



Uruguay *Portuario*

El proceso de construcción de la nueva draga D11- 21 de Julio.

Nueva Terminal de Cruceros para el puerto de Montevideo.

Informe especial: Centro de Simulación de la Armada Nacional.

La Administración Nacional de Puertos ingresó a la red ECOPORTS.



Puertos Comerciales del Uruguay



Año V, número 9 - Junio 2018

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

Traducción: Trad. Pub. Leticia Márquez

Corrección: Lic. Gabriel Popovits

Redacción: Lic. Isabel Gonçalves.

Colaboraciones en este número: Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPRA), Sub Gerencia General: Cdra. Alicia Abelenda, responsable técnico ambiental de ANP: Lic. Ricardo Vallejo, Unidad de Relacionamento Nacional e Internacional: Sra Ana M. Copello, Departamento Proyectos y Obras: Arq. Fernando Waltier, Arq. Néstor Fernández, Arq. Adrián Borges, Tec. Const. Carlos Varela, División Desarrollo Comercial: Lic. Elisa Kuster, Unidad Comunicación: Sr. Carlos Castillo, Sr. Leonardo Infantini.

Fotografía: Unidad de Marketing, Sra. Rosario Vila

Colaboraciones en este número: Royal IHC Holland Uruguay, Centro de Simulación de la Armada Nacional: CC (CG) Sebastián Santos, Área de Operaciones y Servicios: Sr. Edison Peña, Puerto de Nueva Palmira: Sr. Daniel Etchenique, Puerto de Fray Bentos: Sr. Juan Chaves, Puerto de Colonia: Sr. Luis Fontes, División Coordinación Operativa, Sr. Gabriel Canale, Unidad de Investigación y Patrimonio Documental: Arch. Stella Infante, Sr. Carlos Arakelián, División Comunicación y Marketing: Sr. Luis Ortiz, Sr. Carlos Castillo, Sr. Juan Santo.

Distribución: Lic. Isabel Gonçalves Torren

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

Uruguay Portuario 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.

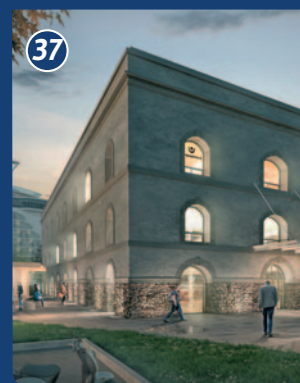
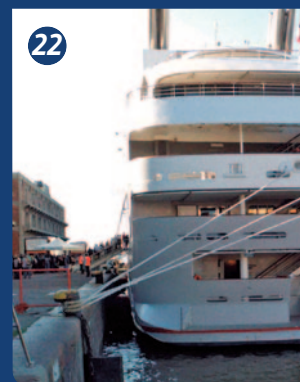
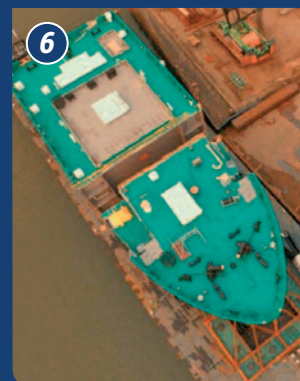
Imprenta: Tradinco
Edición amparada al Decreto 218/96 Comisión del Papel

Depósito Legal:

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. Nav. Alberto Díaz.*
- 4 *El proyecto Profundización y Extensión del Canal de Acceso al puerto de Montevideo tiene la aceptación de la República Argentina.*
- 6 *El proceso de construcción de la nueva draga D11- 21 de Julio.*
- 8 *ANP ingresó a la red ECOPORTS.*
- 9 *El Centro de Simulación de la Armada Nacional.*
- 19 *El transporte de cabotaje, facilitador del comercio regional. Entrevista al almirante Carlos Abilleira.*
- 22 *Evaluación de la temporada de cruceros 2017-2018.*
- 27 *Los puertos latinoamericanos debatieron sobre globalización y proteccionismo en Punta del Este.*
- 31 *Inversiones en la infraestructura portuaria nacional: Colonia, Paysandú y Nueva Palmira.*
- 37 *Nueva Terminal de Cruceros para el puerto de Montevideo.*
- 41 *ANP busca unificar criterios en un nuevo Glosario de Servicios Portuarios.*
- 44 *Evolución de la Comisión Coordinadora Honoraria de Puertos.*
- 47 *PUERTONLINE Noticias de ANP.*
- 53 *Cifras Portuarias: números récord de movimientos 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

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

Ing. Mercante Gerardo García

Teléfonos: (598) 1901 2701 al 2703
Fax: (598) 29161715
Correo: ggarcia@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

Hébert Márquez Barboza

Dirección: Ruta 12 Km 0 - Nueva Palmira
Teléfonos: (598) 45446102
Correo: hmarquez@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.
Teléfonos: (598) 4479.9835
Correo: mramos@anp.com.uy

¿Qué debemos destacar en este nuevo número de Uruguay Portuario?, sin perder de vista y sin dejar de tener presente el objetivo de estas publicaciones, que no es otro que el de difundir lo que hacemos, lo que se hace en materia portuaria en el Sistema de Puertos que se nos ha encomendado dirigir, nos corresponde destacar algunos asuntos que reafirman la política portuaria y están directamente alineados al Plan Maestro que pretendemos aprobar en breve.

Hemos decidido que resulta estratégico ingresar en el circuito de puertos verdes porque consideramos que la actividad portuaria no puede verse como una lucha de intereses -desarrollo contra cuidado del medio ambiente-. Aquí apelo a la memoria de los portuarios y quizás a la de aquellos que utilizaban el puerto de antaño para actividades recreativas o deportivas, recordemos que aquí se ubicaban los clubes deportivos, con sus embarcaciones de remo y que por muchos años fue una zona olvidada de las autoridades. La obra del Muelle C, inaugurada hace ya varios años, supuso la realización de una infraestructura necesaria para aliviar la carga de trabajo que tenían los otros muelles públicos del puerto de Montevideo y, como contrapartida, también contribuyó a la mejora en la calidad del agua del recinto portuario, eliminando las zonas bajas y con dificultad de renovación de agua.

Otros puntos que surgen como necesarios a destacar de nuestra actividad, con respecto al medio ambiente, son los del cuidado que observamos en las operaciones portuarias, en la logística en el manejo de los desechos de los buques y de los depósitos, y en el cumplimiento de los protocolos de manejo de estos residuos por las autoridades competentes: Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca (MGAP), Ministerio de Salud Pública (MSP), Intendencia de Montevideo (IM), Dirección Nacional de Aduanas (DNA) y la ANP. Nos costó decidir cómo mostrar lo bien que se trabaja en Uruguay este tema y finalmente optamos por ingresar en una red internacional que nos brinde el reconocimiento a ese nivel que haga trascender lo que hacemos. El



primer paso fue dar respuestas a un modo de evaluación de más de 150 preguntas y al contestarlas la primera sensación positiva fue “no estamos mal”, “tenemos un sistema sólido de información” y ni que hablar al momento de recibir la evaluación donde claramente surge la conclusión de que estamos bien y debemos difundirlo.

El número que presentamos también tiene información técnica valiosa sobre el Centro de Simulación que existe en Uruguay, así como adelanta lo que en unos meses será la incorporación de una nueva embarcación para ANP con un proceso constructivo novedoso.

Para el próximo número la empresa tendrá 102 años de actividad ininterrumpida, con todo lo que esto implica.

Ing. Nav. Alberto Díaz


En nuestro próximo número:

Informe especial sobre el nuevo Plan Maestro 2035, nueva draga D11-21 de Julio.

Es posible llevar a 14 metros la profundidad del canal de acceso que permite a los barcos llegar al puerto de Montevideo

La Administración Nacional de Puertos fue notificada, por el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Rodolfo Nin Novoa, de la respuesta favorable de la República Argentina respecto a la solicitud de aceptación de su proyecto de dragado denominado Profundización y Extensión del Canal de Acceso al puerto de Montevideo.

Desde ANP deseamos hacer partícipe a toda la comunidad portuaria de estas comunicaciones que tienen fundamental importancia en el desarrollo estratégico de las actividades portuarias.

| | | | |
|--|----------|--|--|
| COMISION ADMINISTRADORA RIO DE LA PLATA | | COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA DELEGACIÓN DE LA ARGENTINA |  |
| RECIBIDO | MAY 2018 | | |
| REGISTRO | | | |
| NUMERO | 167/18 | | |
| SEC. ADM. | | | |
| SEC. TEC. | | | |
| Observaciones: | | BUENOS AIRES, 29 de mayo de 2018 NOTA DACARP N° 291/2018 | |
| SEÑOR PRESIDENTE: | | | |

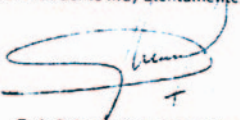
Tengo el agrado de dirigirme a Usted a fin de referirme al Proyecto de Dragado denominado de "Profundización y Extensión del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo".

Sobre el particular esta Delegación informa que con fecha 21 de mayo de 2018 se ha recibido la Nota CARP.T/N°5400/18 adjuntando la N° CARP 158/18, de fecha 18 de mayo de 2018, por la que se da respuesta al pedido de mayor información solicitado por la República Argentina por Nota N° CARP 72/18 de fecha 27/02/18.

Por consiguiente, la República Argentina ha efectuado el análisis de la información proporcionada por la República Oriental del Uruguay en el ámbito de la CARP y considera que la misma resulta completa y suficiente para la que República Argentina evalúe el efecto probable que la obra ocasionará a la navegación o al régimen del río.

En consecuencia, y de conformidad con el Artículo 19 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, 1er. Párrafo, la República Argentina comunica a la República Oriental del Uruguay, a través de la CARP, que no tiene objeciones que formular al Proyecto de "Profundización y Extensión del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo", con el Cambio de Traza informada por Nota N° CARP 214/17, de fecha 16 de agosto de 2017.

Sin otro particular, saludo al señor Presidente muy atentamente.


Embajador Guillermo González
Presidente
Delegación de la Argentina
Comisión Administradora del Río de la Plata

SEÑOR
PRESIDENTE de la COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA
Doctor FELIPE MICHELINI DELLE PIANE
Presente



**COMISIÓN ADMINISTRADORA
DEL RÍO DE LA PLATA**



CARP. T/N° 5408/18
Buenos Aires, 30 de mayo de 2018

Señor
Presidente de la Delegación del Uruguay
ante la Comisión Administradora del Río de la Plata
Doctor Felipe Michelini Delle Piane
S. / D.

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, a fin de remitirle adjunto Nota DACARP N° 291/18 ingresada a esta Comisión con fecha 29 de mayo de 2018, mediante Nota N° CARP 167/18, mediante la cual la Delegación de la Argentina de conformidad con el Artículo 19 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo 1er. Párrafo, comunica a la República Oriental del Uruguay a través de la CARP, que no tiene objeciones que formular al Proyecto de "Profundización y Extensión del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo", con el Cambio de Traza informado por Nota N° CARP 214/17, de fecha 16 de agosto de 2017.

Saludo a Usted atentamente.

CN (R) Pablo De Marco
Secretario Técnico
Comisión Administradora del Río de la Plata



**COMISION ADMINISTRADORA
DEL RIO DE LA PLATA**



DELEGACION DEL URUGUAY

Montevideo, 4 de junio de 2018.

Nota DELUR N°54/2018.

Señor
Ministro de Relaciones Exteriores
República Oriental del Uruguay
Rodolfo Nin Novoa
S. / D.

Tengo el honor de dirigirme al Señor Ministro, con el fin de poner en conocimiento la Nota CARP. T/N° 5408/18, de fecha 30 de mayo de 2018, la cual adjunta la Nota de la Delegación de la Argentina N° 291/2018 ingresada a la Comisión Administradora del Río de la Plata con fecha 29 de mayo de 2018 mediante Nota CARP N° 167/18.

Al respecto y en conformidad con el Artículo 19 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo cuyo primer párrafo se transcribe " Si la Parte notificada no opusiera objeciones o no contestara dentro del plazo establecido en el artículo 18, la otra Parte podrá realizar o autorizar la realización de la obra proyectada", la República Argentina comunica a la República Oriental del Uruguay a través de la Comisión que no tiene objeciones que formular al "Proyecto de Profundización y Extensión del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo", con el Cambio de Traza informado por Nota CARP N° 214/17 de fecha 16 de agosto de 2017.

Asimismo, y de considerarlo el Señor Ministro adecuado, la Delegación del Uruguay ante la Comisión Administradora del Río de la Plata agradece que se le comunique al Ministerio de Transporte y Obras Públicas así como a la Administración Nacional de Puertos la aprobación del proyecto.

Hago propicia la oportunidad para reiterar al Señor Ministro las seguridades de mi más alta consideración.

DR. FELIPE MICHELINI DELLE PIANE
PRESIDENTE DE LA DELEGACIÓN DEL URUGUAY
COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA

El proceso de construcción de la nueva draga D11- 21 de Julio



El proyecto de construcción de la draga D11-21 de Julio se encuentra enmarcado por lo establecido en el Decreto N° 389/13. Con su aplicación se ha logrado que la embarcación fuera construida proa-popa en el astillero de la empresa holandesa Royal IHC en Róterdam y el 100% restante en territorio nacional, con mano de obra uruguaya. A la fecha el proyecto involucra a 200 trabajadores uruguayos en forma directa y a 150 en forma indirecta.

Cronología

Culminado el proceso de la **Licitación Pública N°16513**, el 11 de noviembre de 2016, el Directorio de ANP procedió a la firma del contrato con la empresa holandesa IHC para la construcción de una draga de 91 m de eslora, 18 m de manga, con una capacidad de cántara de 4.200 m³.

El 21 de diciembre el Directorio resolvió denominar a la nueva embarcación con el nombre: **D11- 21 De Julio**.

El 24 de enero del año 2017, por resolución de Gerencia General N° 36/2017, se creó el Proyecto N°59 Seguimiento construcción de draga y se designó a los funcionarios Carlos Arakelian y Armando Boni dueños del mismo en calidad de titular y alterno respectivamente.

El 7 de marzo de 2017 los dueños del proyecto comenzaron las coordinaciones de seguimiento en reuniones semanales con ingenieros de la empresa

IHC y representantes de los trabajadores designados el 27 de marzo de 2017 por el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPRA).

A principios del mes de mayo del año 2017 inició, en las instalaciones de la Metalúrgica CIR, la construcción de los primeros módulos con **mano de obra nacional**.

Del 05 al 10 de junio, conjuntamente con técnicos de DIRME, una delegación de ANP concurrió a Holanda para mantener reuniones de coordinación con ingenieros de IHC en el astillero de Krimper y visitar en Bélgica la fábrica ABC que suministra los motores.

En una ceremonia organizada por IHC y CIR el 22 de junio en las instalaciones de la Metalúrgica CIR, se procedió al lanzamiento oficial del proceso de construcción de la nueva draga de ANP en Uruguay.

En la primera quincena del mes de setiembre de 2017 comenzó el traslado de los primeros módulos



la construcción de proa y popa, previo a su traslado hacia Montevideo.

El 26 de abril del presente año las mencionadas piezas se cargaron en un buque proyecto e iniciaron su navegación con destino al puerto de Montevideo.

Como estaba previsto el día 14 de mayo arribaron la proa y la popa, se descargaron en el puerto y en los días posteriores fueron trasladadas al astillero del SACRA.

construidos desde la Metalúrgica CIR al astillero del SCRA.

El 25 de octubre en una ceremonia simultánea en el astillero del SCRA y el astillero de IHC en Krimper, Róterdam, se procedió al evento de puesta de quilla.

A principios del mes de noviembre comenzó en el astillero del SCRA el ensamble de las piezas que conformarán la pieza central (Cántara) de la Draga D11-21 de Julio, las que se culminaron en el mes de abril de 2018.

En diciembre de 2017 integrando una misión conjunta ANP-DIRME concurren representantes del SUPRA a Róterdam con el fin de proceder a las inspecciones del 100% de

La primera draga construida en parte en Uruguay y ensamblada en territorio nacional, continúa su armado en el astillero del SACRA.

Texto aportado por el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPRA)



La Administración Nacional de Puertos ingresó a la red EcoPorts luego de alcanzar el SDM (Self Diagnosis Method) y continuará hasta alcanzar la certificación PERS

Por Lic. Ricardo Vallejo
Responsable técnico
ANP - SNP
Gestión Ambiental

Resumen histórico del EcoPorts

En octubre de 1994 se preparó un plan de proyecto para "Información ECO en puertos europeos" después de intensas negociaciones durante el taller de ECEPA (*Environmental Challenges for European Port Authorities*) en Barcelona.

Un borrador del proyecto propuesto fue discutido en Amberes en el año 1995 y finalizado durante el taller de ECEPA en 1996 en El Pireo.

La propuesta final del proyecto fue preparada y presentada al Programa de la Comisión Europea de Transporte. En 1997 le fueron otorgados 710.000 euros en el marco del Programa de RTD de Transporte del 4º Marco de Referencia de la Comunidad Europea (CE).

Por lo antedicho EcoPorts, en su origen y fases tempranas de desarrollo, se remonta a 1997 cuando surgió como un concepto del programa de investigación de la CE ECO-información en el que ESPO (*European Sea Ports Organisation*) proporcionó enlaces y contactos con profesionales integrantes del sector portuario al que se les unieron otros socios de la academia y la industria.

Un papel particular tuvieron el entonces director de desarrollo estratégico del puerto de Amsterdam, Herman Journée, y el director de la Asociación Británica de Puertos, David Whitehead, ambos en varias etapas fueron presidentes del Comité de Medio Ambiente de ESPO. Construyeron sobre las iniciativas innovadoras del Puerto de Rotterdam, que habían sido aceleradas por Henk de Bruin y Kees Joosten.

El objetivo del proyecto de información ECO fue desarrollar y probar un sistema de información para todos los tipos de puertos y autoridades portuarias diseñados para facilitar la gestión ambiental de los puertos.



El SDM desarrollado como una lista de verificación genérica, fácil de usar, de los principales componentes razonablemente esperados en cualquier Sistema de Gestión Ambiental (SGA) creíble, es la piedra angular de todo el concepto EcoPorts y ha resistido el paso del tiempo hasta el presente, con sus actualizaciones periódicas, en línea con la legislación cambiante y los estándares internacionales.

EcoPorts ha ayudado a abordar los desafíos de la gestión ambiental, en términos de opciones factibles, informes y logros, demostrando al sector y a las autoridades portuarias del mundo que un estándar de alta calidad sustentable es posible.

