el BROU, cumpliendo lo dispuesto en la Ley N° 19.210. Fue necesario realizar modificaciones en los sistemas a efectos de contemplar la situación de funcionarios que soliciten cambiar de Banco para realizar el cobro de sus haberes.

Cobro a través de transferencia electrónica

La Ley de Inclusión Financiera establece además que los cobros superiores a las 160.000 U.I. deban realizarse a través de medios electrónicos. Esta disposición entrará en vigencia el próximo 1 de julio de 2017.

En enero del año 2016 el Área Comercialización y Finanzas inicio el proceso de revisión y reelaboración de procedimientos internos, para adaptar las gestiones de facturación y cobranzas del Instituto, a las nuevas reglas exigidas por la entrada en vigor de la nueva Ley de Inclusión

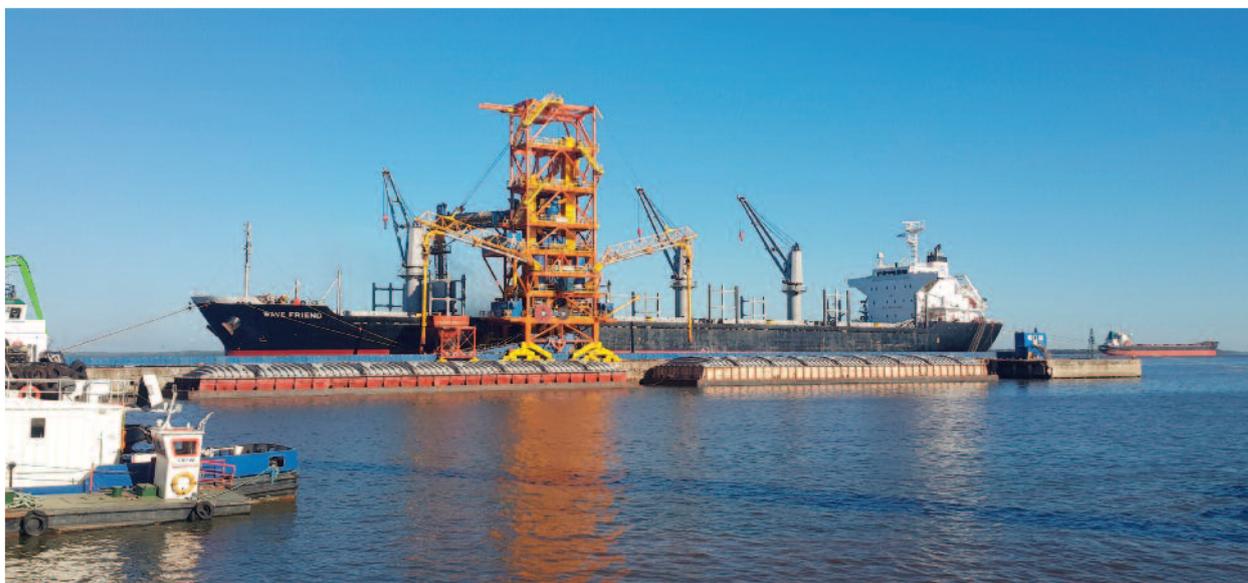
Financiera. En una primera fase se adoptaron decisiones respecto al modelo de gestión de cobranza para realizarlo por medios electrónicos de pago a través del portal web de la Administración, con interfase al sistema financiero.

La metodología de trabajo adoptada se basó en un apoyo técnico para la documentación de los procesos y un relevamiento de procedimientos liderado por el Área, con la participación de la Unidad Tesorería, para la primera etapa del diseño. La etapa final del procedimiento se vincula directamente con la registración contable, documentos y listados de control, lo que implicó una validación permanente por parte del Departamento Financiero Contable. Se realizaron reuniones con todas las unidades involucradas y los correspondientes análisis además con todos los puertos del interior para validar los procedimientos.

Los procesos internos y requerimientos para extender el pago electrónico a toda la cobranza requieren la implementación de la liquidación automática de los DUA's, realización que está prevista para el año 2017 en el sistema que abarca la totalidad de los puertos administrados por ANP; en particular la liquidación del DUA de exportación en forma automática y su reliquidación con el tercer mensaje simplificado generará las notas de crédito o de débito, según cada caso.

Los procesos internos y requerimientos para extender el pago electrónico a toda la cobranza requieren la implementación de la liquidación automática de los DUA's

La interconexión entre los múltiples sistemas y unidades de ANP, así como la relación de la facturación al contado que establece el Documento Único Administrativo (DUA), para exportación e importación, y las órdenes de trabajo de ANP, implican importantes cambios a las gestiones y procedimientos para su automatización.



Uruguay ejerció la presidencia del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos, de la Organización de los Estados Americanos (CECIP-OEA) en el período de gestión 2014 – 2016.

Presidencia del CECIP-OEA, evaluación de gestión de la representación uruguaya.



Fotografía oficial de la XVI Reunión del Comité Ejecutivo de CIP/OEA, realizado en Bridgetown, Barbados, en agosto de 2015

La Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA es un organismo de consulta de los Estados, basando su fortaleza en los Comités Técnicos Consultivos (CTC) que integran el Comité Ejecutivo de la CIP (CECIP), logrando el compromiso de los actores de los Estados y del sector privado. Esta cooperación público – privada permite un intercambio de conocimientos y estrategias de desarrollo logísticas y comerciales, temas que deben estar en el día a día de nuestra agenda hemisférica e internacional.

Nuestro país cuenta con una trayectoria dentro de la CIP-OEA, avalada por su continuidad en su afiliación, por su aporte en trabajos técnicos, por su participación en los eventos que la Comisión promueve y, lo principal, por su perfil negociador, de apuesta a la unión de los países, de apertura a los aportes del sector privado como asesores del CECIP. Siempre con el firme convencimiento que

los países miembros deben estar representados por sus autoridades nacionales acreditadas ante la Organización de los Estados Americanos.

Uruguay logró en junio de 2014, la presidencia del CECIP a través de ANP como representante del país. Procuramos desempeñar esta tarea con mucha responsabilidad junto a los países miembros, a la Secretaría Técnica de la CIP/OEA y, en forma interna en ANP, con los referentes designados por el Directorio para colaborar con los CTC que integramos.

La Secretaría de la CIP en Uruguay está a cargo de la Administración Nacional de Puertos como máxima autoridad portuaria nacional y se ejecuta a través de su Unidad de Relaciones Nacionales e Internacionales (URNI). La relación con nuestro par de CIP-OEA ha sido fluida y de trabajo continuo, la complementariedad es una de nuestras premisas para el logro de los eventos que cada país miembro

compromete realizar, así como el seguimiento del cumplimiento del Plan de Trabajo aprobado por el CECIP y la colaboración con todos los países miembros que integran la Comisión.

Durante los dos años de gestión se implementó en forma conjunta con la Secretaría de la Comisión, con sede en Washington, una forma de trabajo a través de la realización de videoconferencias. Se realizaron catorce videoconferencias, con alta participación de los países miembros. La Comisión y su Secretaría apostaron a trabajar como eslabón entre los Estados y las empresas privadas logrando incorporar miembros asociados en varios CTC.

ANP presidió durante el período el CTC sobre Políticas Públicas, Legislación y Regulación del cuál podemos realizar la siguiente evaluación de lo actuado:

1. A través del mecanismo de encuestas, se relevó y actualizó la legislación portuaria de los Estados miembros.
2. Se instrumentó el mecanismo de consultas por parte de los representantes de los Estados miembros sobre las distintas problemáticas que enfrentan sus países a fin de que cada uno informe respecto a como las han enfrentado generando un ámbito de intercambio de experiencias.
3. Se elaboró un documento denominado "Guía Modelo de Ley Portuaria", que ha recibido gran reconocimiento.
4. Luego del éxito del Primer Seminario Hemisférico de Legislación Portuaria, "La legislación portuaria frente a las tendencias globales", desarrollado en noviembre de 2014 en Montevideo, ya se está trabajando en la organización de un segundo seminario.
5. Se convocó a prestigiosos profesionales a participar en la elaboración de una obra colectiva denominada "Autoridades Portuarias Americanas" con el objetivo de difundir los distintos regímenes jurídicos de los Estados logrando gran aceptación. La obra está pronta a ser editada.

