ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay

Año VI – N°10 – Julio 2019 – ISSN: 2301-1300

Uruguay Portuario

Plan Maestro:
Integración, complementariedad y especialización.
Valores estratégicos del sistema portuario.

Draga D11 21 de julio.
Un proceso colectivo exitoso entre trabajadores, empresas e instituciones estatales

Terminal Fluviomarítima de Colonia.
Resumen de obras 2012–2018

ANP: unificación de los proyectos en la bahía de Montevideo.

Puertos Comerciales del Uruguay

PARAGUAY

BRASIL

URUGUAY

ARGENTINA

Océano Atlántico Sur

- SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS
- PUERTOS PRIVADOS
- PROYECTOS

SALTO

PAYSANDÚ

M'BOPICUÁ

UPM

FRAY BENTOS

ONTUR

NUEVA PALMIRA

NAVIOS

COLONIA

PUERTO SAUCE

DE JUAN LACAZE

MONTEVIDEO

PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

LA PALOMA

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay

Uruguay Portuario

Revista de la Administración Nacional de Puertos del Uruguay

100 AÑOS
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

Año V, número 9 - Febrero 2019

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 Relacionamiento 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 Pegorraro
Teléfonos: (598) 1901 2817
Fax: (598) 1901 2534
Correo: rpegorraro@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.
Teléfono: (598) 4479.9835
Correo: mramos@anp.com.uy

Editorial

¿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.

Valor estratégico del sistema portuario

La Administración realizó la revisión de su Plan Maestro con énfasis en la integración del Sistema Nacional de Puertos (SNP), su complementariedad y especialización.

Misión de ANP

Posicionar al Uruguay como nodo logístico entre la región y el mundo en función del desarrollo productivo sustentable del país.

Esta se cumple a través de la visión, el emprendimiento y el esfuerzo conjunto del sector público y el privado. La importancia de los puertos para Uruguay se manifiesta en que la sociedad los reconoce como lugares de trabajo variado y cada vez más especializado, cuyo desempeño repercute directamente en la macroeconomía del país. Para el gobierno y la comunidad portuaria es un desafío garantizar que el sistema portuario mantenga y fortalezca su posición. Esto requiere una visión clara para el futuro.

Las estadísticas relacionadas con la importancia económica del sistema portuario son relevantes, sin embargo, resulta más significativo resaltar su valor estratégico que radica en la contribución de los puertos a la competitividad internacional de la economía local. Carnes, cereales, lácteos y productos forestales, entre otros, son sectores importantes de la economía nacional y regional, valorados en el mundo, que tienen su puerta de salida en los puertos uruguayos.

El puerto de Montevideo se ha convertido en el área logística más importante del país. Su posición geográfica brinda una conectividad estratégica, ofrece el acceso a mercados globales, promueve la importación y exportación, beneficia a empresas, productores y consumidores. Actúa de forma sinérgica a los proyectos de inversión, a la receptividad de turistas y otras tantas actividades, gracias a su carácter multipropósito. A futuro su posición competitiva se fortalecerá desarrollando aún más su conectividad marítima, ferroviaria y vial, actuando en sintonía con los principales centros logísticos e industriales.

Nuestro país se encuentra frente a grandes desafíos y amenazas para consolidarse como hub regional, mantenerlo no será fácil, sin embargo, hay oportunidades. Ante el aumento constante del ritmo de los desarrollos globales, se requiere propósito y decisión, para garantizar en el futuro la posición estratégica del puerto de Montevideo.

Strategic value of the port system

The Administration reviewed its Master Plan focusing on the integration of the National Ports System (SNP), its complementarity and specialization.

ANP's Mission

To position Uruguay as a logistics hub to link the region with the rest of the world based on the sustainable productive development of the country.

It is fulfilled through the vision and joint endeavor of the public and private sectors. The importance of the ports for Uruguay is reflected in the fact that the society recognizes them as places where work is varied and increasingly specialized and their performance has a direct impact on the macroeconomy of the country. For the government and the port community, it is a challenge to ensure the port system maintains and strengthens its position. It requires a clear vision for the future.