El puerto de Montevideo presentó el SDM (*Self Diagnosis Method*) con éxito y hoy integra la red de EcoPorts, con el compromiso asumido de continuar con las siguientes etapas para llegar al PERS (*Ports Environmental Review System*).

El PERS, no sólo incorpora los principales requisitos generales como la norma de gestión ambiental reconocida (ISO 14001), sino que también tiene en cuenta las especificidades de los puertos. PERS se basa en las recomendaciones de política de ESPO y le da a los puertos objetivos claros a alcanzar. Además su implementación es revisada independientemente por Lloyd's Register. La intención de la ANP es continuar cumpliendo los pasos necesarios para incorporarse como miembro pleno del EcoPorts, certificado por Lloyd's Register.

Centro de Simulación de la Armada Nacional

Herramienta fundamental para la navegación y los puertos en Uruguay



Simulation Center of the National Navy

Key tool for navigation and ports in Uruguay

El Centro de Simulación de la Armada Nacional (AN) consta de un simulador de maniobras y navegación y un simulador de comunicaciones, instalados en el ámbito de la Escuela Naval (EN). El software que utilizan será actualizado en base a un acuerdo con la Administración Nacional de Puertos (ANP). *Uruguay Portuario* reunió a los referentes del tema en una entrevista a propósito de las prestaciones del mismo y el acuerdo en proceso. Conversamos con el Cap. de Navío (CG) Miguel De Souza Suárez, director de la EN, el Cap. Mercante Héctor Nuñez, coordinador de la EN de Marina Mercante (Ex práctico de puerto), el Cap. Mercante Fernando Adaime, profesor de la EN y práctico de puerto, el Cap. de Corbeta Sebastián Santos, jefe de la División Simulación y Tecnologías Educativas de la EN, el Ing. Mercante Gerardo García, capitán del puerto de Montevideo y Carlos Arakelián, asesor de dragado de ANP y responsable por el acuerdo por la actualización del software para el Centro de Simulación de la AN.

The Simulation Center of the National Navy has a navigation and maneuvering simulator and a communications simulator installed at the Naval Academy. The software will be updated based on an agreement with the National Ports Administration (ANP). Uruguay Portuario met with relevant authorities for an interview regarding the capabilities of said software and the agreement in process. We talked to Captain (GC) Miguel De Souza Suárez, Head of the Naval Academy, Captain of the Merchant Marine Héctor Nuñez, coordinator of Merchant Marine of the Naval Academy (former port pilot), Captain of the Merchant Marine Fernando Adaime, teacher at the Naval Academy and port pilot, Lieutenant Commander Sebastián Santos, Head of the Simulation and Educational Technologies Division of the Naval Academy, Merchant Marine Engineer Gerardo García, Harbor Master at the Port of Montevideo, and Carlos Arakelián, dredging adviser at ANP and person in charge of the agreement for updating the software for the Simulation Center of the National Navy.



UP: ¿Qué es un simulador? ¿Para qué sirve?

Cap. de C. Santos: Es un aparato electrónico basado en un servidor ligado a tantas computadoras conectadas entre sí, como tareas se pretendan realizar en él. En este hardware corre un software especial que simula de forma lo más parecida a la realidad una situación náutica en un escenario lo más realista posible.

Cap. de N. De Souza: La Escuela Naval es el Instituto de formación de oficiales para la Armada Nacional y para la Marina Mercante, en tal sentido estamos sometidos a requisitos que nos impone la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del STCW que es el Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. En consecuencia nuestros egresados deben adquirir ciertas competencias y cumplir con una determinada cantidad de tiempo de embarque. Las horas de práctica en un simulador con las características del que se cuenta en nuestra escuela, se transforman en fundamentales para permitir alcanzar los requisitos establecidos y complementar de forma más que ventajosa los periodos de práctica en navegación necesarios. De todos modos, no supe la fase práctica de embarque que se debe cumplir efectivamente a bordo.

Cap. Merc. Nuñez: El simulador proyecta un ambiente realista, eso permite realizar tareas como si la tripulación estuviera en el puente de un barco, esa es la primera ventaja de su utilización. En el puente de un barco intervienen muchas personas: el capitán, los oficiales, el timonel, el personal de comunicaciones. Su segunda ventaja es que permite realizar una formación personalizada o en grupo que es lo normal, este funcionamiento solo se puede hacer en un simulador como este, no lo podíamos realizar en un salón de clase.

UP: What is a simulator? What is it used for?

Lt. Cdr. Santos: It is a server-based electronic device linked to as many computers connected to each other as tasks to be performed. This hardware has special software that creates a realistic simulation of a nautical situation in a scenario as realistic as possible.

Capt. De Souza: The Naval Academy is an officer training institute for the National Navy and the Merchant Marine and, therefore, we must comply with the requirements of the International Maritime Organization (IMO) set forth in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). Accordingly, our graduates must achieve certain competencies and comply with seagoing service. The hours of practice in a simulator such as the one we have in the Academy are essential to meet the corresponding requirements and complement the necessary navigation training periods. However, on-board training is also required.

Capt. Nuñez: The simulator provides a realistic environment in order to carry out tasks as if the crew was on a ship's bridge. That is the main advantage of using this simulator. There are many people on the ship's bridge: master, officers, helmsman, communication personnel. Another advantage of this simulator is that it is possible to conduct individual or group training, as is usually the case. That kind of training can only take place in a simulator like this. It was not possible to do it in a classroom.

UP: ¿Cuándo fue instalado en la Escuela Naval este Centro de Simulación?

Cap. de C. Santos: Antes la escuela tenía un simulador muy básico con características muy inferiores al actual, funcionaba en un ambiente parecido a un salón de clase, tenía solamente un proyector en vez de los 7 canales visuales actuales. Previo a la instalación del que tenemos actualmente estábamos muy por debajo a las prestaciones de las que disponían otras escuelas en países vecinos. La incorporación de los nuevos equipos demandó una obra civil muy grande, con todos los requerimientos para la instalación del hardware necesario, se terminó la construcción y comenzamos a utilizar este simulador en el año 2011.

El simulador conlleva la utilización de un software muy específico que se compró a Transas, una empresa de origen ruso que en ese entonces solo tenía un representante regional en Argentina. A través de la empresa uruguaya Arnaldo Castro S.A., que se hizo representante de Transas en Uruguay, la Armada Nacional pudo adquirir este software.

Cap. Merc. Nuñez: Este software se va modificando con el tiempo, necesita una adecuación constante porque los escenarios que utilizamos cambian, por ejemplo el escenario del puerto de Montevideo del 2011 es muy distinto al de hoy. Como generadores de simulaciones existen muchas empresas, pero, como la base de nuestro simulador es de Transas, es con esta empresa con la que seguimos contratando las simulaciones.

UP: When was this Simulation Center installed at the Naval Academy?

Lt. Cdr. Santos: In the past, the Academy had a very basic simulator with limited capabilities which worked in a setting similar to a classroom. It only had a projector instead of the 7 visual channels currently available. Before the installation of the current simulator, we were lagging far behind other academies in neighboring countries in terms of the capabilities available. The installation of the new equipment demanded significant civil works in order to comply with all the requirements for the necessary hardware. The construction works were completed and we started to use this simulator in 2011.

This simulator requires the use of very specific software that was purchased from Transas, a Russian company that back then only had a regional representative in Argentina. Through the Uruguayan company Arnaldo Castro S.A., which became Transas representative in Uruguay, the National Navy was able to purchase this software.

Capt. Nuñez: This software is constantly updated because the scenarios we use change over time. For example, the scenario of the Port of Montevideo from 2011 is very different from the current one. There are many companies that generate simulations, but because the base of our simulator was provided by Transas, we keep hiring this company for simulations.



UP: ¿Qué prestaciones brinda el Simulador?

Cap. de C. Santos: consta de un puente clase A de misión completa y dos puentes clase B de misión parcial que interactúan entre sí. Eso quiere decir que podemos tener 3 barcos navegando a la vez en ejercicios distintos, o en el mismo escenario los tres a la vez. El puente A tiene visión 240 grados, puede captar en su radar simulado la presencia de los otros dos barcos.

Cap. Merc. Nuñez: Se puede simular un remolcador en uno de los puentes clase B y un buque carguero en el puente de misión completa, se pueden grabar los ejercicios para luego evaluar y corregir errores, se pueden simular maniobras de emergencia, por ejemplo: una buque a 5 nudos sufre un desperfecto y se traba a esa velocidad, un buque sufre un incendio, distintos valores de corriente o condiciones climáticas diversas. Lo que se desee para evaluar qué hacen los alumnos para resolver las situaciones que se les plantean. Es un instrumento muy valioso, diría que indispensable, no se podría otorgar una titulación en navegación si el alumno no tiene práctica en un simulador. De acuerdo a las enmiendas de Manila 2010 al Convenio STCW 78/95 de la OMI, los oficiales tienen que tener formación por competencias en maniobras específicas de navegación en simulador.

Cap. de N. De Souza: Es oportuno comentar, que en el retorno que hemos tenido sobre el desempeño a bordo de nuestros egresados, en lo que refiere a su integración a los equipos puente

UP: What features does the simulator include?

Lt. Cdr. Santos: It has a class A full mission bridge and two class B part-task bridges that interact with each other. This means that it is possible to have three ships navigating at the same time in different exercises or in the same scenario. The class A bridge has a 240° visual range and its radar is able to detect the presence of the other two ships.

Capt. Nuñez: It is possible to simulate a tug in one of the class B bridges and a cargo vessel in the full mission bridge. The exercises can be recorded for subsequent assessment and error correction. Also, emergency maneuvers can be simulated, for example a vessel is navigating at a speed of 5 knots and due to malfunction it cannot change its speed or a vessel catches fire. Different current values and various weather conditions can be simulated, as well as any condition necessary for assessing how the students deal with the situation. It is a highly valuable instrument. I would dare say that it is essential. It would not be possible to grant navigation certifications if the student did not train in a simulator. According to the 2010 Manila amendments to the STCW 78/95 Convention of the IMO, officers are required to have specific maneuver competencies training in a navigational simulator.

Capt. De Souza: It is worth mentioning that, taking into account the feedback we have received about onboard performance of our graduates regarding integration into the navigation bridge teams, clearly





de navegación, se percibe claramente una superior agilidad de adaptación y mayor eficiencia inicial entre aquellos que contaron con las capacidades de este simulador durante su formación en el Instituto.

UP: ¿Cuáles son las principales ventajas de la puesta al día del simulador?

Cap. Merc. Nuñez: Pienso que a la ANP le puede servir mucho el simulador para representar determinadas condiciones para maniobras en sus puertos, por el ancho de los canales de ingreso, por los distintos vientos, por los espacios disponibles de acuerdo al tamaño de los buques. Eso le permitirá ahorrar mucho dinero al poder definir con mayor exactitud qué inversiones tiene que realizar para adecuar su infraestructura sin ir más allá de lo necesario. Por otra parte supongo que también le puede ser útil para el entrenamiento de su personal marítimo para las embarcaciones que cumplen funciones en ANP mejorando el uso de las herramientas y estandarizando las maniobras.

there is greater adaptability and initial efficiency among those who were trained with this simulator at the Academy.

UP: What are the main advantages of updating the simulator?

Capt. Nuñez: *I think the simulator can be very useful for ANP in order to represent certain conditions for maneuvering at its ports such as the width of the access channels, different wind conditions and space available according to the vessel size. It will save ANP a lot of money by being able to define with greater accuracy the investments that should be made to adapt its infrastructure without going beyond what is necessary. Besides, I think it could be useful for training its maritime personnel for ships operating at ANP, improving the use of tools and standardizing maneuvers.*

C. Arakelián: *That is one of the reasons why ANP's Board of Directors made the decision to invest in*



C. Arakelián: ese es uno de los motivos por los cuales el Directorio de la ANP tomó la decisión de invertir en actualizar todo el escenario del Puerto de Montevideo. Es necesario incluir la nueva Terminal de Graneles(TGM), el Muelle C con su nueva extensión, las obras para Puerto Capurro, las batimetrías actualizadas e incluso pensamos incluir Punta Sayago. También es importante, como acaba de manifestar el Cap. Nuñez, la posibilidad de hacer simulaciones de maniobras con tripulaciones de ANP con el escenario del puerto actualizado. Si bien, para la nueva draga que está construyendo, IHC va a brindar un entrenamiento, éste lo podrá reforzar ANP en Montevideo al tener el escenario del puerto con sus nuevas obras y los principales puntos de referencia de la ciudad que lo rodean.

Ing. Merc. García: Es fundamental ajustar lo que se simula con la realidad, el comportamiento real de los barcos es conocido por los profesionales, la práctica y el simulador se tienen que aproximar lo más posible. Es un tema muy importante en el caso de nuestro puerto. Hemos conversado con la Escuela y la Asociación de Prácticos para perfeccionar ese tema.

Cap. Merc. Adaime: En el ámbito académico la posibilidad de prepararse para las competencias que se requieren por OMI para navegar es lo fundamental en el uso de este tipo de simulador.

UP: ¿Cuáles son las limitaciones de esta herramienta?

Cap. Merc. Adaime: Como toda herramienta, es necesaria pero no suficiente, es buena en la medida que se conozca las limitaciones que tiene,

updating the whole scenario of the Port of Montevideo. It is necessary to include the new bulk terminal (TGM), Dock C and its new extension, the construction works for the Capurro Port, the updated bathymetries and we are even planning to include Punta Sayago. As Capt. Nuñez just mentioned, it is also important that maneuvering simulations can be carried out by ANP's crews with an updated port scenario. Even though IHC is going to provide training for the new dredger that it is building, that training could be supported by ANP in Montevideo with the port scenario including its new works and the main landmarks of the city that surrounds it.

Engineer García: *It is essential to adjust the simulation to reality. The real behavior of ships is known by the professionals. The simulator has to be as close to real life as possible. It is a very important issue for our port. We have discussed its optimization with the Academy and the Pilots Association.*

Capt. Adaime: *In the academic field, the main purpose of using this kind of simulator is to get prepared for the competencies required by IMO for navigation.*

UP: What are the limitations of this tool?

Capt. Adaime: *As with any other tool, it is necessary but it is not enough. It is useful as long as we know its limitations, its scope and what it can be used for. The tool can be improved. In a simulator, all moves follow mathematical models*



el alcance y el uso que le puede dar. Es una herramienta que se puede mejorar, todos los movimientos, en un simulador, siguen modelos matemáticos y estos pueden ser ajustables, con la experiencia de un experto para representar mejor la realidad. Se tiende a comparar los simuladores de aviación con los de navegación marítima, pero no son lo mismo, no se pueden comparar. Los aviones se construyen según un tipo y serie, se aprueba un modelo y se construyen en serie de acuerdo a ese modelo. Para los barcos esto no es así, aunque de algunos modelos se hacen buques gemelos o iguales, lo normal es que se construyan buques en forma independiente cumpliendo con normas internacionales, por ejemplo SOLAS (Safety of Life at Sea), por eso las variantes son enormes.

Cap. Merc. Nuñez: Otra diferencia importante con los simuladores más conocidos que son los de aviación es que en estos juega un papel importante sólo el elemento aire. En los de navegación interfieren el agua, el aire e incluso la tierra pues los fondos se deben tener en cuenta sobre todo en los puertos, por eso son muchísimo más complejos y han tenido un desarrollo más tardío. Las interacciones con la tierra son las más complicadas, este simulador incorporó hace un año efectos que simulan los acercamientos a bancos, a los taludes de un canal. Estos efectos pueden sobrepasar las capacidades del barco y eso lo tienen que saber los tripulantes. Los prácticos cuando usaban el simulador antes de este ajuste notaban que no hacía lo mismo que en la realidad hacían sus barcos. Si se advierten estas diferencias con la realidad, estos aspectos se pueden ir ajustando.

that can be adjusted by an expert to better represent reality. Usually aviation simulators are compared to navigational simulators, but they are not the same, they cannot be compared. Planes are produced according to types and in series, a model is approved and they are built following that model. That does not apply to ships. Even though for some models there are identical or sister ships, typically ships are built separately, complying with international standards such as the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), and that is why there are significant variations.

Capt. Nuñez: *Another important difference with the best known simulators- i.e., the aviation simulators- is that in those ones only the air element plays a significant role, while in the navigational simulators water, air and even land are relevant because the seabed has to be taken into account mainly at the ports, for that reason they are much more complex and have had a late development. Land interactions are the most complicated ones. Since last year, effects that simulate the approach to banks and slopes of a channel are available in this simulator. These effects can exceed the ship's capabilities and the crew needs to know that. Before this adjustment, pilots noticed that the simulator did not behave in the same way their ships did in real life. If differences between the simulator and reality are noticed, these aspects can be adjusted.*





Los accidentes aéreos debido al uso de simuladores, tienen una tasa de error humano muy baja. En la industria marítima al ser muchísimo más complejo hacer simulaciones, estamos aún lejos de bajar los índices de siniestralidad. Ya hay estadísticas que dicen que esos errores van disminuyendo, pero vamos atrasados con respecto a la aviación.

Ing. Merc. García: Esos efectos pueden hacer que el barco pierda estabilidad, por eso tienen que estar colocados en el simulador, hacer una buena corrección es parte sustancial de la mejora en las prestaciones de un simulador para solucionar los problemas y de ir hacia la baja de los accidentes.

UP: ¿En qué etapa está el acuerdo Armada-ANP?

C. Arakelián: Estamos coordinando con Arnaldo Castro para la realización de los trabajos que demanda la actualización. En la biblioteca del simulador no hay determinados tipos de buques que necesitamos, como una draga de las características de la que está comprando ANP. También se necesita un buque de 360 m de eslora para probar la maniobrabilidad en la entrada al puerto, el atraque en TCP etc. Se podrán crear nuevas bases de datos o tomar barcos que ya tenga Transas en sus bases de datos, con las características de los que tenemos navegando en nuestro puerto. Otra adecuación es el tema manga, hoy los buques año a año aumentan su manga, esto es parte fundamental de la información que hay que tener presente para cuidar la navegación en el canal.

Thanks to the use of simulators, air accidents have a very low human error rate. In the maritime industry, because simulations are far more complex, we are still far from reducing the accident rates. According to some statistics, errors are decreasing, but we are still lagging behind compared to aviation.

Engineer García: *These effects can cause the ship to lose stability and that is why they need to be included in the simulator. Making corrections is essential for improving the capabilities of a simulator in order to solve problems and reduce accidents.*

UP: What is the status of the agreement between the Navy and ANP?