Otro logro obtenido por el país fue el Premio sobre Gestión Portuaria y Protección Ambiental, de CIP-OEA otorgado al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), representado por la Dra. Mónica Nasso, quien integra el Comité de Gestión Ambiental del Puerto de Montevideo.

Al la fecha, Uruguay a través de ANP, por elección obtuvo la vicepresidencia ante el Comité Ejecutivo de la CIP y continúa con la presidencia del CTC sobre Políticas Públicas, Legislación y Regulación y la vicepresidente del CTC sobre Turismo, Puertos Interiores e Hidrovías, y del CTC Servicios a los Buques y Control de la Navegación. Asimismo continuará aportando y trabajando en todos los CTC. que integra.

Representantes oficiales de ANP representando a Uruguay ante la Organización de los Estados Americanos para actuar ante la Comisión Interamericana de Puertos:

Titular: Presidente del Directorio de ANP, Ing. Nav. Alberto Díaz

Alternativo: Sr. Schubert Méndez

Coordinador local del CTC sobre Políticas Públicas, Legislación y Regulación que preside Uruguay:
Dr. Edgardo Amoza Antúnez de Olivera.

Coordinadora Local de la Secretaría de CIP en Uruguay: Sra. Ana M. Copello
Secretaría: Sra. Viviana Techera, Sra. Bettina Cabara, Sr. Pablo González.

Apoyo a la Secretaría de CIP en Uruguay

Trad. Púb. Lic. Leticia Márquez
Ing. Marcos Cocchiararo

Referentes internos ante los CTC. que integra Uruguay ante la CIP-OEA:

Sr. Luis Fontes, Ing. Gerardo Adippe, Ing. Ricardo Grien, Sr. Roberto Fontes y Lic. Ricardo Vallejo.

Para finalizar, solo resta plasmar el agradecimiento realizado por el señor presidente de ANP, Ing. Nav. Alberto Díaz, el pasado 29 de julio de 2016, en Montevideo – Uruguay.

"Expreso mi gratitud a todos los representantes de los Estados miembros, misiones diplomáticas, miembros asociados y a la Secretaría Técnica de la Comisión Interamericana de Puertos por su trabajo y colaboración y no duden que Uruguay apuesta a fortalecer y apoyar a la Comisión Interamericana de Puertos en todos los desafíos que promueva".

Fuente: Secretaría de CIP en Uruguay, ANP, Unidad de Relaciones Nacionales e Internacionales.



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



Edición del 21 de julio de 2016.

ANP festejó su primer centenario con diferentes actos en celebración de la fecha.

Con la presencia de altas autoridades nacionales, del cuerpo diplomático, de Prefectura Nacional Naval, representantes de la comunidad portuaria y funcionarios de ANP, se celebraron los 100 años de existencia de la Administración Nacional de Puertos, creada por ley el 21 de julio de 1916 como Administración Nacional del Puerto de Montevideo (ANPM). El presidente Ing. Nav. Alberto Díaz en representación del Directorio que preside, agradeció a todos por acompañar a los portuarios en “nuestro día, el Día del Portuario, feliz día”.

En relación a la actualidad de la ANP manifestó: “Recibimos barcos de 58 países diferentes, somos la puerta de entrada al país, el primer contacto con esos 58 países”. Hizo un reconocimiento a las

flotas de Paraguay, China, España y Corea, entre otras. Díaz afirmó que “Estamos en un plan de gestión con paso firme y sin marcha atrás. Abocados a desarrollar un Plan Director que también recoja temas del pasado. El primer Plan se hizo en el año 1997 y en el 2012 se hizo la última revisión con el apoyo, de gobierno a gobierno, de un consorcio coreano”

“Manejamos un Sistema Nacional de Puertos (SNP), no cada puerto individualmente. Tenemos Unidades de Negocios, como son las Unidades de Contenedores, de Cruceros, Graneles, Pesca, etc. El 80% del comercio internacional es marítimo, pasa por el puerto que es un eslabón fundamental en la cadena logística”, aseguró el presidente.

Haciendo referencia al Plan Director informó que se contratará a una consultora extranjera a través de un préstamo, este se va a compartir con la comunidad portuaria y el sector privado podrá



hacer sus apreciaciones y así tener un plan que sirva a todos.

Recordó que en la sesión del 13 de julio se ofreció en el Parlamento un reconocimiento por el centenario y destacó la importancia del hecho que quedó de manifiesto en las actas de sesión con palabras de elogio hacia la Administración.

Díaz explicó que el Presidente Vázquez no pudo llegar como estaba previsto pero le hacía llegar su saludo a todos. También dejó un saludo especial para el Centro de Navegación (CENNAVE) que el próximo 28 de julio celebrará su primer centenario y finalizó con un saludo general y el deseo de que la estrategia portuaria sea bien entendida y recibida.

El Ministro de Transportes y Obras Públicas (MTO), Víctor Rossi, destacó la celebración del cumpleaños número 100 y dijo que ANP es parte fundamental de la economía del país desde la raíz de nuestra historia. “Hay que poner en marcha

líneas de trabajo con acento en obras de infraestructura en materia vial, carreteras, etc. Hoy nuestro gran desafío es avanzar en las obras del sistema portuario y particularmente del Puerto de Montevideo. Tenemos temas en agenda como el dragado, para el cuál se tomaron iniciativas para fortalecer la unidad de dragado propia. Hay expectativa por el avance de otras obras como la futura Terminal Pesquera, en áreas de Punta Sayago y en el desarrollo de más espacio por la demanda que esperamos siga creciendo”.

“Todo nos alienta a seguir este camino de resultados para Uruguay. No dejemos pasar los cambios en el relacionamiento con el vecino país Argentina y la derogación de la Resolución 1108 que fue una buena noticia para el MTO ya que hizo posible extender vínculos a través de los puertos nacionales. Es una relación de complementariedad con un país con el que estamos vinculados”.

“Es una etapa llena de posibilidades y potencialidades, las dificultades pueden ser oportunidades para seguir creciendo”. Pidió trabajar y hacer el mayor esfuerzo a la comunidad portuaria, a los trabajadores de ANP y sus organizaciones sindicales nucleadas en el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPRA) para dar respuesta a las exigencias de hoy y poner metas en la construcción de un país para los próximos 10, 30, y 100 próximos años.

El ministro, autoridades de el Correo y ANP descubrieron el sello conmemorativo del centenario procediéndose al matasellado. Acto seguido con la presencia del canciller de la República, el ministro de Trabajo, la ministra de





Turismo y autoridades del Banco Central del Uruguay, se descubrió la moneda que se acuñará con motivo del centenario.

El directorio de ANP hizo entrega de una placa al SUPRA y el gerente general. Ec. Alejandro Antonelli recibió la placa que ANP entregó a sus funcionarios. Asimismo se recibieron presentes que fueron entregados por distintas instituciones. Funcionarios que cumplieron 25, 40 y 50 años de servicio fueron homenajeados por las autoridades. La orquesta de la Universidad del Trabajo del Uruguay tuvo a cargo el cierre musical del evento y se ofreció un brindis de camaradería.

En la mañana el directorio de la Administración depositó en el Panteón de ANP en el Cementerio Central una ofrenda en homenaje a los funcionarios fallecidos. En la explanada del edificio sede otra ofrenda fue depositada al pie del monumento al prócer José Gervasio Artigas y se izaron las banderas nacionales y el pabellón patrio.