Even though the statistics related to the economic importance of the port system are relevant, its strategic value in terms of the contribution of ports to the international competitiveness of the local economy is more significant. Meat, grains, dairy and forest products, among others, are important sectors of the national and regional economy of great value to the world and they exit the country through the Uruguayan ports.

The Port of Montevideo has become the most important logistics area of the country. Its geographical location provides strategic connectivity and access to the global markets, promotes imports and exports and benefits companies, producers and consumers. Due to the fact that it is a multipurpose port, it combines investment projects with tourism and many other activities. In the future, its competitive position will be strengthened by developing even more its maritime, rail and road connectivity and working together with the main logistics and industrial centers.

Our country faces great challenges and threats to consolidate itself as regional hub and it will not be easy to maintain that position, but it is possible. Faced with a constant increase in the pace of global development, it is necessary to have a sense of purpose and determination to secure the strategic position of the Port of Montevideo in the future.

La actualización del Plan Maestro

La actualización del Plan Maestro para el SNP se desarrolló en tres fases:

Fase I:

- Se aprobó por Resolución de Directorio 36/3.669 (5/02/2013) la metodología para la elaboración del plan.
- Se recibió el Informe denominado ***Plan director puertos comerciales 2013 – 2025 Informe Fase I*** por Res. de Dir. 178/3.677, (9/04/2013). Sugería que las previsiones de demanda se realizaran desde un enfoque por unidad de negocio: contenedores, graneles, pasajeros, pesca, vehículos, cargas proyectos.
- Ante la dinámica de las políticas nacionales, regionales y del comercio mundial así como de los nuevos planes y proyectos de desarrollo llevados a cabo en la ANP, se requirió la actualización de los planes estratégicos. La Res. de Directorio 691/3.803, (16/12/2015) creo un grupo de trabajo con técnicos de ANP con el objetivo de contribuir a las tareas necesarias para la Fase II.

Fase II

- Mediante la actualización de los planes maestros de desarrollo y estratégicos de los puertos del SNP, se realizó un diagnóstico Actualización de Tráficos e Infraestructuras, una Presentación de ***Actualización de Tráficos e Infraestructuras y Líneas de Acción por Negocio*** y un tercer informe relacionado a los ***Negocios Potenciales*** para orientar el trabajo de un equipo consultor en las siguientes fases.

  En forma paralela, por Res. 121/3.812, (18/3/16), se aprobó un convenio de cooperación técnica no reembolsable entre la Corporación Andina de Fomento (CAF) y la ANP para la contratación "de un equipo consultor que contribuya a la elaboración de una propuesta estratégica para el desarrollo del puerto de Montevideo y sus unidades de negocio complementarias".
- CAF contrató a la consultora Fundación Valenciaport de España, previa selección realizada por un equipo de ANP integrado por los gerentes de área que supervisaron al grupo conformado por Res. 691/3803.
- Esta realizó el estudio ***Estimación indicativa de la Demanda para los próximos años*** en base a la definición de escenarios propuestos tras su análisis de los mercados, el estudio de la coyuntura económica, las entrevistas realizadas con la comunidad portuaria y los comentarios recibidos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) y ANP.
- El estudio estimó la demanda futura de los puertos comerciales, con previsiones por unidad de negocio, y culminó con la elaboración del informe ***Propuesta Estratégica Indicativa para el Desarrollo del Sistema Nacional de Puertos del Uruguay***. Señala las prioridades operacionales e infraestructuras necesarias que permitan satisfacer la demanda prevista para los próximos años para el desarrollo del SNP, con un horizonte temporal hasta 2035, a la luz de los cambios registrados en el sector marítimo mundial y un importante crecimiento de los tráficos que obligan a los puertos a adecuar sus infraestructuras ante los nuevos escenarios.