C. Arakelián: *We are coordinating with Arnaldo Castro the tasks required for the updating. The simulator's library does not include certain types of vessels that we need such as a dredger like the one ANP is purchasing. We also need a vessel of an overall length of 360 meters to test maneuverability at the port entrance, berthing at TCP, etc. It is possible to create new databases or to use ships with the same characteristics of those navigating in our port that are already available in Transas' databases. Another update required is related to breadth. Every year vessels increase their breadth. It is essential to take into account this information for safe navigation in the channel.*



Cap. Merc. Nuñez: A mi criterio vamos a llegar a un límite de calado de 15 a 16 metros para carga de contenedores. La expansión que queda es en la manga, y eso tiene severas implicaciones para un puerto. Una de ellas son los instrumentos de descarga, podemos encontrarnos con barcos en los que no podamos descargar en toda la dimensión de su manga porque no nos adecuamos.

C. Arakelián: Como segunda instancia, para potenciar esta herramienta fundamental que tiene la Escuela Naval, después de la actualización, la intención del Poder ejecutivo, el MTOP y la ANP es incorporar, en un nuevo acuerdo de cooperación, a otras instituciones relacionadas a la actividad como pueden ser la Universidad del Trabajo y la Facultad de Ingeniería.

Capt. Nuñez: *In my opinion, we are going to reach a draft limit of 15 to 16 meters for container ships, so the expansion left is in the breadth and that has serious implications for a port. One of them is the equipment used for unloading operations. It might be impossible to unload cargo across the whole breadth of the ship if we do not make adjustments.*

C. Arakelián: *Upon completion of the necessary updates, in order to enhance this important tool of the Naval Academy, the Executive Branch, the Ministry of Transport and Public Works and ANP plan to include, in a new cooperation agreement, other institutions related to the activity such as the Labor University (UTU) and the Faculty of Engineering.*



Entrevista al ex prefecto nacional naval, contralmirante Carlos Abilleira, en la fecha de estas declaraciones en ejercicio de ese cargo. Actualmente se desempeña como comandante en jefe de la Armada, con el grado de almirante.

El transporte de cabotaje, facilitador del comercio regional



¿Qué se entiende por cabotaje?

La definición internacional básica es la navegación entre cabos, entendiéndose esta como la navegación a vista de costa, se diferencia claramente de la navegación de ultramar o interoceánica.

Es la navegación y comercio entre puertos de la República, definida por la Ley de Navegación y Cabotaje, la misma ley define: el gran cabotaje como la navegación desde el puerto de Montevideo hasta 900 millas desde las costas de Uruguay, al sur hasta Comodoro Rivadavia, al norte hasta Río de Janeiro. La ley pretende dar facilidades a los buques de cabotaje nacional para que estos puedan, como forma de defensa comercial y económica, realizar navegaciones a más distancia, a nivel regional.

¿Cuál ha sido la participación del cabotaje en la historia nacional?

Esta es una actividad que viene desde los albores de nuestro estado. Podemos remontarnos a la propia creación de la Armada Nacional, con la marina artiguista y las patentes de corso, buscando la soberanía, comerciar con las potencias. Más allá de lo que significa para la independencia de los estados su fortaleza económica, luego esta se fue acrecentando por el crecimiento mundial del comercio. Hoy nos llegan producciones de lugares muy lejanos.

¿Que valor tiene el cabotaje nacional para el Uruguay?

Diría que es primario, muchas veces hablamos del desarrollo comercial del país y nombramos al país



agrícola heredado de la época colonial, al país del servicios, al país industrial, pero el comercio marítimo es la base de todas las producciones. Se necesita un buen sistema de puertos para la espera y el tránsito de los buques, rutas de navegación expeditas, seguras, que permitan a las cargas domésticas como a otras cargas una base para las demás actividades del desarrollo económico. En la medida que Montevideo se convierte en un puerto hub, que capta cargas de la región, necesariamente se desarrolla un comercio y un transporte de cabotaje desde nuestros puertos hacia otros puertos regionales.

¿Qué ventajas tiene el transporte marítimo sobre el terrestre?

Eso está relativizado por el valor de la carga, hay commodities de alto valor que demandan rapidez de entrega y sin intermediación desde el vendedor al comprador, allí el transporte vial por camión

tiene clara ventaja. Sin embargo el medio de transporte más rentable de mercaderías en gran volumen a grandes distancias, de granel por ejemplo, es el marítimo. No siempre tenemos cursos de agua disponibles para hacer ese traslado, entonces como segunda opción eficiente se utiliza el transporte ferroviario para cargas de volumen.

¿Cuáles son las rutas de cabotaje con las que cuenta Uruguay?

Principalmente sus hidrovías, las propias y las compartidas, tanto la hidrovía Paraná-Paraguay como la hidrovía del río Uruguay son importantes cursos de agua que permiten la navegación de cabotaje y esa sin dudas es la gran ventaja que tiene nuestro país. Tenemos puertos de salida de estas dos hidrovías. Esto hace que este sistema vial portuario nos beneficie como una ventaja comparativa fundamental ya que permite a los buques panamax salir con carga casi plena desde



Nueva Palmira, y desde Montevideo con carga hasta 12m y en el futuro a 14m como se ha planificado para la terminal de granos del puerto de Montevideo

¿Qué importancia tiene el dragado para la navegación?

Es clave el dragado, todos los sistemas fluviales del mundo dependen del dragado. Lo bueno en nuestro caso es que tenemos un dragado natural, los canales van en sentido de la corriente y eso favorece una menor sedimentación sobre la costa uruguaya, por efecto de Coriolis, y hace que el mantenimiento de dragado tenga mucho menor costo.

¿Es viable el proyecto de sistema de la laguna Merín como ruta posible de cabotaje?

Se habla del sistema laguna Merín porque esta se conecta con la laguna de los Patos y el puerto de Río Grande, esta hidrovía es entre ambas lagunas y como puerto de salida el puerto de Río Grande. Tenemos muchos commodities que están en la zona este: clinker, granos, maderas, cemento, estos productores podrían mejorar la rentabilidad de sus negocios abaratando los fletes de transporte. Eso podría lograrse utilizando la laguna Merín con dos puertos proyectados, uno en el Tacuarí y otro en el Cebollatí, y luego se conectará a la laguna de los Patos con el puerto de Río Grande. Está muy apoyada por intereses portuarios de Brasil, los productores de ambos países se verían aventajados con la posibilidad de sacar sus mercaderías más directo desde su propia zona.

¿Cuál es el papel de la Armada Nacional en la actividad de cabotaje?

A la Armada Nacional le ocupa todo lo que tiene que ver con la seguridad de la navegación,



especialmente de la vida humana en el mar y de la contaminación marina cuando esos accidentes se producen, además de la circunstancia accidental tenemos que prever que no ocurra. Prevenimos manteniendo balizados los canales, los sistemas de comunicación costeros de ayuda a la navegación con los faros, balizas, los sistemas de gestión portuaria para la entrada y salida del puerto. A la Armada le corresponde velar porque estas condiciones sean las mejores y si algún incidente ocurre tener una rápida intervención y recomponer la vía de tránsito en la forma más rápida posible. Por eso coadyuva constantemente con la ANP, con la Dirección Nacional de Hidrografía y con la Policía Nacional.

El mundo necesita un comercio marítimo seguro, los tripulantes de los buques deben tener un viaje seguro, las cargas deben tener trazabilidad, debemos asegurar que el buque no esté siendo usado como un vector para un posible ataque. En ese aspecto interactuamos con la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) para la defensa de los puertos y de los buques contra cualquier interferencia ilícita.

Nuestra más estrecha relación es con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y especialmente con la ANP. Tenemos una comunicación permanente con los capitanes de puerto y los prefectos de puertos que dependen de la Prefectura Nacional Naval. Tenemos un diálogo permanente para administrar los tránsitos y las cargas.

Nuestro país debido a su tamaño muchas veces nos juega a favor, pues hace posible mayor interacción entre autoridades, la interinstitucionalidad es continua y podemos dar rápida solución a los problemas. En otros países no es así, esta es una ventaja de nuestro país.

El video de esta entrevista puede verse en el canal de ANP en Youtube.



La última temporada indicó un aumento de la operativa de aliste.

Evaluación de la temporada de cruceros 2017-2018



Al finalizar los meses de la temporada pasada es momento de realizar un repaso y evaluación de lo acontecido con el responsable de la operativa de cruceros en el puerto de Montevideo, Gabriel Canale. Conversamos sobre los datos y asuntos sobresalientes de la pasada temporada y qué se puede esperar para la próxima que comenzará en octubre de este año.

UP: Luego del pico de pasajeros recibidos por el puerto en la temporada 2012-2013 estos números fueron decreciendo. ¿Esa tendencia se mantuvo o se modificó en esta reciente temporada?

Se mantuvo a la baja, la temporada finalizó con 85 (pueden ser 86 si la del 25/4 cancela en Pta del Este) escalas efectivas y este fue el menor registro desde la temporada 2010-2011.

UP: ¿Cómo ha sido la relación de ANP con los responsables de los cruceros? ¿Los servicios del puerto a cruceros han tenido avances significativos?

En esta temporada la relación ha sido la habitual, esto es, absolutamente correcta y de mucho trabajo en conjunto; dado el transcurso del tiempo, con el paso de temporada tras temporada, se ha formado una especie de equipo entre privados y públicos que, más allá de lo que marca la actividad y niveles de dependencia de unos con otros, comienza a ser un diferencial del puerto. Los privados en su relación con el buque en las diversas actividades que estos requieren: circuitos turísticos, transporte de pasajeros, de provisión de víveres, materias

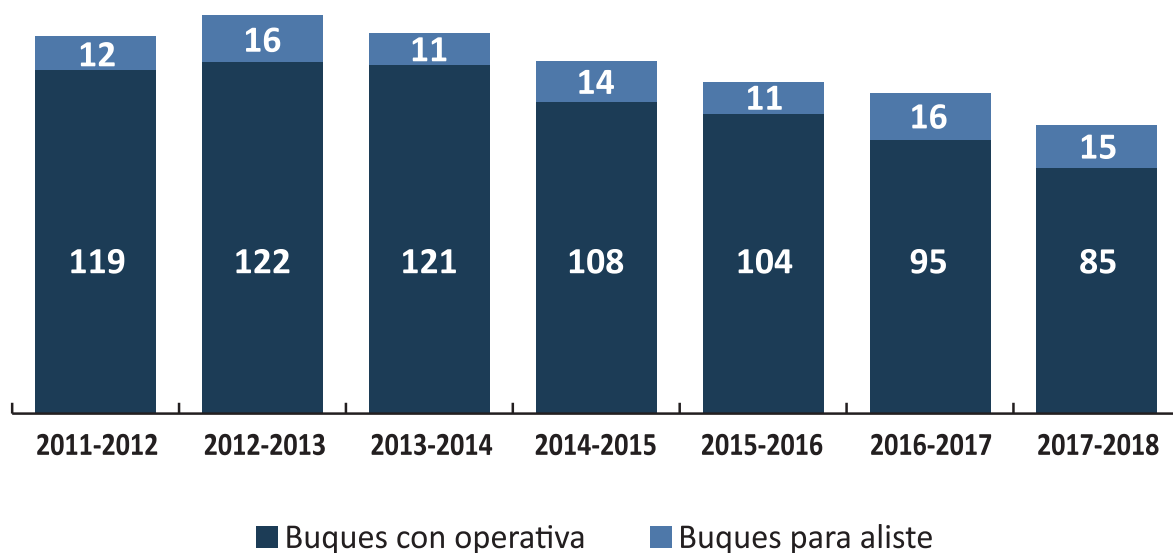
primas, logística, etc. y la ANP con su rol de supervisión y coordinación general, con el foco siempre puesto en la seguridad de pasajeros y tripulantes como objetivo principal dentro del puerto, pero no único. El compromiso que todos los involucrados ponemos hace que las distintas tareas se desarrollen con éxito en cada rama por separado y al final el desempeño global sea muy positivo.

Con el fin de garantizar la seguridad de los turistas y tripulantes que bajan a puerto, y deben circular para salir del recinto portuario, se establece una zona restringida a lo largo de la eslora de cada crucero. Existen códigos de seguridad con sus respectivos procedimientos que debemos cumplir. Afortunadamente, desde hace ya unos 15 a 16 años aproximadamente que lo hacemos con total éxito. Para controlar el flujo de los turistas, fuera de esa zona restringida, solemos contratar puntualmente personal de vigilancia privada y contamos con el apoyo de los mozos de cordel que se desempeñan en la Terminal Fluvio Marítima. Además la Prefectura Nacional Naval (PNN) tiene presencia permanente dentro del recinto portuario en su rol natural de garante de la seguridad en

Evolución arribos cruceros según operativa: 2011-2018

| Temporada | Buques con operativa | Buques con aliste | Total |
|-----------|----------------------|-------------------|-------|
| 2011-2012 | 119 | 12 | 131 |
| 2012-2013 | 122 | 16 | 138 |
| 2013-2014 | 121 | 11 | 132 |
| 2014-2015 | 108 | 14 | 122 |
| 2015-2016 | 104 | 11 | 115 |
| 2016-2017 | 95 | 16 | 111 |
| 2017-2018 | 85 | 15 | 100 |

Evolución arribos cruceros según operativa: 2011-2018





costas y puertos. El Mintur está presente previo a la salida hacia la ciudad, destinando personal de promoción contratado que entrega a todo visitante un folleto con un mapa del recorrido peatonal hasta Plaza Independencia y puntos de interés con más información adicional útil.

UP: Los buques cruceros arriban al puerto en dos modalidades: con operativa y para aliste, ¿Podría explicar en qué consiste cada una de ellas?

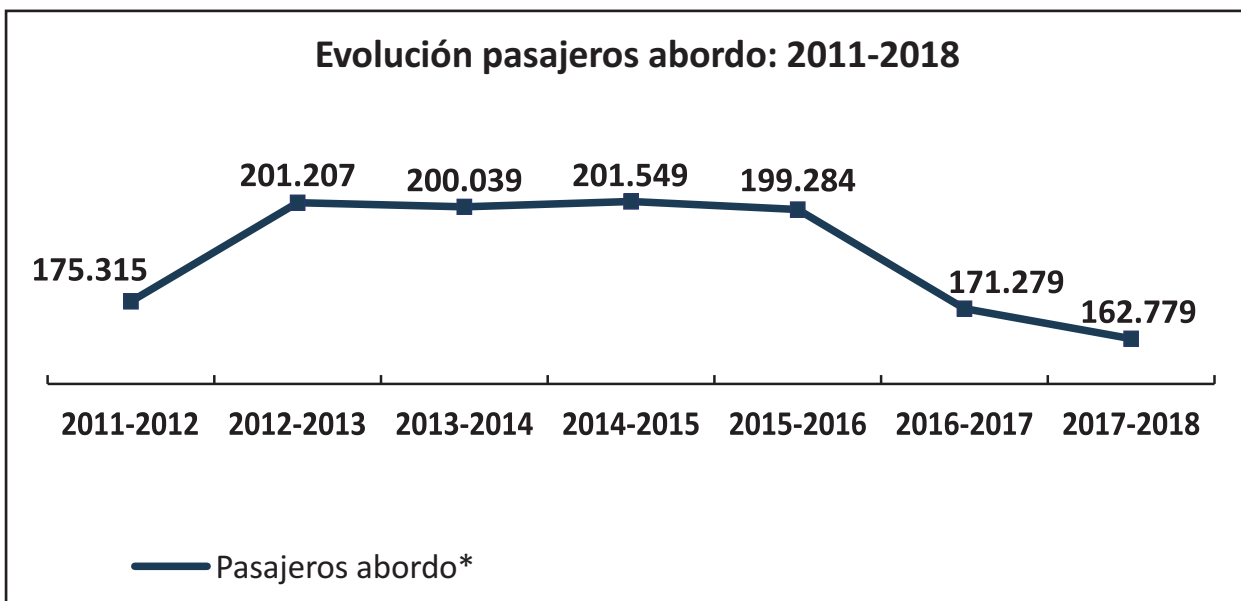
Que arriben buques con operativa es lo habitual, son todos aquellos que traen turistas a bordo que además de la travesía en sí, vienen a visitarnos, a

recorrer la ciudad, algunos hacen paseos cortos en la zona o hasta Punta del Este ó Colonia.

La operativa total de cada uno de estos cruceros es mixta eso significa que realiza varias operaciones en unas pocas horas de estadía. La más visible para la opinión pública es la turística, pero además desarrollan otras operaciones como las de aprovisionamiento y servicios portuarios. Por lo tanto, en un arribo tenemos en el muelle donde atracan un cruceo interacción de ómnibus, micro ómnibus, taxis, remises, elevadores, camiones, maquinaria diversa, y muchas personas de negocios conectados a la actividad el crucero pero



| Evolución pasajeros abordo: 2011-2018 | |
|---------------------------------------|-------------------|
| Temporada | Pasajeros abordo* |
| 2011-2012 | 175.315 |
| 2012-2013 | 201.207 |
| 2013-2014 | 200.039 |
| 2014-2015 | 201.549 |
| 2015-2016 | 199.284 |
| 2016-2017 | 171.279 |
| 2017-2018 | 162.779 |
| *no incluye tripulación | |





que no trabajan en el puerto. En la ANP nuestra tarea es coordinar para que estas operativas se separen entre sí y es para ello que el equipo público-privado que mencionaba en la respuesta anterior es fundamental, es en esos momentos en los que se pone a prueba la coordinación y la cooperación mutua.

Con respecto a la modalidad aliste es aquella operativa que no implica necesariamente que hayan turistas abordo o por embarcar, involucra todo lo referente a operativa de provisiones y servicios varios, incluidos los que brinda la ANP para todos los buques como retiro de residuos, retiro de aguas grises y provisión de agua potable. Ésta es casi exclusiva de buques cruceros de mediano porte que hacen su escala técnica en nuestro puerto previa a su inicio de temporada en el sur del continente.