Edición del 29 de agosto

Comunicado de prensa editado por el Puerto de Buenos Aires, a solicitud de la presidencia de la Administración Nacional de Puertos (ANP)

REUNIÓN BILATERAL ARGENTINA-URUGUAY PARA POTENCIAR EL TURISMO REGIONAL DE CRUCEROS

En el día de la fecha, el Ministerio de Transporte de la Nación representado por el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jorge Metz y el interventor de la Administración General de Puertos S.E. (AGPSE) - Puerto Buenos Aires (PBA), Gonzalo Mórtola, recibieron a representantes de la República Oriental del Uruguay, con el objetivo de desarrollar y fortalecer la industria de cruceros en la Región.

De la reunión participaron, por parte de Argentina: el subsecretario de Asuntos Portuarios de la Provincia de Buenos Aires, Marcelo Lobbosco y

representando a la Dirección de Asuntos Económicos del MERCOSUR del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Nación, Gregorio Acerbi Hernández, el director nacional de puertos, Juan Granada y el director nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, Gustavo Deleersnyder.

Del sector privado, representantes de las agencias marítimas que operan las líneas de cruceros que realizan las rutas en la región.

Por parte de la República Oriental del Uruguay, encabezó la comitiva el embajador de la República Oriental del Uruguay, Héctor Lescano Fraschini acompañado por el director de la Dirección Nacional de Hidrografía del Uruguay, Jorge Camaño y el presidente de la Administración Nacional de Puertos del Uruguay, Alberto Díaz.

Gonzalo Mórtola afirmó: “Es fundamental para nuestro país fortalecer la cooperación con los hermanos uruguayos, como base para potenciar el vínculo con la región y el mundo. Entendemos, que la industria de cruceros regional se fortalece trabajando conjuntamente con los destinos de cada país que intervienen en la misma ruta de los puertos de cruceros de Argentina. Venimos tomando medidas para incentivar la industria en nuestro país, si a ello, le aportamos la fuerza regional, los resultados serán mayores”.



Esta reunión es el punto de partida para el desarrollo de mesas de trabajo con las agencias estatales y empresas del sector privado de ambas naciones, con la meta puesta en potenciar la Industria de Cruceros en ambos países.

Fecha de Confeción 24 de Marzo de 2016

Contacto: bsosa@puertobuenosaires.gob.ar

Página Web: www.puertobuenosaires.gob.ar

TWITTER: @puertobsas

Edición del 5 de setiembre

Asunción del vicepresidente Sr. Juan José Domínguez.

En la Sala de Directorio de la Administración Nacional de Puertos (ANP), el ministro de Transporte y Obras Públicas (MTO) Sr. Víctor Rossi impuso en funciones de vicepresidente al Sr. Juan José Domínguez.



La secretaria general Dra. Liliana Peirano dio lectura a la resolución del Poder Ejecutivo que otorgó la venia para designar en el Directorio de ANP en calidad de vicepresidente al Sr. Juan José Domínguez. Tal lo establecido en el Art. 187 de la Constitución de la República y Art. 28 de la Ley 17.243 del 29 de junio de 2000.

El ministro Rossi conjuntamente con Wilfredo Rodríguez – presidente de AFE que integró el Directorio de ANP hasta la fecha-, el ministro de Defensa en ejercicio Daniel Montiel y autoridades de ANP dieron la bienvenida a Domínguez que nuevamente será el vicepresidente de la Administración.



Rossi aseguró que está convencido que Domínguez lo que deba realizar, va a ir acompañado de la garantía que avala su experiencia acumulada en el ejercicio anterior con los programas y proyectos ya definidos para el Uruguay hacia el futuro. Aseguró que su trayectoria es importante y conocida aquí y en Paysandú y va a ser un seguro colaborador que ayudará a recorrer el camino para seguir avanzando.

Dio así por oficializada la designación para que Domínguez pase a jugar su rol en la vicepresidencia dándole las gracias y deseándole mucho éxito. “Es un desafío, segundas partes nunca fueron buenas”, dijo Domínguez, “pero haremos todo para mejorar”. Recordó las vicisitudes vividas en su ingreso al parlamento junto con Rossi y contó que en este tiempo que transcurrió desde su alejamiento de ANP, integró el Comité de la Hidrovia del Uruguay. “Haremos cosas juntos con AFE y trataremos que sea una buena gestión. Gracias, me siento en casa”.

Edición del 30 de octubre

IV Encuentro Regional de Cruceros y Turismo Náutico Fluvial.

El día 27 de Octubre se inauguró en Punta del Este el IV Encuentro Regional de Cruceros y Turismo Náutico Fluvial. Organizado por la Administración Nacional de Puertos (ANP) y el Ministerio de Turismo (MINTUR), este importante evento del sector reunió a autoridades de turismo, puertos, armadores y operadores turísticos internacionales con el objetivo de evaluar la oferta de servicios que permitan el crecimiento de la actividad de cruceros en el sur del continente.



Asistieron autoridades de Gobierno entre las que se encontraban: la ministra de Turismo, Sra. Liliám Kechichián, el subsecretario de la cartera, Sr. Benjamín Liberoff, el presidente de la ANP, Ing. Naval Alberto Díaz; el director nacional de hidrografía, Ing. Jorge Camaño y el responsable del Programa de Apoyo al Sector Turístico MINTUR-Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Sr. Cristian Pos.

En la primera jornada en el Punta del Este Convention Exhibition Center el alcalde del Municipio de Punta del Este, Sr. Andrés Jafif, el secretario general de la Intendencia de Maldonado, Dr. Diego Echeverría, el presidente de ANP, Ing. Naval Alberto Díaz, el director de Hidrografía Ing. Jorge Camaño y la ministra de Turismo Liliám Kechichián, dieron su mensaje de bienvenida a los armadores, operadores turísticos,



autoridades de turismo, prensa y público al IV Encuentro Regional de Cruceros y Turismo Náutico Fluvial.

El Ing. Díaz manifestó que no se trataba del lanzamiento de la temporada de cruceros sino de un seminario de intercambio de experiencias para aprender de los que mas saben, para seguir desarrollando el destino Uruguay. Asimismo dijo que la conectividad ha continuado creciendo y si bien los cruceros compiten con otras actividades del puerto el objetivo es apoyar el desarrollo del mercado y es un gran desafío para la región.

Se destacó que la próxima temporada será alentadora para el negocio de acuerdo a los arribos de cruceros que ya se han programado y que se estiman en 97 en el Puerto de Montevideo y 54 en Punta del Este, en el período que va desde Noviembre de 2016 al de mes Abril de 2017.

En la segunda jornada de trabajo el primer panel estuvo integrado por: Javier Massignani por MSC, Darío Rústico por Costa Cruceros y Bruna Milazzotto por Royal Caribbean. La moderadora fue la Cra. Ana Rey sub-gerente del Área de Comercialización y Finanzas en ANP y presidenta del INALOG.

Milazzotto centró su participación sobre las oportunidades de desarrollo en América Latina y afirmó que en el año 2016 serán 24 millones los pasajeros de cruceros, fueron 23 millones los del 2015 y si bien, los del 2017 no están previstos aún, “seguro será un número mayor ya que año a año crecen”. La Royal Caribbean en el año 2020 tendrá 20 nuevos buques que significan 25.000 millones de dólares de inversión aseguró Milazzotto.

Darío Rústico disertó sobre la actividad de cruceros y el gasto diario de los cruceristas de USD 135, de su experiencia de trabajo desde el año 2005 en China, que actualmente tiene un millón de pasajeros y mencionó que en el año 2020, China que es el segundo mercado mundial de pasajeros, tendrá 4 millones. Anunció que en el año 2017 iniciarán nuevos destinos en Japón e India. Insistió sobre la necesidad de que Sudamérica esté como destino en el “Top of Mind” de los que toman decisiones, por ser un mercado

de grandes dimensiones. “Deberá formarse un equipo de trabajo a nivel regional para armar un plan de desarrollo de la región y venderlo al mundo”.