Importante: En los informes publicados en nuestra web se encuentran los supuestos considerados en los escenarios de previsión de demanda y la metodología adoptada, tanto para las estimaciones económicas como para los cálculos de capacidad por línea de atraque.

Fase III

- Entre noviembre de 2017 y marzo de 2018 se realizaron jornadas de intercambio con la comunidad portuaria, previas a la elaboración del Informe Final. En este periodo ANP realizó un proceso que implicó una gran cantidad de consultas a la comunidad, permitiendo a todas las partes involucradas expresar sus puntos de vista sobre temas específicos desde sus diferentes perspectivas.
- Aprobados los lineamientos estratégicos del Plan Maestro para el período 2018 – 2035 por Res. 443/3.934, (11/07/2018), se distinguen por áreas temáticas: medio ambiente, seguridad y salud ocupacional, responsabilidad social, conectividad, incorporación de nuevas áreas operativas y comerciales, equipamiento y productividad, desarrollo del SNP, nuevos desafíos, marco legal y de gestión.

Master Plan updating

The Master Plan updating for the SNP was carried out in three stages:

Stage I

- *The methodology for the plan development was approved by the Resolution of the Board of Directors 36/3669 (5/Feb/2013).*
- *The report called **Commercial Ports Master Plan 2013 – 2025 Stage I Report** was received by the Resolution of the Board of Directors 178/3677 (9/Apr/2013). It suggested that demand forecasting should be carried out per business unit: containers, bulks, passengers, fishing, vehicles, project cargo.*
- *Given the dynamics of the national, regional and global trade policies, as well as the new development plans and projects carried out by ANP, the strategic plans needed to be updated. The Resolution of the Board of Directors 691/3803 (16/Dec/2015) created a work group comprised of ANP's experts in order to contribute to the necessary tasks for Stage II.*

Stage II

- *Through the updating of the strategic and development master plans of the ports included in the SNP, the assessment entitled **Traffic and Infrastructure Update**, a presentation on the **Update of Traffic and Infrastructure and Action Lines by Business** and a third report related to **Potential Businesses** were carried out to guide the work of a consulting team in the following stages.*

  At the same time, a non-reimbursable technical cooperation agreement between the Andean Development Corporation (CAF) and ANP was approved by Resolution 121/3812, (18/Mar/16) for hiring "a consulting team to draft a strategic proposal for the development of the Port of Montevideo and its complementary business units".
- *CAF hired the Spanish consultancy Valenciaport Foundation after a selection process conducted by a team of managers of ANP that monitored the group set forth in Resolution 691/3803.*
- *It conducted the study **Indicative Demand Forecast for the coming years** based on the scenarios proposed after analyzing the markets and the economic situation, carrying out interviews with the port community and receiving comments from the Ministry of Transport and Public Works (MTOP) and ANP.*
- *This study estimated the future demand of the commercial ports and provided forecasts by business unit. It was completed with the report **Indicative Strategic Proposal for the Creation of a National Ports System of Uruguay.** This report determines the operational priorities and necessary infrastructure to meet the forecast demand in the coming years (until 2035) for the development of the SNP in light of the changes in the global maritime sector and a significant growth of traffic that make ports adapt their infrastructure to the new scenarios.*
- ***Important: The reports posted on our website include the assumptions considered in the demand forecast scenarios and the methodology used both for economic estimates and berthing capacity estimates.***

Stage III

- *Between November 2017 and March 2018, meetings with the port community were held to share information before producing the Final Report. During this time, ANP conducted a process that involved extensive consultation with the community so that all interested parties could express their views on specific issues.*
- *Upon approval of the strategic guidelines of the Master Plan for the 2018-2035 period by Resolution 443/3934 (11/Jul/2018), they were divided into thematic areas: environment, occupational health and safety, social responsibility, connectivity, incorporation of new operational and commercial areas, equipment and productivity, development of the SNP, new challenges, legal and management framework.*

Importancia de la planificación portuaria

Desde la ***Revisión del Plan Maestro del Puerto de Montevideo 1999***, y de otros estudios elaborados posteriormente se sugerían: la construcción del Muelle C, la terminal de productos forestales-agrícolas, la ampliación de las áreas portuarias mediante rellenos, el desarrollo de la terminal pesquera de Capurro, así como el desarrollo de la terminal especializada de contenedores.