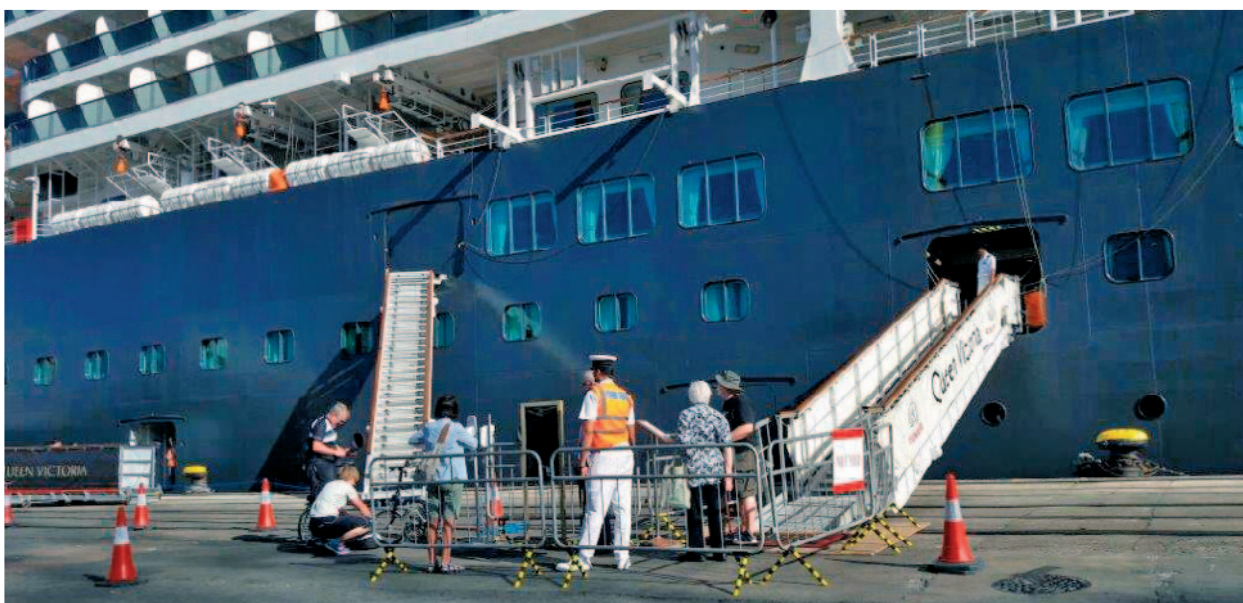
UP: Las operativas han evolucionado con tendencias distintas, los buques de pasajeros a la baja y los para aliste en alza. ¿A qué se debe esta situación?

Si, es así, aunque no guardan relación. Las variantes en buques crucero con pasajeros responde a oscilaciones en el mercado global del

turismo en cruceros, y los de aliste a nuestra condición de puerto libre y a las facilidades operativas que aquí se les brindan en comparación con puertos de países vecinos. En cuanto a los de aliste que realizan circuitos al sur del continente algunos además embarcan a sus turistas aquí, lo que es significativo para ANP. También el hecho de que reservan con anticipación sus escalas para próximos años tomando al Puerto de Montevideo como su base operativa técnica previa a su temporada.

UP: ¿Qué se espera para la próxima temporada?

Van a venir algunos buques cruceros de mayor eslora y tal vez pernocten en mayor cantidad que hasta el momento. Básicamente no hay una afectación muy distinta a la habitual de cada temporada. Por otra parte la presencia de cruceros en los atraques comerciales hace que el resto de las operaciones se compriman en tiempo y espacio, pero esta situación ya es parte del andamiaje de cada verano. La próxima temporada tiene una previsión de arribos por encima de los 100 buques, lo que recobra cifras de hace unos 4 años, por ende, a partir de octubre se notará el repunte en todas las áreas involucradas al negocio.



Evaluación del XXVI Congreso Latinoamericano de Puertos.

Los puertos latinoamericanos debatieron sobre globalización y proteccionismo en Punta del Este.



Por la Cra. Alicia Abelenda, sub-gerenta general de ANP

Con una gran convocatoria de cerca de 400 asistentes y conferencistas internacionales de primer nivel, Uruguay fue sede del Congreso Latinoamericano de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), en el Enjoy Conrad de Punta del Este, desde el 6 al 9 de noviembre del pasado año. El evento se desarrolló bajo el lema: *Los puertos latinoamericanos en el debate entre globalización o proteccionismo.*

El encuentro es el de mayor relevancia en la región en lo que concierne a la industria portuaria. Fue organizado por la Delegación Latinoamericana de la AAPA y la Administración Nacional de Puertos. Correspondió a la ANP iniciar esta cita latinoamericana de la industria recibiendo a los participantes para una recorrida previa por la Terminal del puerto de Montevideo. Punta del Este fue la sede principal y allí se desarrolló una nutrida agenda en la que se analizaron los temas fundamentales de la coyuntura planteada para el sector, además se instalaron un espacio de networking y una muestra paralela con stands donde puertos y empresas conexas expusieron sus novedades.

La apertura estuvo a cargo de Kurt Nagle, CEO de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias

(AAPA), Víctor Rossi, ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Antía, intendente de Maldonado, Alberto Díaz, presidente de la Delegación de AAPA y del Directorio de ANP, Rafael Díaz Balart, coordinador para América Latina de AAPA.

La ponencia inaugural fue del ministro Víctor Rossi, *Uruguay y su potencial logístico y portuario* sobre las condiciones políticas, económicas y sociales del país que favorecen el desarrollo portuario: la estabilidad democrática y el crecimiento del PBI; además presentó las líneas estratégicas que son la base del Plan Maestro 2018/2035 para el sistema portuario.

Es importante repasar algunas de las manifestaciones vertidas en el Congreso respecto al tema convocante, pero también sobre asuntos fundamentales que afectan en la actualidad y comprometen el desarrollo futuro de nuestros puertos.

Globalización o proteccionismo

Francisco J. González, presidente del Puerto de Arica, abordó el tema y aseveró *“creo que esta pelea la ganó la globalización y creo que los cambios del orden mundial no dependen de un*



Alberto Díaz, presidente del Directorio de la ANP, señaló que el sector público debe ser garante del equilibrio para impedir acciones monopólicas *“la política portuaria debe apuntar a beneficiar el interés general que no siempre va de la mano de los intereses del sector privado”*, *“la tendencia al monopolio se enfrenta regulando bien las actividades”*.

Ricardo Sánchez, especialista de Naciones Unidas, entiende que no hay una contraposición entre globalización y proteccionismo, *“...si estamos en medio de un cambio político económico trascendente de cara al futuro.*

país o un presidente por importante que sea”. *“En materia portuaria estamos gobernados por la globalización y si... nos preguntamos a qué le tenemos miedo y cuál es el enemigo, diría que el gran enemigo es la concentración”*. *“¿Cuál es el problema?, el problema es que se confunde proteccionismo con libre competencia y ahí tenemos un desafío los países, la regulación, las políticas públicas y las empresas portuarias, porque los cambios en las concentraciones son más rápidos que nuestra capacidad de reacción”*.

No hay una amenaza a la economía global sino un cambio de parte del poder hacia Oriente”, y esto se debe ver como una oportunidad desde Latinoamérica.

Navieras

Yurik Díaz, gerente de división de Terminales Portuarias de SAAM de Chile, se pronunció respecto a la concentración naviera que crea *“una gran exigencia sobre las estructuras portuarias,*





pero a la vez, crea una sobre oferta cuando no es necesaria”.

Víctor González, gerente general de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, sobre el tema afirmó “...las líneas navieras se han ido integrando con las terminales y ¿Qué papel vamos a jugar las terminales que no tenemos oportunidad de ser socios de esos importantes operadores internacionales?”

Antonio Domínguez, director de Costa Este de Sudamérica de Maersk Lines, comentó “hay que tener en cuenta que en épocas donde los niveles de comercio no son buenos, las navieras ayudan, y por ejemplo, permiten llevar a destino carga en pequeños volúmenes a nuevos mercados”.

Carlos Urriola, vicepresidente de Manzanillo International Terminal de Panamá, durante su alocución se refirió al tema y

comentó “En este negocio todos se equivocan bastante. De pronto se crea una gran capacidad y las grandes líneas quieren tener buques de 20.000teus y la economía no crece”

Ricardo Sánchez, especialista de Naciones Unidas: incentivó el debate “La integración vertical de terminales especializadas, absorbidas por compañías navieras, es un proceso extremadamente preocupante y requiere de una acción urgente, porque tiene que ver con una amenaza al futuro de los puertos”.



Alberto Díaz, presidente del Directorio de la ANP: *“... antes había más navieras que ahora, hoy los procesos de fusiones y compras se dan con más frecuencia, hay menos jugadores en un mercado decreciente, ¿Cómo defendernos ante esta tendencia al monopolio?: fomentando la competencia”.*

Puertos: cargas, tecnología, sustentabilidad, los desafíos del futuro.

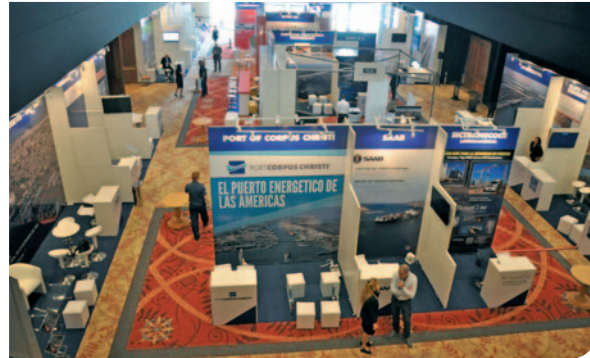
Víctor Rossi, ministro de transporte del Uruguay, a propósito de la incidencia de la tecnología manifestó *“las transformaciones impuestas por la innovación y marcadas por la incorporación de tecnología abren nuevos escenarios”*

Patrick Verhoeven, director general de política y estrategia de la International Association of Ports (IAPH) aboga por el desarrollo sustentable en los puertos a través de la revisión de sus procesos, la incorporación de tecnología y la búsqueda de alianzas portuarias y nuevos negocios.

Carlos Urriola, vicepresidente de Manzanillo International Terminal de Panamá, advirtió a sus colegas sobre la incorporación de tecnología y la automatización sin inversión en la necesaria capacitación de los recursos humanos, *“...por más automatización que venga, siempre habrá una persona detrás de una computadora”.*

Noel Hecgaba, director general y gerente comercial del puerto de Long Beach *“La*

sostenibilidad es mucho más amplia que los asuntos medioambientales, la sustentabilidad también es financiera y está relacionada también a la comunidad y a las políticas que van surgiendo”...“tenemos que buscar el balance ideal donde todos esos asuntos que nos afectan nos permitan hacer las inversiones y protegernos de un futuro incierto y hacer lo mejor posible para calcular con precisión lo que vamos a hacer”. *“Para mover mejor la carga, tenemos primero que saber cómo vamos a mover la información”.*



Robert West, consultor norteamericano, se refirió al crecimiento de China como operador de terminales *“ya controlan el 13% del volumen en TEU operado en puertos de todo el mundo”.*

Consideramos el Congreso como muy exitoso, agradecemos las excelentes presentaciones de los destacados panelistas que dieron lugar a valiosos intercambios de opiniones, y a todos los participantes que generaron un ambiente de camaradería que seguramente propiciará oportunidades de cooperación entre los puertos latinoamericanos.



Inversiones en la infraestructura portuaria nacional

De acuerdo a los objetivos trazados en su Plan Maestro, la Administración Nacional de Puertos (ANP) continúa la tarea de dinamizar a los puertos que conforman el Sistema Nacional de Puertos (SNP). Los avances logrados se presentan aquí en informes de los responsables de los proyectos de infraestructura en los puertos de Colonia, Nueva Palmira y Paysandú.

Proyecto institucional N°45 – Licitación pública N°17406

Realización del proyecto ejecutivo y la construcción de nuevas pasarelas fijas en los muelles de Unión y Cabotaje, incluidas las mangas móviles, en la Terminal Portuaria de Colonia

Breve reseña y alcance de la obra

Esta se compone de dos elementos bien diferenciados para los muelles de Unión y de Cabotaje. En el muelle de Unión tenemos en construcción **71.44m de pasarelas fijas** hasta llegar al encuentro de **la nueva manga móvil**, que es la que va a permitir vincular a los buques con las pasarelas fijas. En el muelle de Cabotaje se construyen actualmente **85.53m de pasarelas fijas** que culminan también en otra manga móvil, gemela a la del muelle de Unión.

Estas mangas móviles son elementos de última generación importadas de Barcelona, España, diseñadas y fabricadas por el grupo Adelte, de manera de que el pasajero descienda y ascienda de forma segura y confortable desde las pasarelas fijas a los diferentes buques.

Debemos destacar que toda esta obra fue diseñada bajo la premisa del concepto de **universalidad de atraques**, que significa que cualquier buque puede atracar en cualquier muelle.

La obra recibió la estructura metálica de las pasarelas fijas importadas de China, esta estructura se arma por completo con un sistema de bulones, sin soldadura alguna, con lo cual evitamos el desgaste de las piezas en corto tiempo de uso. Idea ya concebida desde las bases del pliego licitatorio.

Han sido construidos a la fecha todos los pilares de hormigón armado, sus canalizaciones de instalación eléctrica y desagües sanitarios. Todo en ambos muelles.

Las mangas móviles se encuentran en proceso de fabricación, luego de que en febrero de este año esta dirección de obra aprobara el proyecto

ejecutivo. El proceso es totalmente certificado y **se rige bajo las normas de calidad de la Comunidad Europea (CE)**. Las obras referidas son ejecutadas por la empresa constructora Stiler S.A. quien fue adjudicada en la licitación.

Una vez que sea montada la estructura metálica de las pasarelas fijas, comenzarán a ingresar a la obra las empresas con subcontratos para los trabajos de yeso, aire acondicionado, vidriería, carpintería, además de todas las tareas de albañilería que se dan en paralelo a los subcontratos.

Iluminación de la playa de embarque de los muelles de Unión y Cabotaje.

Dentro de obras que estamos llevando a cabo en la Terminal Portuaria de Colonia (TPC), en paralelo a la mencionada anteriormente, describimos a continuación:

Una vez demolido el viejo edificio de Ferrylineas, ubicado en el encuentro del muelle de Unión con Cabotaje, y habiendo demolido en el año 2016 el viejo edificio de la ANP en el muelle de Unión, quedó disponible un área de estacionamiento de preembarque de unos 10.000m² aproximadamente. En la dinámica del puerto de Colonia





hay embarques en horarios nocturnos y no se contaba con iluminación acorde en la noche. Los estudios arrojaban que no había más de 15 lux (unidad de medida del flujo lumínico de las luminarias), cuando la normativa exige como mínimo 25 lux.

Debíamos por tanto plantear una nueva iluminación en esta amplia playa de estacionamiento de pre embarque. En el plan de diseño el concepto definido para instalar las luminarias necesarias, fue el de utilizar el mínimo número de columnas posible, solo se ubicaron algunas en la plazoleta y en la vereda del sector de los servicios de la terminal. El resto se dispuso en los pretilos de los edificios recientemente construidos y en el puente, emulando la iluminación de los estadios de fútbol actuales. Finalizada la obra tenemos un promedio de 150 lux en las zonas de mayor oscuridad.

Canalizaciones definitivas de eléctrica de los muelles de Unión, Cabotaje y Ultramar.



Se han realizado las nuevas canalizaciones eléctricas subterráneas, de manera tal que cuando se realice un nuevo pavimento de la playa de estacionamiento y finalicen las obras de los muelles, toda la red eléctrica estará adecuada a la reglamentación exigida por la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas (UTE) y bajo la aprobación de la División Electromecánica de ANP que actuó en conjunto con esta dirección de obra.

Nueva red de extinción de incendios en la TPC

Se finalizó en el mes de febrero el nuevo proyecto de medidas contra incendios (sistema hidráulico de extinción), todo aparente en acero inoxidable ASIS 304L importado, a fin de evitar el mantenimiento permanente y con la posibilidad, al estar a la vista, de que cualquier desperfecto en la red pueda ser fácilmente detectable y de rápida solución. Actualmente estamos en proceso de adjudicar, en forma parcial, parte de dicha obra.

Nueva sistema de detección de incendio en la TPC

Se está desarrollando esta obra que cambia todo el sistema anterior, que estaba obsoleto, por un sistema de barreras láser y sensores termovelocimétricos en el sector de arribos y check-in de la TPC, igual al ya instalado en la Terminal de Pasajeros de Montevideo, según el decreto vigente N°150/2016, de la Dirección Nacional de Bomberos (DNB).

Arq. Fernando Waltier Cirisola
Director de Obra

Proyecto Institucional N° 57 – Desarrollo del Puerto de Paysandú.

Avances obtenidos



Demolición depósitos 2 y 3 del Muelle de Cabotaje.



Estos depósitos, ya obsoletos, fueron demolidos con el fin de permitir la pavimentación de la explanada en ese sector, generando nuevas áreas operativas para contenedores y acopio de mercadería. La obra fue adjudicada a la empresa Bóffano Irisarri Mariel (DBM Constructora).

Relleno en zona Altas Crecientes.



Los restos de escombros extraídos en las demoliciones de los depósitos fueron reutilizados como relleno en el ex muelle de Altas Crecientes, logrando de esta forma un 100% más de área útil en esa zona.

Nuevas áreas operativas.



A través de las obras de demolición de depósitos, se logró sumar al muelle de Cabotaje una retro área de 3.200m². Al desaparecer los conos de sombra generados por las antiguas construcciones,



la red lumínica cobró mayor relevancia. De esta forma se ha logrado un cambio en la fisonomía del puerto, adecuando sus instalaciones a los requerimientos operativos actuales, que favorece y potencia la actividad portuaria.

Reparación del cerco perimetral y portón de acceso.



Se reparó un sector del cerco perimetral y se instaló un portón metálico en la zona de acceso al sector de Altas Crecientes que se encontraba sin delimitación ni cierre debido a la inundación de los años 2015-2016. Ahora el recinto tiene límites definidos que evitan el ingreso de personas ajenas a la ANP.

Reubicación de elementos de dragado.



La empresa Jan de Nul, reubico elementos de grandes dimensiones, que se encontraban

distribuidos en forma desordenada dentro del recinto, generando dificultades en la operativa de algunas zonas. Luego de varios reclamos la empresa trasladó esos elementos a un lugar designado por ANP a la espera de su remoción total. Este trabajo fue sin costo para la Administración.

Refacción del ala norte del antiguo edificio ex Aduanas.



Este emblemático edificio se encontraba abandonado desde hace muchos años y en un avanzado proceso de deterioro. Las obras de refacción consistieron en la realización de un entrepiso de hormigón armado, sustituyendo al entrepiso existente de madera, intransitable debido a su mal estado. Se removió el tejado existente, se realizó la reparación total del cerramiento y se colocó un nuevo tejado. Obra a cargo de Construcciones del Litoral & AC Construcciones.

Téc. Const. Carlos Varela
Arq. Adrián Borges

Equipo de trabajo del Proyecto Institucional N°57
Desarrollo del puerto de Paysandú.