Massignani aseguró que América Latina tiene “Un mar de oportunidades”, mencionó los puertos de Buenos Aires, Santos, Montevideo y Punta del Este, pero dijo que se necesitan más puertos y que es necesario trabajar regionalmente.

Todos coincidieron en que los puertos del mundo especialmente los de Europa, Asia y Australia están cada vez más competitivos y atractivos para las compañías de cruceros eliminando barreras comerciales y gubernamentales e invirtiendo en infraestructura. Hay que apuntar a la región y siempre estar un paso delante de la competencia.

Otro de los paneles integrado por representantes de: Puerto Madryn, Ing. Osvaldo Sala, Puerto de Buenos Aires, Sr. Gonzalo Mortola, Puerto de Punta del Este, Ing. Jorge Camaño y Puerto de Montevideo, Tec. Edison Peña, trató los desafíos del sector en la ruta del sur y los factores claves para la competitividad en la región. La moderadora en esta mesa fue la Cra. Alicia Abelenda, subgerenta general de ANP



El último panel cuya temática fueron las alianzas estratégicas para el fortalecimiento y la competitividad del sector, estuvo integrado por Ángel Elías por ENAPRO Rosario, Marco Ferraz por Clia – Abreamar, Ing. Díaz por ANP y el subsecretario Benjamin Liberoff por el MINTUR.

Edición del 14 de noviembre

Contrato para construcción de nueva draga de succión.

El pasado viernes 11 de noviembre se llevó a cabo la firma de una escritura pública por un Contrato de Construcción entre ANP e IHC Holland B.V., adjudicataria de la Licitación Pública No. 16.513.

Participaron del evento el Ministro de Transporte y Obras Públicas (MTO) Víctor Rossi, por la Administración Nacional de Puertos (ANP) el Ing. Naval Alberto Díaz, su vicepresidente Juan J. Domínguez, la secretaria general Dra. Liliana Peirano, gerente y subgerente general Ec. Alejandro Antonelli y Cra. Alicia Abelenda respectivamente, Esc. Ana Cáceres y equipo gerencial, el subsecretario del Ministerio del Defensa Nacional Daniel Montiel y por IHC Holland B.V Johannes Gertrudis Heslen.

Firmó el contrato, en representación de la empresa, Johannes Gertrudis Heslen, en calidad de mandatario y por la ANP Ing. Díaz y la secretaria general Dra. Liliana Peirano. El objeto del contrato es el diseño y construcción de una draga para la ANP, de acuerdo a las especificaciones técnicas contenidas en el Anexo II Memoria Técnica del Pliego de Condiciones que rigió la citada licitación.



El proyecto cuyo costo asciende US\$ 61.075.980 generará posibilidades de empleo, dijo el Ing. Díaz. "Allá por el año 2007 trabajamos las bases técnicas y después se dio un proceso de muchas frustraciones, de no poder concretar, de dar una imagen que no queríamos dar. La imagen que queremos dar es la de modernizar nuestra flota para trabajar cada vez mejor y realmente con equipos muy viejos no es posible, queda solo en una intención. De aquí a dos años tendremos un equipo adecuado, son nuevos aires que nos vienen".

Subrayó las características principales de la draga: una eslora de 91 m., manga de 18 m., capacidad de la cántara de 4.200 m. y capacidad de dragado hasta 20 m de profundidad.

"Todas nuestras acciones van dirigidas a tener un puerto apto para 14 m. Hoy estamos formalizando 12 m. en el Canal de Acceso y 12 m. en las dársenas para diferenciarnos de los puertos de la región por esa característica y apostando a traer más negocios. Es reconfortante haber logrado la firma del contrato, es claro el impacto que el dragado tiene en la empresa y es importante dar a conocer los pasos que estamos dando", afirmó Díaz.

Rossi subrayó que para ANP es importante mejorar sus capacidades de dragado y que el contrato es la confirmación de que ni la ANP ni el Ministerio están pensando en prescindir de servicios de dragados. Destacó que contar con capacidades propias otorga una mayor independencia y sirve como testigo para adoptar decisiones. En tal sentido, consideró que para obtener los mejores resultados hay que buscar una participación adecuada de las capacidades públicas y privadas, sin prescindir de ninguna de las dos opciones.

Edición del 28 de noviembre

Congreso de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) en Mérida, México.

La Administración Nacional de Puertos (ANP) fue convocada a participar en el XXV Congreso Latinoamericano de Puertos que se llevó a cabo entre el 29 de noviembre y el 2 de diciembre en la ciudad de Mérida en México con el lema: "De cara al futuro. La agenda de los puertos latinoamericanos para los próximos 25 años". Durante la realización del Congreso fue elegida Punta del Este como ciudad sede del próximo XXVI Congreso Latinoamericano de Puertos 2017.

La Administración integra la AAPA como país miembro y referente regional en su Consejo Directivo, además de contribuir en sus planes de gestión anuales, motivo por el cual se estimó importante su participación. El Presidente de ANP Ing. Naval Alberto Díaz fue invitado a integrar en calidad de expositor el panel sobre "La agenda de los puertos Latinoamericanos para los próximos 25 años".

Los paneles reflejan el alto contenido técnico de los sistemas portuarios mundiales: "Futuro de la Economía Mundial y el Transporte Internacional", "La industria Portuaria Mexicana, Inversiones, Planes y Desafíos para las próximas décadas", "La Industria Portuaria Latinoamericana", "El Canal de Panamá ampliado y el análisis a meses de su apertura", "Concesiones y Contrataciones", "Negocios Portuarios", "Estrategias de Largo Plazo", "Planificación de los Puertos" y "Puertos Inteligentes".

Alberto Díaz, en su calidad de vicepresidente regional e integrante del Consejo Directivo, presidió junto a la subgerente general, Cra. Alicia Abelenda, la reunión en la que se aprobó el Acta de la 105 Convención Anual de AAPA, realizada el pasado mes de octubre en Nueva Orleans, EE.UU. Se evaluaron temas de capacitación a futuro y participaron representantes de México, Argentina y Perú, entre otros.

Dentro del programa se entregaron los diplomas a los representantes de varios países que obtuvieron el título de PPM Latino, por ANP en esta oportunidad recibieron sus diplomas el Arq. Néstor Fernández, el Ing. Gerardo Adippe y el Téc. Jorge D'Angelo.

El día 30 de noviembre se reunieron los directivos y organizadores internacionales de los eventos de AAPA y al final de la jornada se ofreció oficialmente a Uruguay como país anfitrión para el "XXVI Congreso Latinoamericano de Puertos". Alberto Díaz, asistido por la Cra. Alicia Abelenda y la jefa de Relaciones Nacionales e Internacionales Ana María Copello, trabajaron para el citado acto protocolar el cual estuvo a la altura de lo que significa dicho evento para nuestro país y por ende para ANP.

Es destacable la excelente presentación realizada por el gerente general de Uruguay XXI, Cr. Álvaro Inchauspe, la cual dejó en los participantes una reacción positiva e impactante sobre la realidad de Uruguay. Finalmente fue aceptada la propuesta para que se realice el próximo Congreso en Punta del Este, entre los meses de octubre a noviembre 2017 en días a confirmar.

Para nuestro país será un gran desafío y responsabilidad la realización del "XXVI Congreso Latinoamericano de Puertos 2017", para el cual tanto ANP, URUGUAY XXI, MINTUR, Intendencias, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Cultura, INAC, embajadas, etc. trabajaran para lograr las metas planificadas.

Edición del 27 de diciembre **Convenio marco ANP-CND**

Se firmó el Convenio Marco de Colaboración entre la Administración Nacional de Puertos (ANP) y la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) representada por su presidente, Cr. Jorge Perazzo y su vicepresidente, Ec. Germán Benítez. Por ANP firmaron el presidente del Directorio, Ing. Naval Alberto Díaz y la secretaria general Dra. Liliana Peirano.