Varias de las propuestas han sido culminadas, otras continúan en fase de ejecución o ampliación, otras han sido analizadas en su momento en una revisión continúa de planificación de inversiones. De esta forma los puertos han ido cambiado su configuración en la última década.

La visión hacia 2035 continúa este enfoque a largo plazo para el desarrollo del puerto de Montevideo y el área adyacente, ampliando su horizonte más allá de los límites portuarios por su trascendencia territorial.

Una característica de este nuevo Plan Maestro es su flexibilidad ante cambios que impacten en la toma de decisiones a largo plazo. Esto supone una revisión del Plan a 5 años de realizado y eventualmente podría adelantarse si los cambios del entorno así lo justifiquen. Como línea estratégica se plantea evaluar aquellas iniciativas privadas que sean de recibo para los intereses de la Administración y el desarrollo portuario logístico nacional.

Acciones en curso – Principales proyectos en ejecución

Ampliación Muelle C en 180 m

Inaugurado en febrero de 2015 con una extensión de 380 m y un calado de -14 m, con una explanada de respaldo de aprox. 3,5 ha. con instalaciones auxiliares y una dársena para maniobras de buques,

Es un muelle de uso público -administrado por ANP-, multipropósito y multioperador. Los nuevos diseños de buques de carga comercial de dimensiones cada vez mayores, con esloras entre 330 y 400 m y calado superior a los – 13 m llevaron a ejecutar la extensión del flamante Muelle C para mejorar la infraestructura del puerto de Montevideo y atender los nuevos tráficos.

Comprende 180 m de longitud adicional, una explanada de 20 m de ancho, un área adicional de explanada operativa de 4.400 m^2 y el dragado de la Dársena II a – 12,0 m del PRH. El muelle alcanzará un largo total de 550 m. La nueva explanada se comunicará con la explanada construida, totalizando un área de 37.000 m^2.

Fecha estimada de finalización: junio 2019.

Pasarelas de embarque en puerto de Colonia

Este puerto ocupa el primer puesto en movilización de pasajeros del SNP, en la travesía del Río de la Plata desde y hacia el puerto de Buenos Aires.

La zona portuaria comprende un área terrestre del orden de 7 ha y de 49 ha de área marítima.

Su moderna terminal de pasajeros, posee una superficie construida cubierta de 7.000 m^2 en dos plantas, un puente y edificio de 325 m^2 que interconecta las pasarelas provisorias y mangas de abordaje en los tres muelles y una explanada de estacionamiento vehicular exterior de 20.000 m^2. Dispone de una explanada de espera emplazada al este de la terminal para camiones, que mediante ferrys se trasladan hacia el puerto de Buenos Aires.

Este proyecto dispone instalaciones físicas adecuadas para el ingreso y egreso de pasajeros en la terminal, incluye la construcción de un nuevo tramo de pasarelas fijas, la demolición de edificios en desuso y la instalación de dos mangas de conexión a los buques, una en el muelle de ultramar y otra en el muelle de cabotaje con el fin de brindar a los pasajeros y vehículos que embarcan y desembarcan un sistema eficiente de operaciones, considerando a todos los operadores fluviales a fin de contemplar la alta demanda turística.

Fecha estimada de finalización: 2019

Importance of port planning

*The **1999 Port of Montevideo Master Plan Review** and other subsequent studies suggested the construction of Dock C and the forest and agricultural products terminal, the expansion of the port areas through land reclamation, and the development of the Capurro fishing terminal and the dedicated container terminal.*

Several projects have been completed, others are being carried out or extended, and others have been analyzed in due time in an ongoing investment planning review. In this way, ports have changed their layout in the last decade.