Proyecto Institucional N°54

Explanada sur y nuevas instalaciones de ANP en el puerto de Nueva Palmira



Objetivo explanada sur

Dada la limitada capacidad de almacenaje actual del puerto, es de vital importancia la pavimentación de un predio disponible de 8000m². Se está creando así una nueva explanada al sur (Pavimento Zona A) conectada a la explanada actual y a los muelles. La misma va a generar espacios de almacenaje a piso que proporcionarán mayores ingresos al puerto.

Realización

Se están desarrollando obras de construcción de un muro de contención, instalaciones de incendio, canalizaciones de alimentación eléctrica y de comunicaciones, bases de columnas de iluminación, sistema de desagües y planialtimetría del pavimento.



Características del pavimento:

- Estará constituido por bloques de hormigón tipo auto trabados de 10cm de espesor, asentados en una sub-base granular de 40cm, una base cementada de 20cm y 3cm de arena sílicea.

- Permitirá una sobrecarga repartida mínima, de estacionamiento y almacenamiento, de 6t. por m³.
- Permitirá la operación de grúas móviles neumáticas, considerando la carga concentrada en el outrigger de 400 kN (39,2t.), con pad de apoyo de 2,50 x 1,00m.
- Permitirá la circulación de todas las cargas definidas en la Sección D del Pliego de Condiciones de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), en particular las Especificaciones Técnicas Modificativas y/o complementarias de la DNV para puentes y carreteras (Setiembre 2003).

Mejoras en explanada norte



vas. Proyectamos un puerto seguro, en el cual las operativas no convivan a diario con la gestión administrativa interna y externa. Para esto se adecuarán las instalaciones y el tránsito en el recinto portuario de Nueva Palmira, tomando en consideración las normas de seguridad establecidas internacionalmente en el Código PBIP.

Realización

En función de las características de la operativa portuaria y de la cantidad de usuarios de las instalaciones, se elaboró el proyecto que está en curso por el cual se reubicarán a las oficinas y se aumentaría la capacidad locativa. Incluye: un área reservada a salón comedor, un área de resguardo para el personal de guardia, un área de recepción y estacionamiento y un área de atención al público vinculado a la actividad portuaria.

Elaboración de proyecto: Arq. Gonzalo Baranda – Ing. Darién Martínez

Responsables de proyecto: Arq. Paola Grasso - Sub Jefe Departamento Nueva Palmira Emilia Acuña

Responsable de obra en nueva explanada sur: Arq. Daniel Goldzak

Tutor: Arq. Néstor Fernández

Con el mismo objetivo central para el puerto, el aumento de su capacidad de almacenaje, ANP cumplió los pasos necesarios para la demolición de un viejo galpón que pertenecía al Banco de la República (Brou), esto permitirá mejorar las prestaciones de la explanada actual del puerto (Pavimento Zona B).

Objetivo previsión de nuevas instalaciones – Jefatura y Administración ANP

Es necesario dotar al puerto de Nueva Palmira de las estructuras básicas para el óptimo desarrollo de sus funciones tanto operativas como administrati-



Nueva Terminal de Cruceros para el puerto de Montevideo.

Avanza el proyecto para que Montevideo tenga una terminal dedicada a recibir pasajeros de cruceros



Un anhelo de los diversos actores ligados al turismo de cruceros está entrando en proceso de concreción. Sobre este proyecto de la Administración Nacional de Puertos (ANP) que ha sumado diversas etapas, conversamos con sus responsables: Santiago Riverol y Mauricio Seluja.

UP: *En la historia del puerto, ¿Cuál ha sido la importancia del transporte de pasajeros?*

Santiago Riverol: el puerto de Montevideo, que dio origen a la fundación de Montevideo, ha sido la puerta principal para los inmigrantes que poblaron esta ciudad.

Conocemos por nuestros compañeros con muchos años de experiencia en la ANP variadas anécdotas de la Terminal Fluvio Marítima (TFM) que funciona desde 1923, donde llegaban los llamados vapores de la carrera. Luego, más cercana a nuestra memoria, conocemos el desempeño de la empresa Buquebus como concesionaria de esa Terminal desde 1994 hasta el año 2015 en que volvió a ser administrada por la ANP.

La llegada de visitantes es muy importante a nivel nacional, no solo por los cruceristas, sino por el

flujo de pasajeros frecuentes que tenemos durante todo el año, por ejemplo los que viajan por negocios desde Buenos Aires.

UP: *¿Desde qué momento se ha planteado una terminal específica para cruceros?*

S.R.: Desde la presentación de una iniciativa privada que proponía construir una nueva terminal de cruceros en el recinto portuario y un hotel en un edificio propiedad de la ANP sobre la rambla portuaria. La propuesta fue evaluada por la comisión de iniciativa privada que concluyó que la misma no era conveniente para el negocio de cruceros ya que estaba asociada a un importante incremento en las tarifas a dicho negocio.

Mauricio Seluja: Surge también desde el convencimiento por parte de ANP y del MINTUR que la primera y última imagen del país que

reciben los cruceristas es la del puerto. Una buena imagen es lo que incentiva al turista a volver, a recomendar la visita, o incluso a adquirir una propiedad en Uruguay.



U.P.: ¿A qué obedeció la decisión de tener una terminal específica?

S.R.: El negocio de cruceros se ha incrementado de manera importante en los últimos 15 años, el puerto ha recibido una mayor cantidad de buques y cruceristas, por más que hemos tenido una meseta en los últimos años, la idea es que la Terminal de Cruceros de Montevideo acompañe ese crecimiento.

Hoy estamos haciendo el mayor esfuerzo para que los pasajeros que desean visitar la ciudad, desciendan de los cruceros y accedan al casco histórico de Ciudad Vieja de la mejor manera posible, sin embargo somos conscientes que faltan muchos servicios que hoy no estamos brindando.

M.S.: La preocupación no debe ser solamente brindar mejores servicios sino que debemos velar por una operativa de embarque y desembarque lo

más fluida y segura posible. El desarrollo de una terminal exclusiva tendrá un efecto positivo sobre este aspecto. Hay que tener presente que el puerto de Montevideo es un puerto multipropósito donde el negocio de cruceros tiene que convivir con otros negocios. Esta es una dificultad que en otras partes del mundo no existe, lo que genera para ANP un importante desafío.

S.R.: La nuestra es una temporada acotada en tiempos y en escalas, comienza a mediados de octubre y termina a mediados de abril. El puerto multipropósito permite durante un período darle exclusividad a los cruceros. La política de atraque de ANP le da prioridad a los cruceros para su atraque en temporada, hecho imprescindible para su arribo ya que estos buques tienen un itinerario que no pueden modificar.

“Hay que tener presente que el puerto de Montevideo es un puerto multipropósito donde el negocio de cruceros tiene que convivir con otros negocios.” M. Seluja

MS: Las navieras planifican y anuncian sus escalas con años de antelación. Cualquier cambio que surja inesperadamente tiene consecuencias extremadamente negativas sobre la planificación que realizan las navieras. Esto la ANP lo sabe, garantizando siempre que los cruceros tengan prioridad de atraque.

UP: ¿Cuáles han sido las principales definiciones del proyecto?

S. R.: El objetivo principal fue estudiar la viabilidad de contar con una terminal de cruceros en el puerto de Montevideo, lo que llevó a evaluar



Proyecto para el interior de la nueva Terminal de Cruceros de Montevideo.



Interior de la Terminal Fluvio Marítima de Montevideo.

distintas alternativas de localización. Finalmente se llegó a la conclusión de que el edificio conocido como Depósito Santos es la mejor opción por razones operativas, ya que minimiza la interferencia con la operativa portuaria, por su cercanía con los principales puntos de atraque con los cruceros, por su conexión directa con la ciudad (se encuentra sobre la rambla portuaria) y porque no requiere de grandes inversiones para su construcción.

“Finalmente se llegó a la conclusión de que el edificio conocido como Depósito Santos es la mejor opción por razones operativas, ya que minimiza la interferencia con la operativa portuaria.” S. Riverol

M.S.: En la definición para el desarrollo de una terminal exclusiva para pasajeros de cruceros ha sido importante tanto el rol de la ANP como el del MIN-TUR. Ambos organismos vienen promocionando el proyecto en diferentes encuentros y foros. El MIN-TUR entiende que sus instalaciones pueden estar en otra locación y que la terminal de cruceros debe estar en el mejor lugar posible para atender a los pasajeros. Por este motivo a la brevedad estará mudando sus oficinas quedando a disposición el Depósito Santos para el desarrollo de la nueva terminal.

S.R.: Estamos trabajando en un anteproyecto de adecuación del edificio para que funcione como terminal. Una vez que esté validado se comenzará con la elaboración del proyecto ejecutivo, luego comenzará el proceso de licitación para realizar las obras. Nuestra meta es que las obras estén finalizadas durante el transcurso del año 2020, con el fin de poder recibir a los pasajeros en tránsito en una primera etapa.

UP: ¿Cómo ha sido la evolución de la operativa de embarque de cruceristas?

M.S.: Es una parte importante del negocio que ha crecido y se ha mantenido. En la actualidad tenemos entre 8000 y 9000 embarques/desembarques en total, con 300 a 400 personas embarcando/desembarcando por vez. La ANP tiene como objetivo incentivar a que se sigan sumando operadores que realicen embarques aumentando así el negocio.

Para esto es fundamental mejorar la infraestructura existente. Lo que planteamos son dos etapas de utilización de la nueva terminal, en una primera etapa brindar servicios para los pasajeros que descienden de los cruceros y visitan la ciudad, y en una segunda etapa para el embarque y desembarque de pasajeros que comienzan o finalizan su viaje en Montevideo.

“La ANP tiene como objetivo incentivar a que se sigan sumando operadores que realicen embarques aumentando así el negocio. Para esto es fundamental mejorar la infraestructura existente.” M. Seluja

S.R.: La primera operativa de embarque de cruceristas ocurrió en el año 2013 y para ella se utilizaron las instalaciones del Museo del Carnaval. A partir de la temporada 2015-2016, la operativa se realiza en la Terminal Fluvio Marítima, que cuenta con los servicios básicos necesarios para llevar adelante dicha operativa. Sin embargo, la localización de la terminal genera ciertas dificultades al momento de realizar la operativa de embarque ya que la misma requiere del traslado en ómnibus de los pasajeros hacia los puestos de atraque de los cruceros.

M.S.: Actualmente no tenemos un lugar centralizado para que los pasajeros se asesoren, contraten servicios, utilicen WI FI, se detengan a descansar o disfruten de un refrigerio si así lo desean.



Depósito Santos en reparación.
Fecha: 17 de abril de 1997.

S.R.: La idea para la futura terminal es darle otros usos extra fuera de la temporada, como puede ser un restaurante que funcione todo el año, una sala de eventos, o un museo portuario. También será utilizado por las oficinas de la ANP que atienden al público, que actualmente se encuentran dentro del recinto portuario.

UP: ¿Qué inversión está manejando la ANP para este proyecto?

S.R.: La cifra que estamos manejando para la adecuación del Depósito Santos, previo al proceso de licitación ronda el millón y medio de dólares. Esta inversión y el costo operativo de la terminal serán financiados a través de las tarifas que cobra la ANP. La idea es llegar a un equilibrio entre los



Edificio Santos, futura Terminal de Cruceros de Montevideo.

nuevos servicios que se prestarán, el costo de las inversiones y los ingresos asociados al cobro de tarifas portuarias.

UP: ¿Cómo será el funcionamiento de la nueva terminal?

M.S.: Para el funcionamiento futuro es clave la coordinación con los distintos organismos públicos como la Dirección Nacional de Migraciones, la Dirección Nacional de Aduanas, el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca y la Prefectura Nacional Naval. Todos estos organismos se interrelacionan para el funcionamiento de la operativa de embarque.

S.R: Desde nuestro punto de vista, en una primera instancia la operativa de embarque y desembarque podría ser realizada por los actuales funcionarios

de la TFM. Hoy en día considerando cómo se desarrolla la operativa en distintos momentos del día, sería posible que los mismos funcionarios coordinen la operativa en las dos terminales, si la Terminal Fluvio Marítima no se traslada del puerto. Existe una ventana de tiempo que lo permitiría.

No podemos perder de vista la zafralidad de los negocios conexos a los servicios a los cruceros, debemos procurar que los que se instalen en la nueva terminal puedan usarla durante la temporada, pero sin instalaciones fijas, en stands que se puedan retirar del hall. Con excepciones de acuerdo al rubro de que se trate, no es lo mismo un cambio que una rentadora de autos. Algunos negocios serán anuales, otros zafrales, todo esto se podrá definir más adelante.



Terminal Fluvio Marítima de Montevideo.



Mauricio Seluja

Técnico universitario en administración por UdelaR.

Ingresó por concurso a la ANP en el año 2008 a la Unidad de Seguridad Portuaria.

Actualmente se desempeña como Jefe de la Unidad de Control Operativo.

Desde el año 2016 es adjunto al proyecto N°49 Terminal de Pasajeros.

Santiago Riverol

Contador Público por UdelaR, cursando maestría en Dirección de Administración de Empresas en la Universidad de la Empresa (UDE).

Ingresó a la ANP en el año 2011 en el Departamento Financiero Contable. Actualmente se desempeña como subjefe del Departamento Planificación y Ejecución.

Desde el año 2013 es responsable del proyecto N°49 Terminal de Pasajeros.

Nuevo Glosario de Servicios Portuarios.

ANP busca unificar criterios en un nuevo glosario común a toda la comunidad portuaria



Para el estudio de los conceptos vigentes en la actividad portuaria el Directorio de la ANP designó un grupo de trabajo integrado por el Área Sistema Nacional de Puertos representada por Alejandra Koch, Néstor Fernández y Diego Lorenzo, y por el Área Comercialización y Finanzas, representada por Elisa Kuster y Lourdes Manzur.

Publicamos un resumen de este estudio, con los principales puntos establecidos sobre este tema, que está en proceso de consideración en toda la comunidad portuaria nacional.

Objetivo:

Armonizar y unificar los términos de los servicios portuarios por los cuales la comunidad portuaria deberá referirse.

Metodología:

Fue considerado el antecedente existente en ANP en relación a la recopilación de conceptos portuarios realizada en el año 2011.

Se incluyeron los aportes efectuados por la Cámara Nacional de Comercio y Servicios y la Unión de Exportadores.

Se efectuó una revisión de los conceptos validados oportunamente por ANP en contraste con la información recibida, realizando además consultas a los distintos actores involucrados.

Dicho análisis permitió agrupar los conceptos por actor y por actividad, unificar aquellos que por su naturaleza y definición eran similares y suprimir

algunos cuya incorporación no se correspondía con el servicio brindado o estaban en desuso. Se detectaron además algunos conceptos que se entendieron como costos propios de la actividad y que si bien pueden incidir en la fijación del precio, no deberían individualizarse.

El resultado del avance del grupo de trabajo fue expuesto en un primer taller realizado el 24 de octubre de 2017, con la presencia del ministro de Transporte y Obras Públicas, el presidente de la ANP, el gerente general, los jefes de áreas y representantes de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios y Unión de Exportadores, sin objeciones al respecto.

El glosario fue publicado en la página WEB del organismo y en la red interna ANPNET.

En una siguiente etapa se brindó a la comisión directiva del Centro de Navegación (CENNAVE) un detallado informe del objetivo del trabajo. Fueron invitados para realizar, a través de las distintas Mesas Ejecutivas nucleadas en el CENNAVE, los

aportes que consideren necesarios para enriquecer el análisis y permitir avanzar hacia la concreción del objetivo planteado, se coordinaron para ello reuniones específicas con cada una de ellas.

Por otra parte, a través de la Intergremial de Transporte Profesional de Cargas (ITPC) se invitó a los representantes de empresas transportistas quienes manifestaron especial interés en el tema. Se encuentran al momento abocados a su estudio y elaboración de aportes que serán, sin lugar a dudas, muy valiosos para ANP.

Facilitar la comprensión de los términos utilizados en la facturación de los servicios portuarios contribuirá a que su prestación sea más eficiente y

competitiva. Los conceptos a facturar deben estar claramente asociados a la prestación del servicio; ello marca la competitividad que ANP pretende, no hablamos de precios, sólo de conceptos.

El glosario será un documento único que identificará los conceptos de los servicios portuarios brindados por terminales y operadores portuarios, depósitos portuarios, transporte terrestre (conceptos locales) y agencias marítimas (conceptos internacionales).