El objeto del convenio consiste en sentar las bases de la colaboración que la CND prestará a ANP para la supervisión de proyectos y obras de infraestructura portuaria. En el marco del mismo las partes celebrarán convenios específicos en un plazo de dos años a partir de la fecha de su otorgamiento. Este podrá ser prorrogado automáticamente por períodos iguales.



El presidente de ANP dijo que se trata de un momento muy importante para la Administración que tiene el desafío por delante de dos obras, la primera es la ampliación del Muelle C y la segunda es el Puerto Pesquero en Capurro. "Cada vez más se requiere espacio en el puerto y la pesca tiene que retirarse, por eso Capurro es fundamental" afirmó Díaz. "Para que todo salga bien se necesita buen control de obra. Por eso se pensó en este convenio marco para el control de estas obras. Es un buen final de año y deseo sea el inicio de una cooperación exitosa."

Jorge Perazzo habló de los objetivos que se propusieron cumplir en la Corporación antes de fin de año y este es uno de ellos. Dijo que la CND se siente involucrada por la importancia que las obras tienen para ANP y para el país. "Es un convenio genérico que compromete a ambas partes para proyectos específicos que cumplirán determinadas tareas." Transmitió su satisfacción por la firma de algo tan trascendente y agradeció a la prensa por su amplia cobertura.

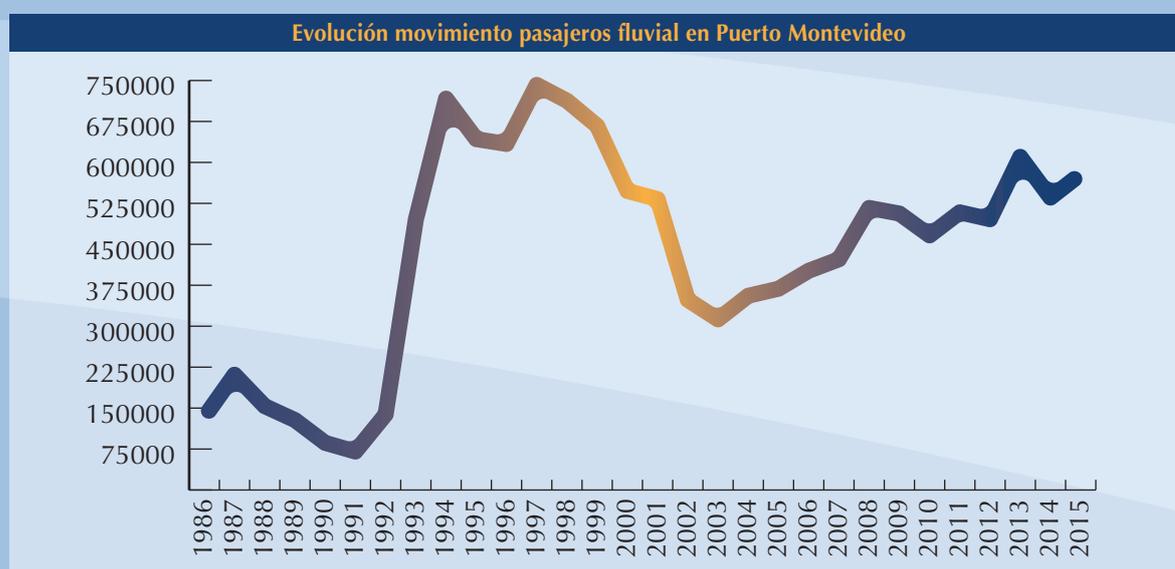
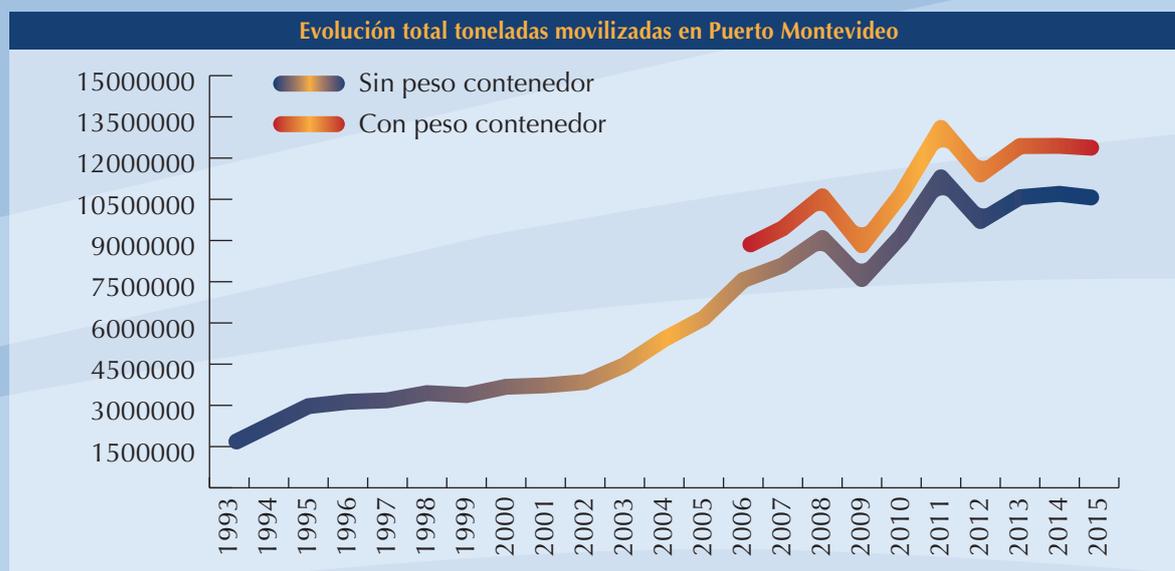


Evolución de movimientos de mercaderías en el Sistema Nacional de Puertos

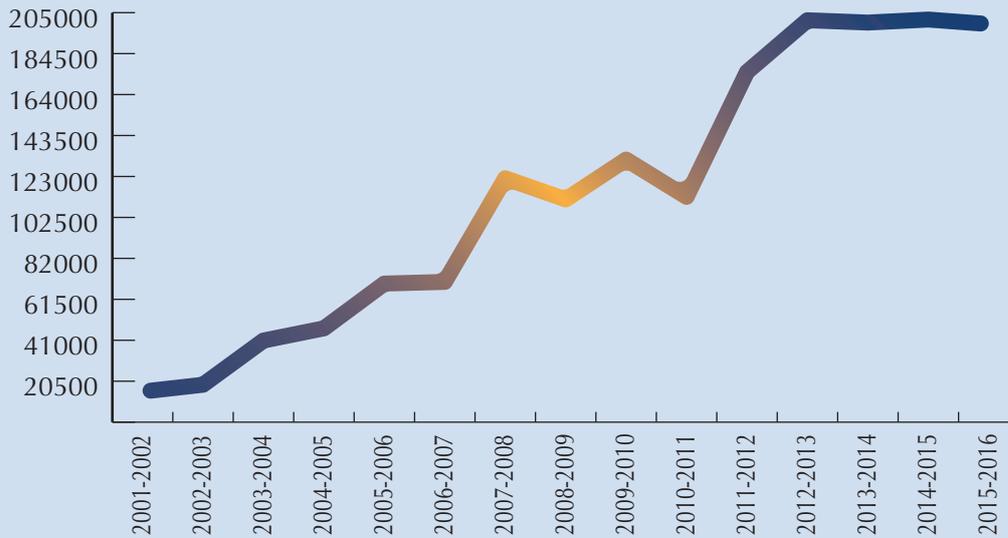
El aniversario de los 100 años de actividad de la Administración Nacional de Puertos resulta un momento oportuno para realizar un repaso de la evolución del movimiento de mercaderías y pasajeros a través de las terminales que integran el Sistema Nacional de Puertos (SNP). Este sistema, que apuesta a la descentralización y optimización de la logística nacional y regional, está integrado por los Puertos de: Montevideo, Juan Lacaze, Colonia, Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú, Salto y La Paloma.