The vision for 2035 maintains this long-term approach for the development of the Port of Montevideo and the surrounding area, broadening its horizon beyond the port limits due to its significance for the territory.

A characteristic of this new Master Plan is its flexibility in the face of changes that have an impact on long-term decision-making. This implies a review of the Plan 5 years after its implementation or even before if said changes so require. As strategic approach, the private initiatives that serve the interests of the Administration and the national logistic port development shall be assessed.

Actions in progress – Main ongoing projects

Dock C extension of 180 m

Dock C was inaugurated in February 2015. It has a length of 380 m and allows drafts of up to -14 meters. It has a paved back-up area of approximately 3.5 hectares with the corresponding ancillary facilities and a turning basin.

It is a multipurpose and multi-operator public dock managed by ANP. The new commercial cargo vessel designs with an increased length of 330-400 meters and a draft that exceeds -13 meters led to the extension of the new Dock C in order to improve the infrastructure of the Port of Montevideo and handle new traffic.

It includes an extension of 180 meters in length, a 20-meter wide paved area, an additional operational area of 4400 m^2 and the dredging of Basin II to -12.0 meters from the Hydrometric Plane of Reference (PRH). The dock will have a total length of 550 meters. The new paved area will be connected to the existing one and will have a total area of 37,000 m^2.

Expected completion date: June 2019.

Boarding gangways at the Port of Colonia

This port ranks first in the movement of passengers in the SNP within the River Plate route to and from the Port of Buenos Aires.

The port area covers approximately 7 hectares of land and 49 hectares of maritime area.

Its state-of-the-art passenger terminal has a covered area of 7,000 m^2 in two floors, a bridge and building of 325 m^2 that interconnects the provisional boarding gangways and bridges at the three docks and an open parking area of 20,000 m^2. To the east of the terminal, there is a waiting area for trucks that are transported by ferry to the Port of Buenos Aires.

This project has adequate facilities for passengers to enter and exit the terminal and includes the construction of new fixed gangways, the demolition of old buildings and the installation of two ship boarding bridges, one at the overseas dock and the other one at the cabotage dock, in order to provide an efficient operating system for embarking and disembarking passengers and vehicles, taking into account all river operators and the high tourist demand.

Expected completion date: 2019

Explanada Sur en puerto de Nueva Palmira

Ubicado en la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay, forma parte del complejo portuario que comprende las terminales y puertos privados de Corporación Navíos S. A, y la Terminal Ontur International S.A. ambos actuando bajo régimen de Zona Franca.

Es el primer puerto en movilización de graneles del SNP. La zona portuaria comprende un área terrestre de 9.6 ha incluyendo muelles y de 38.2 ha de área marítima. Se construyó en los últimos años un nuevo muelle costero con un frente de atraque de 196 m y una retro área de 22.500 m^2 para almacenaje abierto.

El proyecto de acondicionar la explanada sur generara espacios de almacenaje a piso mediante la pavimentación de 8.000 m^2.

Fecha estimada de finalización: 2019

Adecuación del muelle del Puerto Sauce – Juan Lacaze

Consiste en la construcción de un tacón, que es un muelle en forma de L para permitir que buques ro-ro bajen su rampa en el muelle e, incluso, lo hagan buques con doble rampa.

Esta obra permitirá el servicio regular de transporte fluvial de carga rodante entre esa ciudad de Colonia y Buenos Aires.

Fecha estimada de finalización: 2018

Agenda Uruguay portuario hacia 2035

Para 2035 se espera un SNP pionero en el campo de la eficiencia y la sostenibilidad, a través de un mejor uso y aprovechamiento del espacio en las áreas portuarias y la colaboración entre los distintos actores públicos y privados para el desarrollo de nuevas infraestructuras intra y extra portuarias que favorezcan los flujos comerciales.

Para planificar la ejecución progresiva de estos grandes objetivos, deberá tenerse presente la enorme disparidad entre la velocidad a la que el mundo está cambiando y por consiguiente, la velocidad de acción y reacción que se necesita para la toma de decisiones.