Si bien restan aún considerar los aportes de otros actores de la cadena logística y el intercambio con puertos de la región, estimamos que en breve concluiremos la tarea encomendada.

| GLOSARIO DE SERVICIOS PORTUARIOS | | |
|---|--|---|
| Taller N.º1: Avance del grupo de trabajo designado por Resolución n de Directorio N° 11/3.856 | | |
| ACTOR | NOMBRE | CONCEPTO |
| Depósito | AGRUPADO | Actividades de empaquetado y preparación para el transporte o la distribución. |
| Depósito | ALMACENAJE | Estadía de un contenedor en un espacio determinado. |
| Servicios terminal | ALMACENAJE - CONTENEDORES | Estadía de contenedores en custodia de la terminal |
| Servicios terminal | ALMACENAJE - SUPLEMENTO A CONTENEDORES CON SOBREDIMENSIONES | Suplemento que cubre el sobrecosto por la estadía de contenedores con sobredimensiones. |
| Servicio agencia | ARB. CHARGE (Arbitrary Charge) | Recupero por trasbordos. |
| Servicio agencia | B/L FEE / DOC FEE (Bill of Lading / Documentation) / DOC FEE EXP MAR | Emisión de documentación. |
| Servicio agencia | BAF - BS - IFP - FES (Bunker Adjustment Factor, Bunker Surcharge, Interim Fuel Application, Fuel Escalation Surcharge respectivamente) | Recargo por combustible |
| Servicios terminal | BARRIDO DE CONTENEDOR | Servicio de barrido en la estructura interna del contenedor. |
| Servicio agencia | CAF | Currency Adjustment Factor (ajuste de variación tipo de cambio de monedas) |
| Servicio agencia | CAMBIO DE BUQUE (Roll Over) | Refiere al contenedor que es designado a un buque posterior ó que decide simplemente no cargarse, por instrucción del titular de los derechos como cargador. |
| Servicios terminal | CAMBIO DE SET-POINT DE CONTENEDOR REEFER | Actividad que implica el cambio de set-point a un contenedor reefer con set-point diferente al deseado por el cliente. Incluye el servicio de un técnico reefer que realiza la reconfiguración del equipo |
| Servicio agencia | CARGA IMDG | Cargo sobre contenedores con carga peligrosa. |
| Depósito | CLASIFICADO | Separación o conjunción de mercaderías para su selección o mezcla por clases, tipos, familias o cualquier otro concepto. |
| Servicios terminal | COD (Cambio de destino) | Cambio de destino realizado al contenedor una vez este haya ingresado a terminal para el pre-stacking de su buque y viaje (comprende dos movimientos en la estiba). |
| Servicios terminal | COLOCACIÓN DE ETIQUETAS | Colocación de las etiquetas necesarias de acuerdo a lo exigido por el código IMDG (International Maritime Dangerous Goods). |
| Servicio agencia | CONEXIÓN / DESCONEXIÓN REEFERS A BORDO | Tarifa por conexión/ desconexión eléctrica de un contenedor a bordo del buque |
| Servicios terminal | CONEXIÓN Y DESCONEXIÓN REEFER-PLUGGING | Conexión y desconexión eléctrica para el contenedor. Suministro de frío. |
| Servicio agencia | CONGESTIÓN PORT SURCHARGE/CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO | Recargo por congestión portuario. Se aplica a los embarques hacia y desde USA |
| Depósito | CONSOLIDACIÓN | Es el acto de colocar la mercadería dentro de un contenedor, y se aplica también para el proceso de carga en camión o contenedor aéreo |
| Depósito | COORD / SUPERV / TALLY / VERIFICACION | Coordinación, control a la mercadería en apertura o relleno y control de stock. |
| Servicio agencia | CORRECCIÓN DE B/L | Pedido de corrección una vez emitido el B/L |
| Servicios terminal | CORRECCION DOCUMENTARIA | Corrección documentaria para habilitar altas y bajas de números de stock u otros que solicite el cliente |
| Servicio agencia | CUC (Chasis Charge) | Carga de mercadería al camión contratada por el cliente. |
| Servicios terminal | CUSTODIA DEL CONTENEDOR CON MERCADERÍA PELIGROSA | Servicio destinado a la segregación, control, manipuleo de mercadería peligrosa o IMDG. |
| Servicios terminal | DECLARACION FUERA DE PLAZO | Declaración fuera del cut-off documentario |
| Servicios terminal | DEMORA - DEMURRAGE-DETENTION | Tarifa aplicada cuando el receptor excede el tiempo libre otorgado por el transportista (armador), para el retiro del contenedor lleno y posterior devolución del mismo vacío. |
| Transporte | DEMORAS -HORAS DE ESPERA O ESTADIA DE EQUIPO - HORAS EXTRAS CHOFER | Costos producidos por detenciones de los vehículos de carga por razones ajenas a la empresa transportista; Tiempo extra, fuera de la jornada laboral normal del conductor. |
| Depósito | DESAGRUPADO | Actividades de división de la carga en unidades de más pequeñas y puesta a disposición para su expedición. |
| Depósito | DESCONSOLIDACIÓN | Operación que consiste en desagrupar mercaderías transportadas, en una única operación de transporte de conformidad con los respectivos consignatarios de la misma. |
| Depósito | DESESTIBA/ESTIBA | Descarga/Carga |
| Servicios terminal | DESMONTAJE Y MONTAJE DE GENSET | Servicio de desmontaje de GENSET (generador de electricidad), y nuevo montaje del generador sobre camión del cargador para su retiro de la terminal. |
| Servicios terminal | DESPACHO DIRECTO | Descarga de los contenedores en forma directa al cliente durante el proceso de descarga del buque (se aplica a mercaderías peligrosas o descarga forzada). |
| Transporte | DEVOLUCIÓN / RETIRO DE CONTENEDOR VACÍO | Acción de devolver/ retirar un contenedor vacío en una terminal, conduciéndolo posteriormente a su vaciado |
| Servicios terminal | EARLY ARRIVAL: INGRESO ANTICIPADO DE CONTENEDOR | Contenedor que ingresa previo a la apertura de la ventana de recepción (stacking) del buque y viaje al que se encuentre asignado. |
| Servicio agencia | EIS (Equipment Imbalance Surcharge) | Refiere a mercados desbalanceados y a la falta de equipos y contenedores. Recargo por reposición de equipos. |

| | | |
|--------------------|---|--|
| Servicios terminal | ENTREGA DE CONTENEDOR POR TERMINAL | Manipuleo del contenedor desde el bloque en la estiba y colocación sobre el medio transportador para su entrega. Incluye gate out (egreso a terminal). |
| Servicio agencia | ENTREGA, RECEPCION, SERVICIOS DE AGENCIA | Proceso documental de servicios a la carga. |
| Servicios terminal | ETIQUETA | Valor de cada etiqueta. |
| Depósito | EXTRACCIÓN DE MUESTRAS | Extracción de muestras |
| Transporte | FLETE | Alquiler de horas de camión |
| Servicio agencia | FLETE FLUVIAL/MARÍTIMO/OCEÁNICO | Tarifa básica de transporte internacional que contendrá o no los demás recargos de acuerdo al contrato de transporte. En caso que incluya todos los recargos por lo general se le menciona como ALL-IN |
| Depósito | FRACCIONAMIENTO | Puede consistir en dos actividades diferentes: a. Desde el punto de vista del transporte y almacenamiento es el desglose de las mercaderías contenidas en una remesa, bulto o envase, para constituir otros diferentes (Artículo 94 del CAROU). b. Desde el punto de vista de la mercadería o producto consiste en la fragmentación o molienda de los mismos, sin modificar su naturaleza (Artículo 2 de la Ley 16.246). |
| Transporte | FUERA DE RUTA O EXTENSION DE RECORRIDO | Costo de la ampliación de la distancia de un transporte, por razones ajenas a la empresa transportista |
| Depósito | GASTOS DE DEPÓSITO CARGA LCL | Estadía de mercadería según plazo. |
| Servicios terminal | GATE MOVE-TRASLADO | Movimiento terminal / depósito intra o extraportuario. |
| Servicios terminal | HABILITACION FUERA DE HORARIOS HÁBILES | Habilitación de la terminal para la recepción o entrega de contenedores llenos o vacíos fuera de los horarios hábiles. |
| Servicio agencia | HATCH COVER MOVE/ MOVIMIENTO TAPA DE BODEGA | Tarifa por mover/ colocar tapas de bodega de buque |
| Servicios terminal | IDLE TIME/ TIEMPO DE ESPERA | Tarifa aplicada a tiempo muerto o perdido durante la operativa |
| Depósito | IDLE TIME/ TIEMPO DE ESPERA | Tarifa aplicada a tiempo muerto o perdido durante la operativa |
| Transporte | IDLE TIME/ TIEMPO DE ESPERA | Tarifa aplicada a tiempo muerto o perdido durante la operativa. |
| Servicios terminal | LATE ARRIVAL: INGRESO TARDÍO DE CONTENEDOR | Contenedor que ingresa después del cierre de la ventana de recepción (stacking) del buque y viaje al que se encuentre asignado. |
| Servicio agencia | LATE PICK UP | Retiro tardío de documentación y pago correspondiente |
| Servicios terminal | LIMPIEZA CONTENEDOR IMDG | Limpieza contenedor IMDG. |
| Servicio agencia | LOGISTIC FEE / CONTAINER LG CHARGES / | Tareas de coordinación operativa, logística y de manipuleo, entrega, seguimiento y recepción de contenedores. |
| Servicios terminal | M Y R FEE | Acondicionamiento del contenedor para su utilización - mantenimiento y reparación. |
| Depósito | MANIPULEO DEL CONTENEDOR | Recepción y entrega del contenedor. |
| Servicios terminal | MANIPULEO DEL CONTENEDOR | Corresponde a un movimiento del contenedor en la Terminal que debe ser realizado para dar cumplimiento a una instrucción dada o bien solicitado expresamente para poder realizar operaciones en consecuencia. |
| Servicios terminal | MUELLAJE | Tarifa por uso del muelle e instalaciones para la operación de un buque (terminales especializadas con concesión de muro). |
| Servicio agencia | ORIGINAL DOC FEE | Certificación de copias. |
| Servicios terminal | OUT OF RANGE/ FUERA DE RANGO | Enfriado extra a contenedores fuera de rango/ cargo diario hasta alcanzar la temperatura requerida |
| Servicio agencia | PBIP - ISPS-AI buque | Implementación y mantenimiento del Código Protección de Buques |
| Transporte | PEAJES | Valor de los peajes que deben abonarse en un viaje |
| Transporte | PERMISOS ESPECIALES | Costo de los permisos de circulación especial y su gestión, expedidos por el MTOP, a los efectos del transporte de ciertas cargas, cuando exceden las reglamentaciones vigentes. |
| Transporte | PERSONAL PARA CARGA O DESCARGA | Suministro de mano de obra para las tareas inherentes a la carga o descarga de los vehículos de transporte. |
| Servicios terminal | PESADA | Pesaje de la mercadería. Servicio que se puede contratar a requerimiento de las empresas. |
| Servicios terminal | PESAJE DEL CONTENEDOR | Pesaje de un contenedor dentro del recinto portuario. Incluye el traslado a la balanza de ANP. Los manipuleos adicionales necesarios para liberar el contenedor serán cotizados de manera separada (se aplica a casos excepcionales, donde la empresa requiera). |
| Servicios terminal | PILETA PARA EMERGENCIA DERRAME DE CONTENEDORES | Tarifa aplicada a utilización de recipiente especial apto para la colocación de contenedores que presenten derrames y contención de los mismos |
| Servicios terminal | POWER CONSUMPTION/ SUMINISTRO ELÉCTRICO Y MONITOREO | Tarifa por suministro de frío/ energía a unidades reefer cargadas y control de temperatura. |
| Servicios terminal | PREASIGNACION DE CONTENEDORES VACÍOS | Asignación de un contenedor a una operación con anticipación a la misma (contenedores vacíos). |
| Servicios terminal | PRECINTADO DE CONTENEDOR CON PRECINTO | Servicio de precintado de un contenedor, siendo este provisto por la Línea, cuando a requerimiento del exportador, se debe |
| Servicios terminal | PRECINTADO DE CONTENEDOR CON PRECINTO PROVISTO POR LA TERMINAL | Servicio de precintado de un contenedor, siendo este provisto por la terminal. |
| Servicios terminal | PRE-SETEADO Y PRE-ENFRIADO DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN | Suministro de frío a contenedores refrigerados vacíos a requerimiento de la línea o del exportador. El servicio incluye seteos, suministro de energía y monitoreos, traslados al depósito de frío y entrega al exportador. |
| Servicio agencia | PSS (Peak Season Surcharge) | Tarifa relativa a temporada de alta zafra (genera costos adicionales, tales como tiempo, combustible, etc.). |
| Servicio agencia | PTI (Pre Trip Inspection) | Inspección previa a la utilización del contenedor reefer (se verifica que el enchufe del barco funcione y la temperatura sea la correcta). |
| Servicios terminal | RECEPCIÓN DE CONTENEDOR EN TERMINAL | Manipuleo del contenedor desde el medio transportador y colocación en el bloque de estiba. Incluye gate in (ingreso terminal). |
| Depósito | REENVASADO | Reenvasado de la mercadería para el transporte o la distribución, en unidades de carga apropiadas para la expedición. |
| Servicio agencia | REFACTURACIÓN /REIMPRESIÓN DOCUMENTARIA | solicitud de emitir nuevamente documentos |
| Depósito | REMARCADO | Es la operación de modificar el destino de una mercadería o las marcas o señales de los bultos. |
| Servicio agencia | REMOVIDO A BORDO | Tarifa por movilización de contenedor en el mismo buque. |
| Servicios terminal | REMOVIDO VÍA MUELLE | Tarifa por Movilización de contenedor buque/ muelle - muelle/ buque |
| Servicios terminal | RETIRO DE ETIQUETAS | Retiro de las etiquetas que traiga el contenedor en los casos que corresponda para cumplir reglamentación o a solicitud de un cliente siempre y cuando no implique incumplir el reglamentación vigente. |
| Transporte | SEGURO | Seguro al contenedor o a las mercaderías también asociado al costo de los seguros que deba contratar el transportista, para la cobertura de la responsabilidad sobre la carga transportada. |
| Servicios terminal | SUMINISTRO DE AGUA AL BUQUE | Tarifa por agua potable suministrada al buque (terminales especializadas con concesión). |
| Servicios terminal | SUMINISTRO DE ENERGÍA AL BUQUE | Tarifa por energía suministrada al buque (terminales especializadas con concesión). |
| Servicios terminal | SUNDAY - HOLIDAY SURCHARGE/ RECARGO DÍA DOMINGO-FERIADO | Suplemento por operativa realizada en día domingo o feriado pago o no laborable. |
| Depósito | SUNDAY - HOLIDAY SURCHARGE/ RECARGO DÍA DOMINGO-FERIADO | Suplemento por operativa realizada en día domingo o feriado pago o no laborable |
| Servicios terminal | SUPLEMENTO POR MANIPULACIÓN DE CONTENEDORES CON SOBREDIMENSIONES | Suplemento que cubre el sobrecosto por utilización de herramientas adicionales para la manipulación de equipos son sobredimensión, por ende no manipulable con equipo estándar. |
| Servicios terminal | TARIFA POR COORDINACIÓN VGM | Peso verificado por contenedor. |
| Servicios terminal | THC / RECEPCION Y MANIPULEO / HANDLING EXPORT - IMPORT | Terminal Handling Charge - Gastos portuarios por manejo de las cargas aplicado a las mercaderías. |
| Servicio agencia | TRASLADO DE CONTENEDORES HACIA OTRAS TERMINALES | Un viaje de camión hacia otra terminal de contenedores dentro del puerto y viceversa. |
| Servicio agencia | TRASLADO DENTRO DEL RECINTO PORTUARIO | Un viaje de camión dentro del recinto portuario o entre depósitos intra-portuarios, no incluye otras terminales de contenedores. |
| Servicios terminal | USO DE AUTOELEVADOR | Suministro de equipo mecánico autopropulsado, para las tareas de carga o descarga de los vehículos de transporte |
| Servicio agencia | WAR RISK SURCHARGE | Recargo por riesgo de guerra |
| Servicios terminal | WASHING FEE / LAVADO DE CONTENEDOR / BARRIDO DE CONTENEDOR | Limpieza y barrido del Contenedor. |

Comisión Coordinadora Honoraria de Puertos (CCHP)

Reunión de voluntades para el avance de la actividad portuaria



Comisión coordinadora en el puerto de Paysandú - año 2017.

Por Ana M. Copello Ottón
Secretaria de la CCHP

Los inicios de la Comisión Coordinadora Honoraria de Puertos.

La CCHP surgió como una iniciativa de la Administración Nacional de Puertos (ANP) luego de un período de la historia de nuestro país, el período dictatorial, durante el cual por muchos años no pudieron expresarse con libertad todas las necesidades que tenían los múltiples actores relacionados a la actividad portuaria. Poder estar frente a frente, hablar y escuchar a todos por igual, ya fueran autoridades públicas o representantes de la actividad privada, fue percibido como una necesidad por parte del Directorio del año 1985.

Este Directorio, el del primer período luego de la restauración democrática, estaba conformado por su presidente, el Ing. José Serrato, el vicepresidente, C/N José Bello Gandra, eran sus directores: el Sr. Juan Carlos Bugallo, el Sr. Walter Palombo y el Sr. Guillermo Perdomo, el gerente general era el Ing. Eduardo Alvarez Mazza y el primer secretario de la C.C.H. de Puertos fue el Dr. Mario Montemurro.

El 22 de julio del año 1985 el Directorio dio este paso de apertura institucional instalando por

primera vez la Comisión Coordinadora Honoraria de los Servicios Portuarios, una reunión que marcaría un antes y un después en el ámbito marítimo y portuario de Montevideo, que luego se replicó en todos los puertos comerciales del interior del país bajo la órbita de la ANP: Montevideo, Colonia, Juan Lacaze, Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú y Salto.

Desarrollo con la comunidad.

En el transcurso de los años la comunidad marítima y portuaria manifestó a la ANP la excelente visión que tuvo la institución al implementar esta dinámica de trabajo. Ante estas reiteradas manifestaciones se propuso que cada puerto administrado por ANP también convocase a su comunidad en comisiones coordinadoras. Dada la necesaria participación del Directorio de ANP en las mismas, esto provocó cambios en su frecuencia, se hizo un poco más prolongado el tiempo transcurrido entre cada reunión. Fue el comienzo de coordinadoras en los puertos del interior, que luego permitió fortalecer los lazos entre las ciudades y sus puertos con empresarios, organismos oficiales, instituciones sociales, sindicales.

A partir del año 2005 se fortaleció y se fomentó esta herramienta de coordinación interinstitucio-



Comisión coordinadora en el puerto de Fray Bentos - 8 de junio 2016.

nal, se logró un diálogo abierto entre todos los puertos en el que esta instancia de reunión pasó a ocupar un lugar fundamental de acercamiento para efectuar planteos, desarrollar debates y celebrar los logros compartidos.

En el período que comenzó en el año 2010 a la fecha se hizo especial énfasis en la necesidad de

trabajar en sintonía entre todos los actores involucrados. El presidente Ing. Naval Alberto Díaz, junto a los vicepresidentes, Sr. Juan José Domínguez, Sr. Daniel Montiel y a los directores vocales, Dr. José P. Pollak, Dr. Andrés Chanhazaroff y Dr. Juan Curbelo han apostado, en el transcurso de estos años hasta el presente, a intensificar los trabajos de la CCHP.

Ante las demandas de la comunidades, ANP tomó la responsabilidad de agilizar los distintos procesos de gestión pública, algunos bajo su responsabilidad, otros con otras empresas públicas y organismos del Estado y ha sido un facilitador para que los distintos proyectos se concreten.

Todos los puertos de ANP se incorporaron al Sistema Nacional de Puertos (SNP), este formato organizativo ha sido un hecho muy significativo para la empresa porque ha permitido evaluar, estudiar y considerar las necesidades de cada uno de los



Comisión coordinadora en el puerto de Colonia 28 de junio 2016.



Reunión coordinadora. Fecha: 23 de julio de 1991. Autor: Enrique del Arca/ ANP. (UY-ANP-AF-C3-076).