MONTEVIDEO

El Puerto de Montevideo es la principal terminal del Sistema y se ha consolidado como hub - multipropósito atendiendo la demanda de contenedores, graneles, pesca, cruceros, transporte de pasajeros, automóviles y carga general.



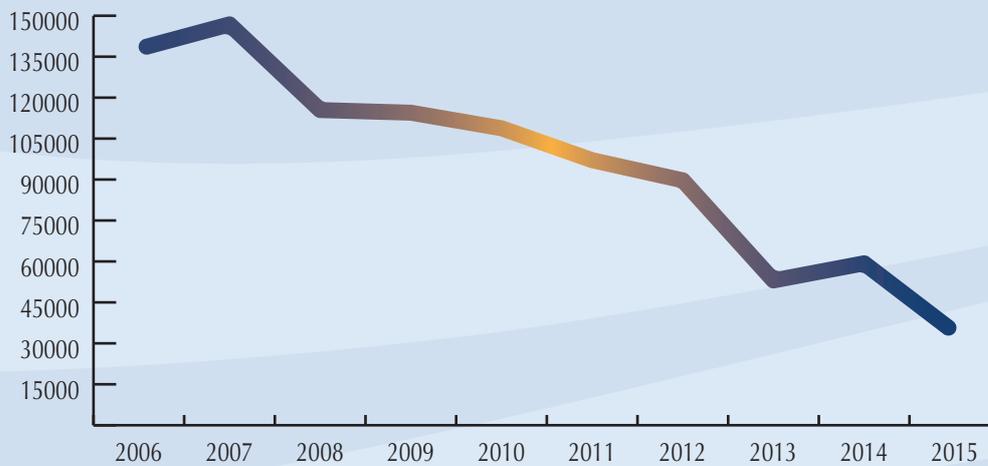
Evolución pasajeros Cruceros a bordo en Puerto Montevideo



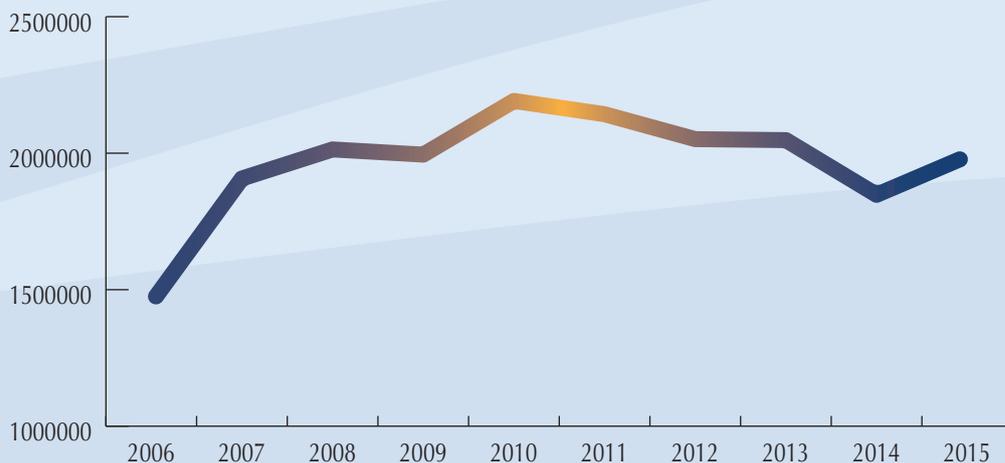
COLONIA

El Puerto de Colonia se especializa en el movimiento de pasajeros en ferry. En este marco se ha modernizado la Terminal de Pasajeros, que cuenta con una superficie construida cubierta de 7.000 m2 y otra exterior de 20.000 m2. Asimismo, ofrece una variada gama de servicios como cambio de moneda, renta de automóviles, centro de información turística, cafetería, restaurante y locales de venta de artesanías.

Evolución toneladas movilizadas en Puerto Colonia



Evolución movimiento Pasajeros en Puerto Colonia



NUEVA PALMIRA

Los movimientos de mercadería -principalmente graneles- en el Puerto de Nueva Palmira han experimentado un importante dinamismo en los últimos años lo que lo sitúa en segundo lugar de importancia, luego del Puerto de Montevideo, en lo que respecta a movimiento de mercaderías. Esto se debe en gran medida a su ubicación geográfica estratégica, que facilita la salida ultramar de la producción nacional y regional. De este modo se convierte en un puerto receptor de la carga en tránsito proveniente del centro del continente a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná siendo los agrograneles el grupo de carga principal.

El fuerte incremento de la actividad en este Puerto hizo necesaria la ejecución de obras de infraestructura para acompañar las nuevas exigencias de la demanda de servicios. Es por ello que se prolongó el muelle de ultramar, se construyó un nuevo muelle de cabotaje y se incorporó una grúa pórtico.

Evolución total toneladas movilizadas en Puerto Nueva Palmira



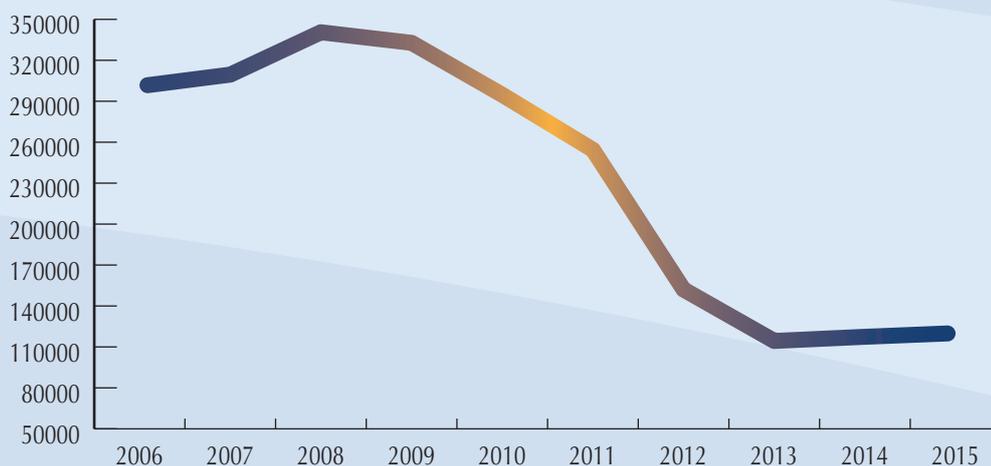
JUAN LACAZE

Juan Lacaze se ha consolidado como un puerto base para el transbordo de combustibles que se desembarcan desde el buque ANCAP IX y son vertidos a través de cañerías a la planta de ANCAP ubicada en las proximidades de la terminal portuaria, para luego abastecer a las estaciones de servicio de la ciudad y el resto del Departamento de Colonia.

El buque Ro-Ro de bandera uruguaya "Platense" ha dejado de operar y, por ende, finalizado así la operativa de movimiento de vehículos.

Está en proceso un Estudio de Ingeniería para el Proyecto de nuevos puestos de atraque por parte de la Consultora CSI.