Esta agenda propone cómo desarrollar el sistema portuario en los próximos años, considerando como objetivos principales los relacionados a la conectividad en todas sus formas posibles, a la incorporación de nuevas áreas operativas, comerciales y al equipamiento portuario asociado a la productividad.

Medio ambiente

Seguir las directivas globales de desarrollo ambiental previendo los posibles impactos que genere la actividad portuaria: obras de infraestructura, dragado, operativa portuaria, etc. tratando de mitigar las acciones excepcionales como accidentes, derrames involuntarios, etc.

Continuar realizando investigaciones que permitan visualizar las mejores alternativas de desarrollo

Southern paved area at the Port of Nueva Palmira

This port is located at the confluence of the Parana and Uruguay rivers and it is part of the port complex that includes the Corporación Navíos S.A. terminals and private ports and the Ontur International S.A. terminal, both operating under the Free Trade Zone system.

It ranks first in bulk handling in the SNP. The port area covers approximately 9.6 hectares of land including docks and 38.2 hectares of maritime area. A new coastal dock was built with berthing facilities of 196 meters and a back-up area of 22,500 m² for open storage.

The project for paving 8,000 m² of the southern area will generate spaces for storage on the floor.

Expected completion date: 2019

Adaptation of dock at Sauce Port – Juan Lacaze

It involves the construction of an L-shaped dock to allow Ro-Ro vessels to lower their ramp at the dock, which can be used even for vessels with double ramp.

These construction works will enable Ro-Ro cargo river transport regular services between Colonia and Buenos Aires.

Expected completion date: 2018

Uruguayan Port Agenda towards 2035

By 2035, it is expected to achieve a pioneering SNP in terms of efficiency and sustainability through a better use and optimization of space at the port areas and the collaboration between the public and private stakeholders for the development of new infrastructures within and outside the port that improve trade flows.

In order to plan the gradual implementation of these major goals, the great disparity between the speed at which the world is changing and the speed of action and reaction needed for decision making should be taken into account.

This agenda outlines the steps to be taken in order to develop the port system in the coming years taking as main goals those related to connectivity of all kinds, the incorporation of new operational and commercial areas and the port equipment associated with productivity.

Environment

To follow global environmental development guidelines anticipating the impacts that may arise from port activities (infrastructure works, dredging, port operations, etc.) and trying to mitigate exceptional circumstances such as accidents, spillages, etc.

To continue carrying out research in order to find the best alternatives for sustainable development, providing technical assistance on environmental aspects to the port community through the Port Environmental Management Executive Committee (GEGAP).

sustentable, brindando asistencia técnica sobre aspectos ambientales a la comunidad portuaria, a través del Comité Ejecutivo de Gestión Ambiental Portuaria (CEGAP).

Trabajar internamente a efectos de lograr la certificación internacional de Green Port para el puerto de Montevideo.

Procurar una gestión integral de residuos que permita la generación de energía sustentable.

Seguridad laboral y salud ocupacional

Promover la seguridad a partir del fomento de una cultura preventiva, con la participación activa de los trabajadores y la salud desde una perspectiva bio-psico-social.

Facilitar acciones destinadas a identificar, controlar y/o eliminar los riesgos que podrían ocasionar lesiones y/o enfermedades profesionales a los trabajadores, así como daños a los bienes e instalaciones de la empresa y demandar tanto a la interna como a los contratistas, sub-contratistas, clientes y comunidad toda, un manejo seguro de los trabajos relacionados con sus actividades.