Reunión coordinadora. Fecha: diciembre de 1995. Autor: Enrique del Arca/ ANP. (UY-ANP-AF-C5-234).

puertos y su complementariedad tanto a nivel de cargas, equipos e infraestructura, como en recursos humanos. A lo largo de estos últimos años es claro para las coordinadoras organizadas desde ANP que los puertos se deben complementar, esta consideración es fruto de experiencias que han enriquecido y madurado a todas las comunidades portuarias. Hoy todos los involucrados son conscientes de que Uruguay es un nodo logístico importante en la región.

La Comisión Coordinadora Honoraria de Puertos ha logrado desde su instalación, hace treinta y tres años, un respeto y reconocimiento en distintos ámbitos que la transforman en una de las realizaciones que marcan la historia reciente de ANP.

Desde la Secretaría de la Comisión hemos podido comprobar en cada período, en cada sesión, como fue evolucionando el desarrollo de las reuniones, como las partes que la integran exponen sus opiniones sin perder su identidad, con respeto mutuo



Reunión coordinadora en Nueva Palmira. Fecha: 27 de mayo de 1997. Autor: Enrique del Arca/ ANP. (UY-ANP-AF-C11-382).

y trabajo en consuno hacen que en cada encuentro salgamos fortalecidos todos quienes participamos. Como representantes de una empresa del Estado que somos y como individuos de la sociedad, involucrados en las necesidades de todas las comunidades donde tenemos puertos, pensamos que el trabajo de la CCHP es muy positivo y gratificante para todos los actores y por ende para el país.



Reunión coordinadora. Fecha: 3 de mayo de 2002. Autor: Enrique del Arca/ ANP. (UY-ANP-AF-C35-598).

PUERTONLINE

Noticias de ANP

24 de setiembre de 2017

Delegación del Puerto de Hamburgo en ANP



Durante los días 23 y 24 de agosto visitó nuestro país una importante delegación alemana integrada por el presidente de Hamburg Port Authority (HPA), Jens Meier, el director del Estado, rector del puerto y miembro de la junta directiva de HPA, Lutz Birke y el gerente adjunto al presidente de HPA, Alan Dolpiala. Acompañó también a esta delegación la cónsul general de Uruguay en Hamburgo, Luján Barceló y el intérprete, Dieter Schonebohm.

Jens Meier, especialista en tecnologías de la información, dijo que su primera impresión de Uruguay fue positiva, recordó que el presidente de la empresa Hamburg Sud siempre le manifestó que el Puerto de Montevideo es muy confiable. Afirmó que la ubicación de Uruguay - en particular de Montevideo- entre dos grandes como Argentina y Brasil, con estabilidad política, seguridad jurídica e infraestructura otorga condiciones óptimas y muy apreciadas por los operadores portuarios alemanes.

Habló de impulsar el intercambio de expertos de diferentes puertos para compartir intereses e intercambiar soluciones para todos. El de Hamburgo integra, junto con los de Los Ángeles y Barcelona -entre otros-, una red de intercambio de datos y soluciones informáticas aplicables a la optimización de la operativa en las áreas de cruceros y contenedores. Alberto Díaz manifestó el interés de ANP de que el Puerto de Montevideo integre esa red.

Hamburgo: el puerto más al este de Europa

Y el puerto interior más alejado. Ocupó el segundo lugar después de Rotterdam entre los top de Europa, hoy está en tercer lugar detrás de Amberes. Están trabajando para que en el año 2018 se inicien los trabajos de profundización del Elba y así recuperar el segundo lugar. Meier

habló de la sustentabilidad del puerto, de su inversión en tecnología verde, de la mejora en el relacionamiento puerto-ciudad para aumentar la aceptación del ciudadano, de descuentos en tarifas con soluciones amigables al medio ambiente, del aumento del uso de trenes, de fijar metas y objetivos de mercados y contrapartes para cumplir con el desarrollo en los puertos. Se refirió a la digitalización y las tecnologías de la información en la operativa y la optimización del flujo de pasajeros de cruceros.

Los puertos uruguayos, puerta de entrada a la región

La Cra. Ana Rey del Área Comercialización y Finanzas realizó una presentación sobre nuestros puertos como herramientas de conectividad a los mercados del sur. Hizo mención a los 8 puertos comerciales bajo la órbita de ANP, a los servicios portuarios que facturan 160 millones de dólares por año, de los cuales el 57% fueron por mercaderías y el resto por buques y otros negocios. Indicó las distancias con los principales centros de América Latina, con más de 200 millones de consumidores en la costa atlántica, base de influencia de Uruguay. Aseguró la Cra. Rey que todos los negocios contribuyen al PBI nacional, aunque algunos son más rentables para ANP como el de contenedores.

Montevideo y Hamburgo pueden intercambiar y compartir las mejores prácticas

En la segunda jornada se reunieron las autoridades alemanas con el directorio de ANP, sus gerencias, la comunidad portuaria y la Cámara de Comercio Uruguayo – Alemana representada por su presidente, Erwin Bachmann, y su secretario, Ruben Visca. Díaz inauguró la jornada mencionando la buena



reunión sostenida el día anterior, agradeció a las autoridades presentes y a todos los representantes de la comunidad portuaria por aceptar la invitación a esta reunión de intercambio. El presidente del HPA destacó que Montevideo y Hamburgo no tienen una relación de competencia, sino que pueden intercambiar y compartir las mejores prácticas. Le agradeció a Díaz por el viaje que hizo a Hamburgo acompañando al presidente de Uruguay, visita que fortaleció la amistad entre ambos puertos.

Lutz Birke, responsable de la estrategia de desarrollo portuario del Puerto de Hamburgo expresó el interés en el intercambio que se pueda realizar entre Montevideo y su ciudad. Destacó la cercanía del puerto con la ciudad -a quienes solo los separa el Río Elba-, el afecto de los ciudadanos por su puerto y comentó cómo tratan de organizar esa coexistencia. El primer fin de semana de mayo se festeja un nuevo aniversario del puerto que tiene 828 años. Exhibió un video del día de la inauguración de la sede de la Filarmónica del Elba que fue edificada encima de un viejo depósito de granos del puerto.

Explicó que en Alemania hay 16 estados federados y cada uno de ellos tiene competencia sobre el puerto que le corresponde. El de Hamburgo tiene 7000ha, 800 funcionarios, 4 terminales de contenedores, mueve 9 millones de contenedores y 140 millones de toneladas de carga que en su mayoría se transporta por vía férrea. Para dar un uso más eficiente al espacio construyeron estacionamientos, con tecnología de sensores, dentro y fuera del puerto que produjeron un 30% de ahorro de espacio al ubicar mejor los camiones. Conocen de antemano que camiones tienen que estar en la Terminal y cuando tienen que salir, se asignan así los lugares y se calcula el tiempo de viaje del lugar de estacionamiento a la Terminal para evitar demoras.

Destacó el Depósito Virtual y la plataforma de internet creados para evitar viajes de contenedores vacíos, se evitaron en tres meses 1000 viajes innecesarios. Se empeñan en reducir las emisiones en las diferentes operaciones que se realizan, desde el año 2013 trabajan en la creación de un catastro de emisiones para conocer los factores que las generan y planificar donde actuar. Birke dijo que el 70% de las emisiones de CO² proviene de los cruceros atracados a muelle, para

reducirlas una posibilidad es conectar estos barcos a la red eléctrica en tierra. Con MSC han realizado contactos para conectar a la red eléctrica los barcos de contenedores en procura de reducir sus emisiones, incluso las sonoras.

Los cruceros demandan una estrategia fuerte

Este puerto recibe 800.000 pasajeros y 200 barcos, la Cruise Gate Hamburg es la empresa responsable por las tres terminales de cruceros del HPA. Un Comité de Usuarios reúne a armadores y empresas que proponen mejoras a implementar, cuando se planificaba la nueva Terminal de Cruceros entre los años 2014-2015, los armadores y las empresas, pidieron que fuera un edificio funcional ubicado en el medio de la ciudad. Este se construyó en 198 días y tuvo alta aceptación. El HPA recuperó la inversión a través de los aranceles que pagan los pasajeros. Un tercio de los mismos llegan a la nueva Terminal con su coche particular, esto requiere un parking, otro tercio llega en tren, por lo tanto se requiere una Terminal ferroviaria y un tercio lo hace en avión lo cual demanda un fácil acceso al aeropuerto. La Terminal en su operativa ganó el premio a la mejor Terminal funcional del mundo en el año 2016. Birke finalizó su presentación con un video que mostró los festejos que se organizan con los cruceros y los habitantes de Hamburgo.

Plan de Desarrollo al 2025

En Alemania en el año 2013 se eliminó el régimen de puerto libre, si existen los depósitos aduaneros; optaron por el control aduanero móvil que ha aumentado y mejorado la eficiencia de los del sistemas de control y los flujos de tránsitos dentro del área. La autoridad portuaria y la Aduana trabajan en conjunto, la clave del éxito del sistema de agilización es su sistema en red.

Habló del Plan de Desarrollo al 2025, de los desafíos que plantea el entorno ya que frente al puerto hay áreas residenciales y el puerto tiene que seguir operando, del uso de la infraestructura existente y la reducción del impacto ambiental. Este puerto no tiene terreno para extenderse, ni tierra para ganarle al mar, tiene que trabajar con el espacio existente. Crearon así el SMARTPORT para el desarrollo del uso inteligente de espacios disponibles que les permita ampliar la infraestructura y contemplar la demanda.



9 de octubre de 2017

ANP en Paraguay. Participación en NAVEGISTIC 2017

Durante las jornadas del 4, 5 y 6 de octubre se realizó en el Centro de Convenciones Mariscal López la Feria NAVEGISTIC International Trade Show 2017, evento orientado al acto al Sector Logístico, de Transporte, Puertos y Navegación. Este evento reúne a las principales empresas y organizaciones de cada actividad, brindándoles la oportunidad de generar intercambios y negocios mediante la búsqueda de mejoras y soluciones efectivas.



Participan de la Feria expositores y representantes de corporaciones de más de 20 países, convirtiendo a este acontecimiento en una excelente plataforma para conectar personas, empresas y organizaciones para la generación de negocios, proyectos y desarrollo.

ANP participó con el stand G4 en el Sector Oro, la delegación fue conformada por el vicepresidente de ANP, Sr. Juan José Domínguez, el gerente general, Ec. Alejandro

Antonelli, el capitán del Puerto de Montevideo, Sr. Daniel Fernández, el sub jefe Área Operaciones y Servicios, Ing. Horacio Lannes, la sub jefa de División Desarrollo Comercial, Lic. Elisa Kuster, el supervisor de la Unidad de Marketing, Sr. Juan Carlos Olano y el T. Analista, Juan A. Santo como representante de la Unidad de Marketing. Compartimos instancias de trabajo y atención a los participantes con la Ing. María Eugenia Cardozo de INALOG.

En la primera jornada el gerente general de ANP participó de la Mesa de Diálogo Intereses y soluciones de los puertos y sus cargas ante representantes de organismos públicos y conglomerados de empresas privadas de Argentina y Paraguay respectivamente. Paralelamente a la actividad en el predio ferial la delegación de ANP mantuvo diversas reuniones con distintos organismos y visitas a diferentes terminales con el apoyo constante de la embajada de Uruguay en Paraguay.



10 de octubre de 2017

V Encuentro Regional de Cruceros y Turismo Náutico Fluvial en Colonia del Sacramento

Autoridades de turismo, puertos, armadores y operadores turísticos analizaron horizontes, estrategias y proyectos para el desarrollo e integración del sector. Se realizó en la sede del Centro Cultural AFE y Centro BIT de Colonia del Sacramento. La ministra de Turismo, Liliam Kechichián, en representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), la Arq. Tamara Viera, el intendente de Colonia, Dr. Carlos Moreira y el presidente de la ANP, Ing. Nav. Alberto Díaz, fueron los encargados de dar la bienvenida a los visitantes.

Moreira habló sobre la importancia de los cruceros que traen turistas de alto poder adquisitivo y el objetivo de que Colonia ingrese en ese circuito con cruceros fluviales, por ejemplo, en un trayecto Rosario – Colonia – Montevideo. Habló sobre el Puerto de Colonia

como el puerto de pasajeros más importante de Uruguay: *Tratemos entre todos de desarrollar esa potencialidad para la economía departamental y nacional, Colonia destino de turismo fluvial.*

La representante del MTO recordó al Ing. Jorge Camaño quien fuera Director Nacional de Hidrografía, fallecido en abril del año 2017.

Alberto Díaz agradeció a todos los presentes y destacó la presencia de los invitados del exterior. Manifestó que la inclusión del puerto de Colonia en circuitos de cruceros fluviales es *un objetivo sobre el que estamos trabajando* y sostuvo que el encuentro, *es un buen ámbito para posicionarse ante potenciales inversores.* Informó que las autoridades portuarias trabajan para que los empresarios de los cruceros

fluviales visibilicen a Colonia como un destino atractivo.

Liliam Kechichian agradeció a todos el dedicar tiempo de su trabajo para reunirse por quinta vez y reflexionar juntos, *Uruguay desde hace años está en el mapa de los destinos de las más importantes compañías del mundo. Se nos ha ido evaluando en servicios en puerto y hemos tenido las mejores calificaciones, es un producto que el año pasado movió 25 millones de personas en el mundo, esto es que 25 millones de personas se subieron a un crucero, y en estos últimos diez años el negocia ha aumentado, si bien en los últimos años hubo un descenso en Latinoamérica porque este es un producto regional y cuando hay dificultades se nota*, afirmó la ministra.

Luego se sumó al homenaje al Ing. Jorge Camaño y dijo que fue un gran dolor para el Estado, pues este fue un ejemplo como funcionario público.

Perspectivas y Proyección de los cruceros fluviales en la región. El Jefe del Departamento Colonia de ANP, Luis Fontes, marcó la visión a corto plazo en el puerto: terminar mangas y pasarelas, ampliar el muelle de ultramar, a mediano plazo: captar mercado de cruceros de mediano porte, fomentar operativa de cruceros fluviales en los puertos de Uruguay y la región y a largo plazo el proyecto de ampliación de la Terminal. Señaló que en el año 2016 la ANP y el Ente Administrador Puerto Rosario (Enapro) suscribieron un memorando de entendimiento en el cual se estableció un marco de colaboración y acciones conjuntas en distintos temas. Se hicieron reuniones para establecer un circuito de turismo fluvial que incluyera las terminales de Montevideo, Colonia, Buenos Aires y Rosario, y alguna otra opción que podría sumar a Fray Bentos. *Hemos intercambiado información, estudiamos tendencias de la industria de cruceros y participamos en ferias y seminarios. Además, relevamos ofertas de infraestructura, estudiamos tarifas y a solicitud de la autoridad portuaria uruguaya, se hicieron estudios de batimetría y cartas náuticas electrónicas.*

Oportunidades de crecimiento ante la inversión en América del Sur. En la segunda jornada este tema fue tratado por representantes de las compañías: Costa Cruceros, MSC Cruceros y Royal Caribbean Cruise Line. Moderó la Dra. Liliana Peirano, secretaria general del Directorio de ANP.

Darío Rústico, director de Costa Cruceros, dijo que la demanda de cruceros se ha incrementado un 68% en los últimos 10 años, en 2016 Carnival tuvo 47% de la cuota global de mercado de cruceros, Royal Caribbean 24%, Norwegian 10% y el 19% el resto del mundo. La industria de cruceros crecerá a 25.3 millones en 2017 (de 24 millones en 2016). La mitad de los pasajeros provienen de América del Norte. En 2015, el promedio de ingresos de cruceros por pasajero ascendió a 2.208 dólares de los



EE.UU. más de la mitad de los cuales provienen del costo del billete del crucero. El gasto promedio a bordo de un pasajero de crucero fue de 429 dólares, expreso.

Javier Massignani, director ejecutivo en Argentina de MSC, dijo que al menos 74 nuevos cruceros se unirán a la flota mundial dentro de los próximos 10 años, por un valor total de USD 51.700 millones. MSC invertirá €9 millones en 11 nuevos barcos en 10 años. Hay 62 compañías de cruceros, el promedio de consumo diario es de USD 134, genera 1 millón de empleos directos, más de 62% de los cruceristas repiten y se esperan 25,8 millones de pasajeros en 2017.

Bruna Milazotto de la Royal Caribbean habló de la búsqueda de nuevos destinos porque los mercados de Asia y el Caribe están saturados a causa de los eventos climáticos en el Caribe (huracán Irma y María) y la situación política en Asia. El objetivo de las compañías es sumar destinos exóticos y atractivos y las rutas de América del Sur los tienen. *Además no tiene registros de eventos climáticos impactantes (salvo terremotos en la Costa Pacífica esporádicamente), tiene destinos exóticos como Macchu Picchu, desiertos, playas y etc., no tiene proyección de ataques terroristas y tiene apenas a un 2,7% de la industria.*

El viceministro de Turismo Benjamin Liberoff dijo que *haber llegado al quinto encuentro significa continuidad para un tema que es muy importante para nuestros países y que está dependiendo de que nosotros lo hagamos, no de que venga de afuera alguien a organizarlo. Montevideo se puede transformar en una conexión, un abordaje del crucerismo, desde el sur de Brasil, zonas del interior de Argentina, desde Asunción, desde Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) e incluso desde algunos países con los que tenemos vuelos diarios como Perú y Colombia. Esa mirada es la que a nosotros nos parece importante, por eso reclamamos la acción conjunta con las propias compañías.*

El evento contó con la importante participación del presidente de Puertos del Estado de España, José Lorca Ortega, que disertó sobre **España un país de cruceros: evolución, estrategias y retos de futuro.** Dijo que pese a la enorme tradición del turismo de sol y playa en España, el turismo de cruceros es relativamente nuevo pero crece con fuerza, generando desarrollo y sinergias de

crecimiento en otros sectores de la economía. Destacó la enorme relevancia de los puertos y del turismo de cruceros como dinamizadores de la actividad económica. España es el segundo país europeo en volumen de visitas individuales con 4,5 millones de cruceristas. Es el cuarto mercado europeo que más se beneficia del sector de cruceros con un volumen de negocio generado de 1300 millones de euros, empleo directo, indirecto e inducido a 28.600 personas, un porcentaje del PBI del sector turístico nacional del 10,9%, fueron algunas de las cifras mencionadas.

La estrategia española para potenciar el turismo de cruceros ha sido clave para favorecer su crecimiento y consistió en una reducción de los costos portuarios por uso de infraestructuras para ser más competitivos. Se aumentaron los plazos concesionales hasta 50 años para incentivar la iniciativa privada y redujeron el costo de servicios portuarios: remolque, amarre, practicaaje, recogida de residuos marítimos.