Evolución total toneladas movilizadas en Puerto Juan Lacaze



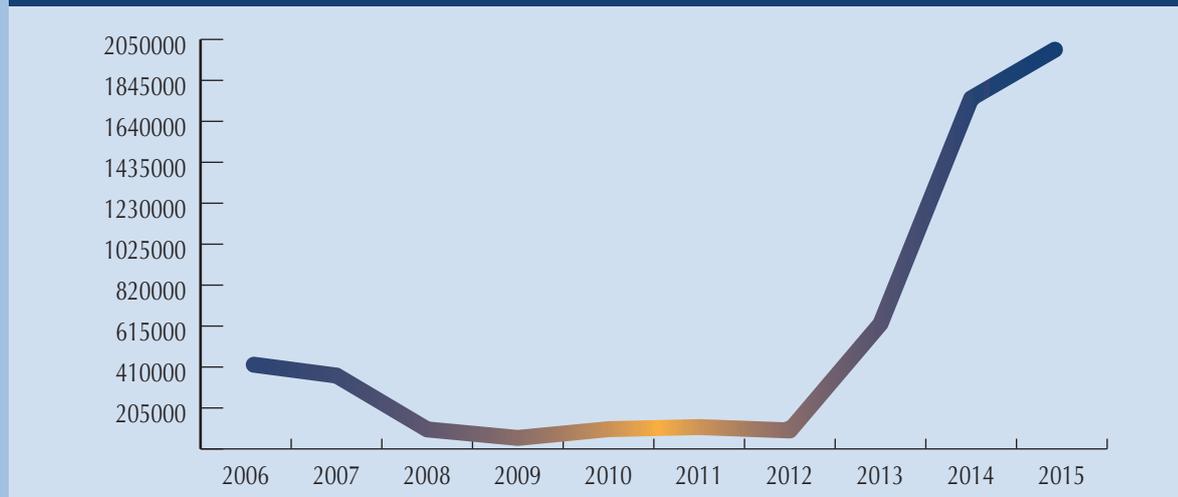
FRAY BENTOS

El Puerto de Fray Bentos sigue siendo la principal puerta de salida de cebada malteada, facilitando también el ingreso de cebada cruda para contrarrestar el faltante del mercado interno.

Con la aprobación del Decreto 271/13 se incorporó al Recinto Portuario de Fray Bentos la Zona de Alijo y Complemento de Carga Punta del Arenal, lo que significó la apertura a la movilización de cargas diferentes a los agrograneles, como el mineral de hierro, y generó un fuerte incremento a partir del año 2013 en la movilización de mercaderías en esta terminal portuaria.

Durante 2015 continuó con su rol de contribuir al descongestionamiento del Puerto de Montevideo, albergando a buques pesqueros en su período de inactividad y otros destinados a su desguace.

Evolución toneladas movilizadas en Puerto Colonia

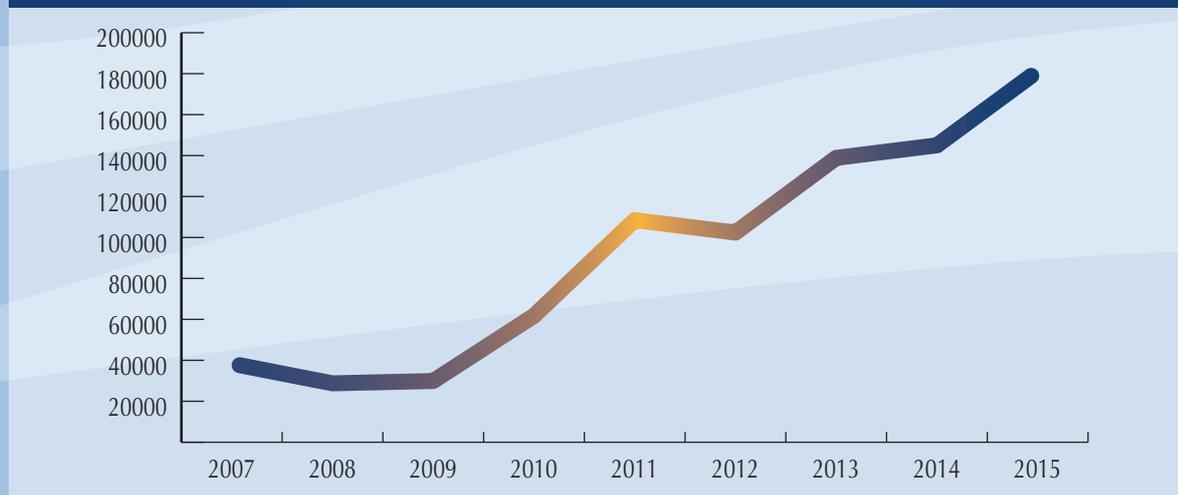


PAYSANDÚ

Al igual que el resto de los puertos del litoral, la potencialidad del Puerto de Paysandú es realmente significativa debido a su privilegiada ubicación en la Hidrovía del Río Uruguay, que posibilita la conexión con la Hidrovía Paraguay - Paraná y con el Corredor Bioceánico Central.

Asimismo, en el marco de desarrollo de la Hidrovía del Río Uruguay, se realizaron inversiones en infraestructura y equipamiento con el fin de dotar a esta terminal de las herramientas necesarias para la captación de cargas potenciales.

Evolución toneladas movilizadas en Puerto Colonia



Nota: No incluye toneladas de contenedores movilizadas.

La composición de las cargas movilizadas ha comenzado a mostrar una gran diversificación en comparación con años anteriores, en los cuales únicamente se registraban movimientos de azúcar.

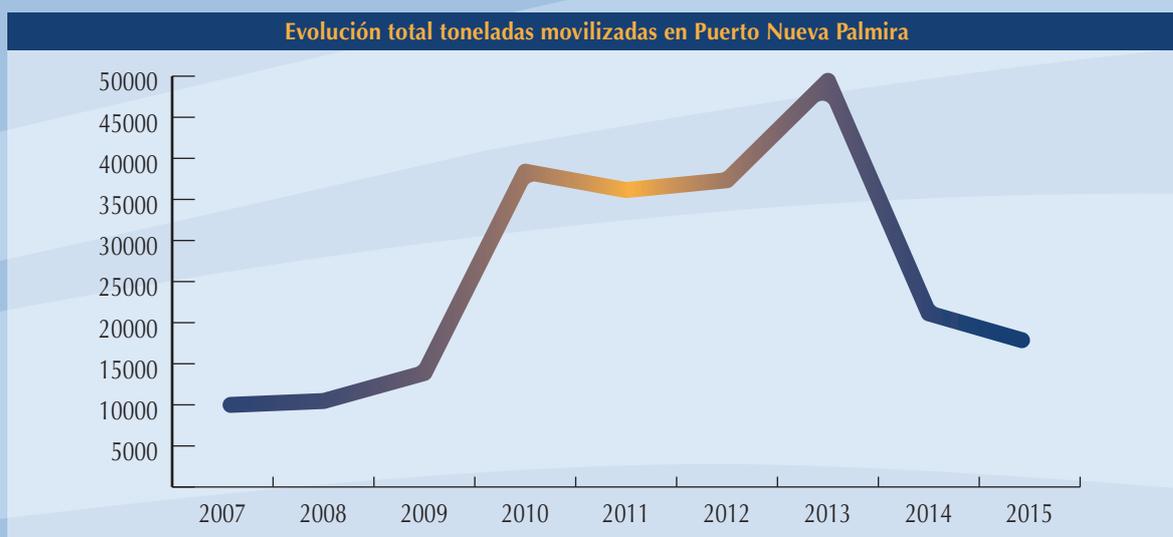
En el año 2013 se incorporaron a dichos movimientos operativas de removido de soja hacia el Puerto de Nueva Palmira. En 2014 comenzó la movilización de contenedores en el Puerto de Paysandú (movilizándose 1912 cajas en 2014 y 1801 en 2015.) para el transporte de fruta, madera aserrada, lácteos y pollos hacia Montevideo.

SALTO

Luego de firmar un comodato con la Dirección Nacional de Aduanas (DNA), fue recuperado el antiguo Edificio de Resguardo para su utilización como Terminal de Pasajeros.

El movimiento de pasajeros ha crecido desde el año 2007, siendo los años 2010 y 2013 los que presentaron las mayores cifras de embarque y desembarque.

Durante el año 2015 el tráfico alcanzó un total de 17.594 pasajeros, lo que implicó una caída del orden del 17% en relación al año anterior. Este descenso es explicado principalmente por la aplicación del régimen '0 kilo' por parte de la DNA. Esta medida ha ocasionado, además de la merma de pasajeros, la reducción de la frecuencia de cruces.