En consonancia con la normativa vigente (Decreto del Poder Ejecutivo N°127/014), apuntar a:

- Identificar, vigilar y evaluar la salud de los trabajadores en relación con: el trabajo, factores ambientales y prácticas laborales que puedan implicar riesgos a la salud en el lugar de trabajo.
- Asesorar sobre los riesgos inherentes a los diversos puestos de trabajo, ya sean físicos, químicos, biológicos, ergonómicos, ambientales y/o psicosociales.
- Colaborar en programas para el desarrollo de las condiciones y prácticas de trabajo relacionadas con la salud, así como en la evaluación de nuevos equipos.
- Promover la adaptación del trabajo de acuerdo a las características de los trabajadores y asistencia a favor de la adopción de medidas de rehabilitación profesional.
- Colaborar en la difusión de información, sensibilización y capacitación en materia de salud y seguridad.
- Organizar la atención de urgencia y primeros auxilios, elaborar planes y programas de emergencia y contingencia para el caso de siniestros dentro de la empresa. Participar en el análisis y documentación de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales.
- Coordinar entre las autoridades, empresas públicas y privadas de la actividad portuaria, en prevención de accidentes y protección de la salud de los trabajadores.

La seguridad portuaria incumbe a todos los interesados, directa o indirectamente en el trabajo en los puertos, quienes deben además colaborar entre sí para establecer sistemas de seguridad y velar por su aplicación. Es indispensable dedicar especial atención a la implantación de los nuevos métodos de trabajo y conceptos en la manipulación de la carga.

En 2035 la política de seguridad laboral deberá asegurar todos aquellos aspectos que apunten a la prevención y mejora de la salud ocupacional de los trabajadores dentro del ámbito portuario.

Responsabilidad Social

Alinear la política de responsabilidad social a la visión y misión de la empresa y la implementación de la norma internacional ISO 26.000.

Programas de trabajo, con sus correspondientes objetivos, para desarrollar al 2035.

Participación interinstitucional: formular propuestas, analizar y participar en grupos y convenios interinstitucionales.

Acciones actuales:

- Convenio de Calidad con Equidad de Género con el Ministerio de Desarrollo Social (MIDES), la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) y ANP.
- Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Adhesión desde el año 2009.
- CIP – OEA. Inclusión de la mujer en la actividad portuaria.
- DINALI. Programa para la inserción en el trabajo de personas privadas de libertad y en proceso de liberación.
- Programa de culminación de estudio secundaria (ProCES). Convenio entre ProCES, Administración Nacional de Educación Pública (ANEP) y ANP.
- Convenio suscrito entre MIDES y ANP para el desarrollo social de cooperativas.
- Convenio firmado por Repapel y ANP a favor del reciclaje y en apoyo a las escuelas primarias.

Orientado a los trabajadores

Acciones actuales: -Políticas de no discriminación a través de la Comisión de Accesibilidad y Comité de Calidad con Equidad de Género. Atención a la formación. Convenio suscrito entre ProCES, ANEP y ANP.

Orientado a la relación puerto – ciudad

Promover relaciones equilibradas con la zona de influencia, compatibilizar intereses, responder a inquietudes y necesidades, demostrar interés por el entorno, entablar relaciones con las organizaciones sociales que se encuentran en el área de influencia de los puertos administrados por la ANP. Promocionar, coordinar y evaluar objetivos de mejora continua en la atención a clientes y proveedores.

To continue working in order to achieve the Green Port international certification for the Port of Montevideo.

To work towards integral waste management for the generation of sustainable energy.

Occupational Health and Safety

To promote safety by encouraging a culture of prevention with an active involvement of workers and to promote health with a biological, psychological and social approach.

To facilitate actions for identifying, controlling and/or eliminating the risks that may cause occupational injuries or illnesses to workers, as well as damages to property and facilities, and to require employees, contractors, subcontractors, clients and the whole community to safely perform the tasks related to their activities.