Impulsando el desarrollo regional. El jefe del puerto de Punta del Este, Carlos Ferreira, de Andes Consultores Ltda. de Chile, Sebastián Montero, de Puerto Madryn, Héctor Ricciardolo, del Puerto de Buenos Aires, Raúl Gallo, de ANP, Santiago Riverol y Fernando Waltier, integraron la mesa sobre este tema y su moderador fue Edison Peña del Área Operaciones y Servicios de ANP. Riverol presentó las ventajas competitivas del Puerto de Montevideo como

puerto multipropósito, su contribución directa al PBI de 0.72%, los servicios que se brindan a la nave, la generación de 6.872 puestos de trabajo directos y mostró imágenes de la Terminal Fluvio Marítima. Waltier presentó el anteproyecto de la Nueva Terminal de Cruceros para Montevideo como objetivo a mediano plazo. La misma estará posicionada en el Depósito Santos, actual sede del MINTUR.

Miradas sobre el turismo de cruceros en la región. Finalizando el evento se trató este tema con una mesa integrada por: en representación de la Directora Regional de Turismo de Chile, Javiera Montes Cruz, la ministra de Turismo de Paraguay, Marcela Bacigalupo y la ministra de Turismo de Uruguay, Liliam Kechichian quién realizó un balance y habló de perspectivas de la industria. Luego anunció las escalas previstas en la temporada 2017 – 2018 para el Puerto de Montevideo (104) y Punta del Este (81). Comentó que se observa un *afianzamiento del Puerto de Montevideo como punto de recambio de pasajeros*. Al igual que lo que ha ocurrido en las últimas tres temporadas la afluencia de cruceros descendió en ambos puertos (Montevideo y Punta del Este), asociado a que las compañías navieras retiraron buques de los puertos del Atlántico Sur. En ambos puertos, la principal nacionalidad de los cruceristas, fue la brasileña. Lo que más agradó en Montevideo fue el trato de la gente y su cordialidad, mientras que en Punta del Este, en general fue todo, principalmente las playas, aseguró la ministra.

Colocación de quilla de la nueva Draga 21 de Julio

27 de octubre de 2017



El 25 de octubre se llevó a cabo la ceremonia de colocación de quilla de la Draga 21 de Julio, la segunda de cuatro etapas en la construcción que se inició en junio. la mencionada draga que encargara la ANP a la firma IHC Uruguay, ganadora de la licitación internacional.

En el evento realizado en el Servicio de Construcción, Reparación y Armamento de la Armada Nacional participaron las siguientes autoridades: ministro de Defensa Nacional, Jorge Menéndez, ministro de Trabajo y Seguridad Social, Ernesto Murro, presidente de ANP, Ing. Nav. Alberto Díaz, vicepresidente, Juan José Domínguez, intendente de Montevideo, Daniel Martínez, comandante en Jefe de la Armada Nacional, Alm. Leonardo Alonso, senador y ex presidente de la República José Mujica, delegados sindicales y prensa en general. Por IHC participaron por el Consejo

Administrativo de Royal IHC, Belle de Bruin, CEO de Royal IHC, Dave Vander Heyde, CEO Royal IHC Latam, Adriano Fernandes, jefe del proyecto de Uruguay, Marcello Pecci.

Esta draga de gran porte, tiene 91 mts de eslora, 18 metros de manga y una capacidad mínima de succión de 4.200 metros cúbicos. Será la tercera draga fabricada por IHC que ANP incorporará a su flota, ya posee dos dragas más pequeñas pero de similares características.

IHC es proveedor líder de buques, equipos y servicios para empresas especializadas en dragado, fabrica más de la mitad de las dragas de arrastre del mundo y da empleo a unos 5.000 trabajadores en los diferentes países en los que opera: Holanda, Brasil, China, Croacia, Francia, India, Malasia, Nigeria, Singapur, Eslovaquia, el Reino Unido y EEUU.



16 de febrero de 2018

Nuevo capitán para el Puerto de Montevideo

De acuerdo a la designación del Poder Ejecutivo de fecha 5 de febrero de 2018 Gerardo Jorge García Kalpkop es el nuevo capitán de Puerto de Montevideo. Cesó en la referida función Daniel Fernández Bravo. Dándole la bienvenida al capitán de puerto, el presidente de ANP, Ing. Naval Alberto Díaz, resaltó las tareas inherentes a la capitanía de puerto con referencia a la actividad portuaria la cual es dinámica y cambiante y los problemas que se presentan, los cuales deberán atajarse antes de que éstos lleguen al directorio.



Se designó al sub gerente del Área de Dragado Ing. Gerardo Adippe y al Ing. Julio Cópola y personal administrativo para apoyar y trabajar de común acuerdo con García. Díaz dijo estar muy contento con el nombramiento y le deseó éxito en su gestión.

El vicepresidente Juan José Domínguez destacó el rol de la capitanía de puerto en la operativa y dijo que forma un solo equipo con el capitán: es bien recibido y estamos a la orden aseguró Domínguez.

García por su parte recalcó su interés en profundizar el relacionamiento con todos los actores y la importancia del trabajo en equipo. Dijo sentirse halagado y emocionado por el recibimiento

que le hiciera la comunidad portuaria brindando su apoyo y colaboración. Espero estar a la altura de las expectativas, manifestó.

El nuevo capitán será presentado en la coordinadora que se llevará a cabo el último martes de este mes.

Gerardo García: Es ingeniero mercante. Fue director general de Transporte Fluvial y Marítimo del MTOP hasta este nombramiento. Fue asesor del directorio de OSE desde abril de 2005 hasta mayo de 2010 y se desempeñó en este mismo organismo como sub-gerente de RRHH de mayo del año 2010 a junio del 2011. Fue también asesor en DINAMA entre los años 2012 - 2014 y asesor del presidente de AFE.

9 de marzo de 2018

ANP participó del Sea Trade Cruise Global 2018 en Florida, Estados Unidos

Como el mayor evento de la industria de cruceros, Seatrade Cruise Global 2018 reunió a once mil profesionales unidos por un común denominador: descubrir las últimas tendencias en materia de cruceros. Con más de quinientos proveedores el salón de exhibición de Seatrade unió a todo el ecosistema de cruceros, creando un ámbito ideal para negocios y contactos estratégicos.

Montevideo, como ciudad puerto receptora de cruceros, participó del evento con un stand representativo de la sinergia público-privada que prima entre la comunidad portuaria y el Ministerio de Turismo de nuestro país. La

delegación de la ANP estuvo integrada por el director vocal, Dr. Juan Curbelo y por la sub gerente general, Cra. Alicia Abelenda.

En una nutrida agenda nuestros representantes recibieron información en torno a diferentes temáticas relevantes al negocio de cruceros. Con un intercambio fluido entre especialistas y expositores dieron a conocer los avances en la materia en Uruguay, generados mediante la gestión portuaria. Fue una excelente oportunidad para posicionar el Proyecto de Cruceros Fluviales para Puerto Colonia, y temáticas relacionadas, en el marco del Nuevo Plan Maestro para los puertos de nuestro país.

Se confirmaron números récord de movimientos en el Sistema Nacional de Puertos del Uruguay

El año 2017 fue un año destacado en materia de flujo de contenedores y toneladas, superando ampliamente las cifras del año anterior.

Si analizamos todo el sistema portuario, los números obtenidos representan un incremento del 5% en las toneladas movilizadas, alcanzando un total de 19.114.288 t.

MONTEVIDEO



El puerto de Montevideo es el principal puerto del Sistema Nacional de Puertos del Uruguay, que se ha consolidado como puerto hub - multiprósito. Atiende la demanda de operaciones con contenedores, graneles, carga general, pesca, cruceros, transporte de pasajeros y automóviles.

Contenedores

El 2017 fue un año récord en movimiento de contenedores en el puerto de Montevideo, éstos superaron los niveles alcanzados en el año 2011 que en ese entonces fueron excelentes.

El total de contenedores alcanzó el año pasado un total de **939.427 teus**, que representan un volumen del 6% superior al obtenido en el año 2016 y un incremento del 9% al compararlo con el número del año 2011.

Toneladas

El movimiento en toneladas alcanzó un total de **14.898.104 t**, que representa un incremento del orden del 14% en relación al volumen obtenido en el período enero-diciembre del año 2016. Dicho incremento se explica en parte por el incremento en volumen de rolos de pino.



Trasbordos

El movimiento total de trasbordos durante el año 2017 alcanzó un total de **512.909 teus**, representando un ascenso del 7% con respecto al volumen captado en el año 2016, siendo el 2017 el año récord para la ANP.

Se reafirma la política de captación de movimientos de trasbordos apuntando a la consolidación del puerto de Montevideo como puerto concentrador. La estrategia fomenta la fidelización de los servicios de buques portacontenedores como forma de mantener la capacidad de transporte y conectividad en la actual coyuntura internacional.

COLONIA



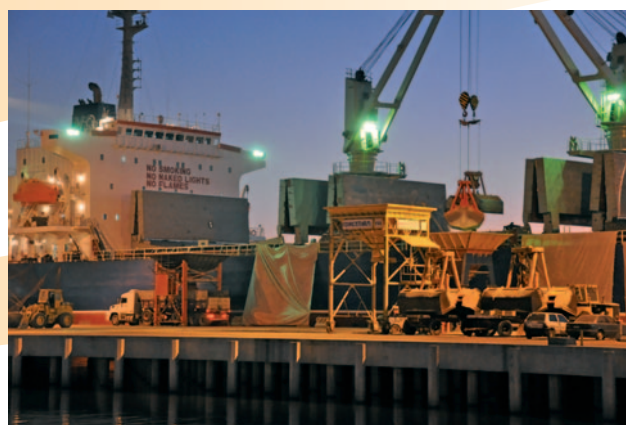
El año 2017 fue récord en materia de tráficos, alcanzando un total de **2.302.628** pasajeros, lo que implicó un aumento del 10% con respecto al ejercicio anterior.



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 ese ítem. Esto se debe, en gran parte, a su estratégica ubicación geográfica que facilita la salida a ultramar de la producción tanto nacional como regional. De este modo se ha convertido 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.



También el año 2017 se caracterizó por ser un año con un gran volumen de movimientos en este puerto. Se movilizaron 3.685.887 t, representando un incremento del 32% con respecto al año 2016 (2.796.999 t).

SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS

CUADRO RESUMEN AÑO 2017 - 2016 En toneladas.

| Puerto | Toneladas 2017 | Toneladas 2016 |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| Montevideo (*) | 14.898.104 | 13.018.329 |
| Nueva Palmira- Muelle Oficial | 3.685.887 | 2.796.999 |
| Juan Lacaze | 99.237 | 108.793 |
| Fray Bentos (**) | 290.993 | 2.120.856 |
| Colonia | 4.359 | 8.829 |
| Paysandú | 135.708 | 153.731 |
| TOTAL | 19.114.288 | 18.207.537 |

(*) Con peso de contenedor (**) Incluye los movimientos de las Zonas de Transferencia

“Desde el muelle...”

Fray Bentos

8 de noviembre de 2017

El Puerto de Fray Bentos operó simultáneamente con dos buques en la carga de rolos de pinos a granel con destino a China. La operación, planificada por la División Puerto Fray Bentos y coordinada con los operadores de carga, se desarrolló con total normalidad.

Amarró a Muelle Ultramar el buque **Port Angeles** con bandera de Hong Kong, de 169m de eslora y 27,2m de manga. Agenciado por Universal Shipping y operado por Pantzin S.A. para la carga de aproximadamente 13.000 ton de rolos de pinos. En el Muelle Cabotaje amarró la nave **Anne Mette Bulker** con bandera de Isle Of Man, de 184m de eslora y 30,6m de manga, agenciada por Repremar y operada por Rioestiba para la carga de aproximadamente 15.000 ton de rolos de madera de pino.



trasbordo hacia Puerto Paysandú realizado con un pontón. Agente marítimo: Selgril S.A. y operadores portuarios Rioestiba S.A. y Calmadon S.A.

16 de febrero

En atraque Ultramar Sur el buque **Port Phillip** cargó 15.000ton de madera en rolos. Agencia Universal Shipping Agency y operador portuario de la mercadería Calmadón S.A.

28 de febrero de 2018

En el atraque Ultramar Norte el buque de bandera de Malta **Pola Uglich** realizó una operación de carga de 30.500ton. de soja paraguaya. El mencionado buque fue agenciado por Maritime Shipping Agency S.A., para Terminales Graneleras del Uruguay (TGU).

Fuente e imagen: Daniel Etchenique. Jefe de Departamento Puerto Nueva Palmira.

Nueva Palmira

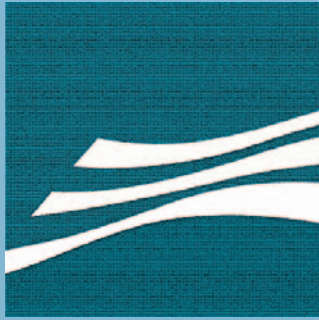
3 de enero de 2018

Agenciado por Selgril S.A., operó en el atraque Ultramar Sur el buque **Santa Virginia** de bandera panameña. Operado por Rioestiba S.A., descargo 7.972ton de fertilizante.

12 de enero

En atraque Ultramar Sur el buque de bandera de Liberia **Warnow Mars**, de 180m de eslora, transbordo 7.800ton de rieles ferroviarios. Se trató de una operación del MTOP, la primera parte con





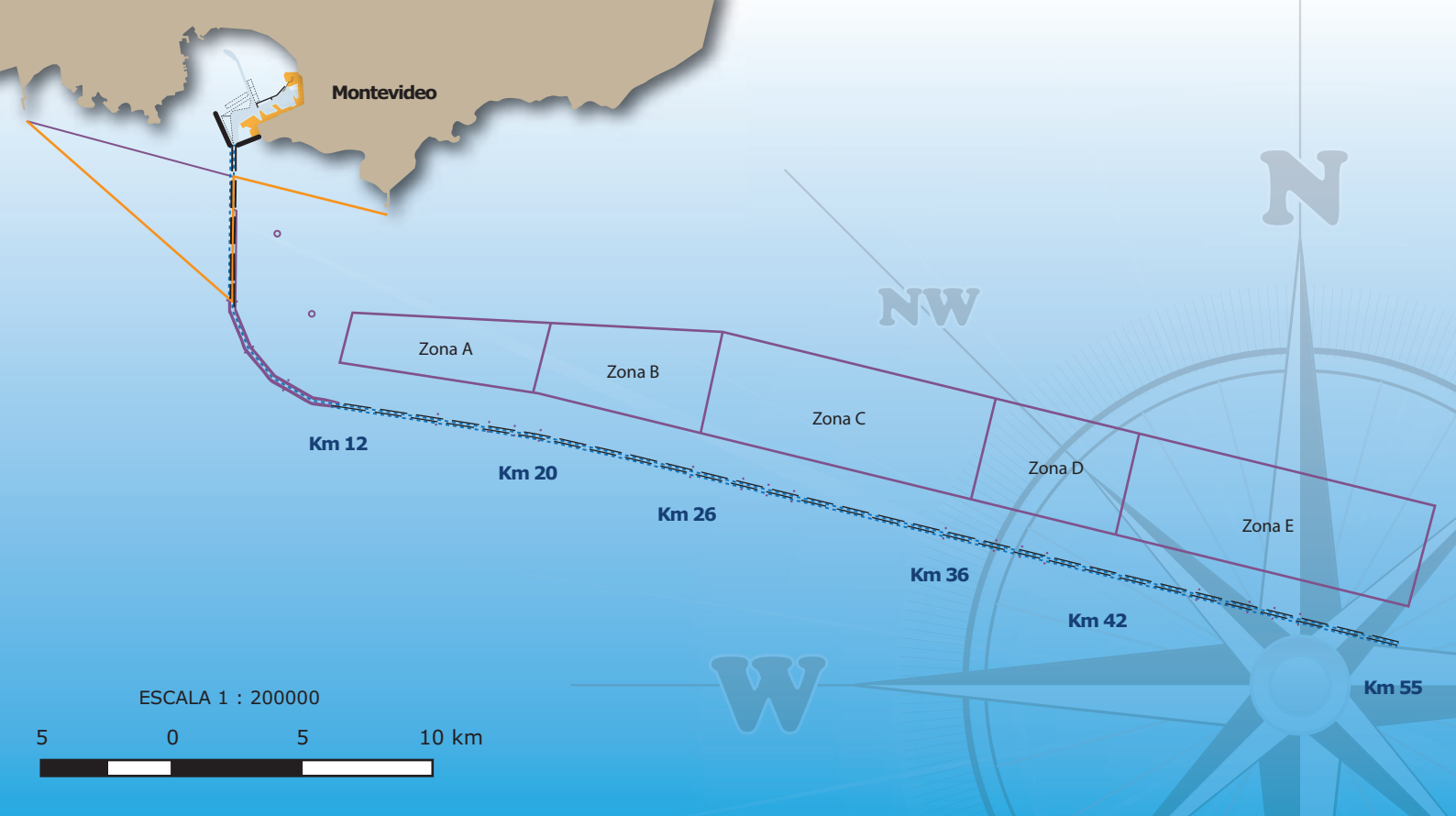
PLAN MAESTRO

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
PROPUESTAS 2035



La Administración Nacional de Puertos está desarrollando el proceso de elaboración de un nuevo Plan Maestro con objetivos hacia el año 2035. Para concretarlo ha contado con el apoyo técnico de la Fundación Valencia-Port y el respaldo del trabajo interno de los equipos profesionales de la propia empresa.

Las propuestas estratégicas fueron presentadas a las autoridades nacionales y a la comunidad portuaria. Luego de recibir los puntos de vista de las partes involucradas el proceso tendrá nuevas etapas y culminará con la concreción de este nuevo plan que será la guía para los próximos años.



Objetivo clave:

Canal de Acceso

La ANP incluye el Canal de Acceso en su nuevo Plan Maestro. Su expansión y profundización forman parte de las líneas estratégicas planteadas hacia el 2035.

El canal es la principal vía de acceso marítimo al Uruguay para las cargas nacionales y regionales que mueve el puerto de Montevideo. Como tal es fundamental mantenerlo en buenas condiciones, proyectar su futuro en perspectiva del desarrollo del país y la conectividad de los puertos de la región.



Key objective:

Access Channel

ANP included the Access Channel in its new Master Plan. Its extension and deepening are part of the strategic lines for 2035.

The channel is the main maritime access point to Uruguay for national and regional cargo handled at the Port of Montevideo. Therefore, it is essential to keep it in good condition and plan its future with a view to the country's development and the connectivity of the ports of the region.