LA PALOMA

El Puerto se encuentra ubicado en la zona Este del Uruguay sobre aguas oceánicas del Atlántico y con acceso terrestre desde el cruce de las rutas nacionales 10 y 15, a una distancia de 240km de Montevideo.

Por decretos del Poder Ejecutivo N°16/014 de fecha 20 de enero de 2014 y N°375/015 de fecha 3 de diciembre de 2015, se incorporó y encomendó a la Administración Nacional de Puertos las funciones de administración, conservación y desarrollo del Puerto de La Paloma, para el cumplimiento de los objetivos de la política portuaria nacional.

“Desde el muelle..”

Enero

Seabourn Quest

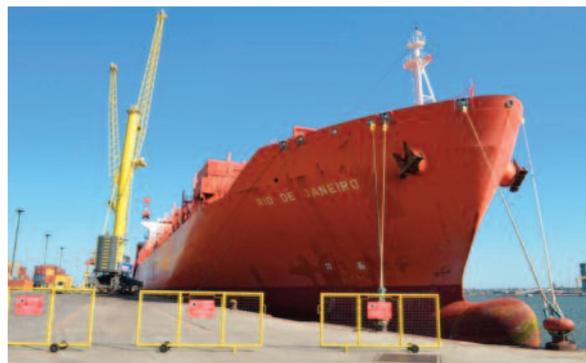
El pasado 10 de enero sobre las 17:00 arribó este buque de la Seabourn Cruises con 198,19 m de eslora y bandera de Bahamas. Agenciado por J. R. Williams y operado por SATS Uruguay (vaciado de contenedores), el **Seabourn Quest** llegó procedente de Port Stanley (Islas Malvinas) con 400 cruceristas a bordo.



Febrero

Río de Janeiro

Operado por Montecon cargó 366 contenedores llenos, 64 vacíos y descargó 220 contenedores llenos. Con bandera alemana, cuenta con una eslora de 286 m, manga de 40 m, calado de 12,50 m y TRB de 73899 Ton. Construido en el año 2008 por los astilleros Daewoo & Marine Engineering Co. Ltd. (DSME, Corea), pertenece al grupo de los seis nuevos barcos de Hamburg Sud denominado grupo “Río”, todos con una capacidad de 5900 TEUS, siendo los más grandes en la historia del grupo y que sustituirán a los anteriores barcos del grupo “Monte”.



Marzo

Puerto de Nueva Palmira:

Newyork Harmony

En el atraque Ultramar Sur, agenciado por Universal Shipping, operó el buque **Newyork Harmony** de 182 m. de eslora. Realizó una operación de descarga de fertilizantes de 10.500 ton.

Bandera: Panamá

Eslora x Manga: 182,87m X 31m.

Año de construcción: 2015



Unión Bienvenido:

En el Muelle Ultramar Norte, agenciado por Tranship Uruguay S.A, operó el buque **Unión Bienvenido** de 169,30 m. de eslora. Cargando 15.000 ton de cebada.

Bandera: Islas Marshall.

Eslora x Manga: 169,37m x 27,2m.

Año de construcción: 2012





Principales ventajas del Puerto Logístico Punta Sayago

Ubicación estratégica. En el eje logístico del Puerto de Montevideo, cuya reorganización dará respuesta al creciente movimiento de cargas mediante el desarrollo de una plataforma intermodal logística-portuaria y la optimización de la operativa de ingreso/egreso terrestre al recinto portuario.

Régimen de Puerto Libre. Permite mayor flexibilidad en el manejo de las cargas y los negocios con exoneraciones impositivas. Genera sinergias positivas producto de la concentración de las actividades de agregado de valor: operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado, desagrupado, consolidado, desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento.

Régimen de Depósito Logístico. De acuerdo al Código Aduanero (CAROU) Art. 94 literal F) y su decreto reglamentario 99/015 artículo 28, de acuerdo a lo previsto en el artículo 381 de la ley 19.355.

Diseño acorde a actividades logísticas. Canalización de los flujos de comercio a través del uso de infraestructura adecuada. Acceso a diversos servicios complementarios. Gestión unificada del recinto. Espacios verdes y actividades compatibles con el medio ambiente y la ciudad.

Complementariedad. Mayor notoriedad para las empresas instaladas allí, mejorando a su vez la imagen de las actividades logísticas, facilitando la captación profesional y modernización empresarial.

CONECTIVIDAD

- ✓ Conexión directa con los accesos a la ciudad y la Terminal Portuaria de Montevideo.
- ✓ Interconexión con Rutas Nacionales N° 1 y 5 que unen al resto del país y el hinterland del Puerto. Conexión directa al anillo perimetral de

la ciudad, que vincula las Rutas Nacionales N° 5, 6, 7, 8, 101, 102 e Interbalnearia.

- ✓ Conectividad aérea al Aeropuerto Internacional de Carrasco por Ruta 101, Km. 19.500
- ✓ Conectividad con transporte marítimo por sistema Ro Ro al Puerto de Montevideo.

SERVICIOS

Generales:

Vigilancia y control de accesos / Red de suministro de agua potable / Telefonía / Mantenimiento, limpieza y recolección de residuos del centro / Red contra incendios / Alumbrado público / Señalización interna / Administración general del centro.

A las empresas:

Servicios administrativos antepuerto / Aduana / Centro de formación / Sala de reuniones y convenciones.

Al transporte:

Estacionamiento de vehículos / Surtidor de combustible / Balanza / Lavado de camiones / Taller de reparación de camiones y neumáticos.

A las personas:

Restaurante – cafetería / Centro de asistencia médica / Cajero automático / Transporte público – conectividad.

DIMENSIÓN Y ZONAS EN DESARROLLO

Se proyectan desarrollar distintas modalidades operativas.

- Puerto Libre y Depósito logístico aduanero = 44,40 ha
- Actividades Industriales = 22,44 ha
- Otro marco legal = 8,49 ha
- Infraestructura = 6,38 ha



Creando nuevos espacios, avanzamos al futuro.

Los invitamos a participar de la expansión del Puerto de Montevideo en el:

PUERTO LOGÍSTICO PUNTA SAYAGO

Entre todos ampliamos la infraestructura portuaria, mejorando la eficiencia logística del sistema portuario nacional y regional. Este nuevo centro de distribución facilitará la entrada y salida de mercaderías regionales o internacionales a través de Uruguay consolidando el Puerto de Montevideo como Puerto Hub.

100 hectáreas.

Conectadas vía marítima y terrestre.

4 modalidades operativas.

Puerto libre, depósito logístico aduanero, zona franca y parque industrial.

Las actividades que se desarrollen en Punta Sayago en régimen de Puerto Libre podrán añadir valor a las mercaderías en operaciones tales como: reenvasado, remarcado, clasificación, agrupación y desagrupación,

consolidado y desconsolidado de contenedores, manipuleo y fraccionamiento y otros servicios conexos, y/o bajo el régimen de depósito logístico en las operaciones que se enumeran en el artículo 94 literal F) del CAROU y su decreto reglamentario 99/015 artículo 28, de acuerdo a lo previsto en el artículo 381 de la ley 19.355.

NUEVA LICITACIÓN DE ÁREAS EN RÉGIMEN DE PUERTO LIBRE

ÁREA	M2
D	10.234,20
E	10.026,81
F	10.018,52
G	13.127,80



PLPS - Puerto Logístico Punta Sayago
Puerto de Montevideo



Por más información: vea retiro de esta contratapa, ingrese a http://www.anp.com.uy/inicio/punta_sayago, o comuníquese a la División Desarrollo Comercial, Área Comercialización y Finanzas
Tel. +598 2 1901 2198 - plps@anp.com.uy

www.anp.com.uy

ANP
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay



ESTA PUBLICACIÓN LLEGA A USTED
A TRAVÉS DE CORREO URUGUAYO



**RED
NACIONAL
POSTAL**