In line with the regulations in force (Executive Branch Decree No. 127/014), the aims are as follows:

- *To identify, monitor and assess the worker's health in terms of their job, the environmental factors and the working practices that may imply health risks in the workplace.*
- *To provide advice on the risks inherent in the different jobs, whether they are physical, chemical, biological, ergonomic, environmental or psychosocial risks.*
- *To collaborate on programs for the development of working conditions and practices beneficial to health, as well as on assessments of new equipment.*
- *To promote the adaptation of work according to the characteristics of the workers and provide assistance for the adoption of vocational rehabilitation measures.*
- *To collaborate in the dissemination of information, raise awareness and provide training on health and safety.*
- *To organize first aid and emergency care and to create emergency and contingency response plans and programs in case of accident within the company. To analyze and record the work-related accidents and occupational illnesses.*
- *To ensure coordination with the authorities and the public and private companies of the port sector in order to prevent accidents and protect the worker's health.*

All interested parties involved in port activities are responsible for port safety. They must collaborate with each other to set security systems and ensure compliance. It is essential to pay particular attention to the implementation of new working methods and concepts in cargo handling.

By 2035, the occupational safety policy shall ensure all aspects related to prevention and improvement of occupational health of the workers within the port sector.

Social Responsibility

To align the social responsibility policy with the company's vision and mission and the implementation of the ISO 26000 international standard.

Work programs, and their corresponding goals, to be developed by 2035.

Inter-institutional participation: formulate proposals, perform analyses and take part in groups and inter-institutional agreements.

Current actions:

- *Quality with Gender Equity Agreement with the Ministry of Social Development (MIDES), the Office of Planning and Budget (OPP) and ANP.*
- *United Nations Global Compact. Signatory since 2009.*
- *CIP – OAS. Inclusion of women in port activity.*
- *DINALI (National Directorate to Support Released People). Program for integration into the labor market of persons deprived of their liberty and in the process of being released.*
- *Program for completing secondary education (ProCES). Agreement between ProCES, National Administration of Public Education (ANEP) and ANP.*
- *Agreement signed between MIDES and ANP for the social development of cooperatives.*
- *Agreement signed by Repapel and ANP for recycling and providing support to primary schools.*

Related to workers

Current actions: Non-discrimination policies through the Accessibility Commission and Quality with Gender Equity Committee. Training. Agreement signed by ProCES, ANEP and ANP.

Related to the port-city relationship

To promote balanced relations with the hinterland, reconcile interests, address concerns and needs, show interest for the environment, develop relationships with the social organizations located in the hinterland of the ports managed by ANP. To promote, coordinate and assess continuous improvement goals regarding suppliers and customer care.

Orientado a la cultura

Promover la cultura marítima portuaria y naval. Participar en eventos culturales interinstitucionales. Promover eventos culturales internos.

Acciones actuales: Participación en el fideicomiso del Museo del Carnaval. Concurso fotográfico "Una mirada hacia la igualdad".

Conectividad

Para 2035, se prevé que el acceso a los puertos sea eficiente y confiable para los principales modos de transporte de mercaderías del país, **vías navegables, ferrocarril y carretero,** gracias a una serie de acciones estratégicas.

Conectividad marítima y fluvial

Canal de acceso a Montevideo a –14 m

Objetivo: Extender hasta el kilómetro 55 el canal de acceso a Montevideo y aumentar progresivamente su profundidad en función de la demanda hasta alcanzar los -14 m.

Justificación: Los buques de mayor tamaño obligan a los puertos a invertir en obras de dragado y a las terminales portuarias a disponer de equipamiento con elevada productividad, para el manejo de mayores volúmenes de mercaderías por escala, en menor tiempo.

Descripción. Estas obras son de especial importancia para el canal de acceso, las zonas de maniobra y los muelles dónde atracan los grandes buques: escala, muelle C, muelle principal de la terminal granelera (TGM). En el largo plazo, si es necesario alcanzar los -14 m en el canal de acceso, el ancho del canal deberá ser readecuado a esta nueva configuración que permita la navegación con total seguridad en cualquier condición meteorológica.

Plazo: ejecución progresiva en función de la demanda, manteniéndose en -12,5 m por los próximos 5 años y luego la meta será alcanzar los -13 m en 2023. Hacia 2030 se espera alcanzar los – 14 m.

Profundización de muelles

Objetivo: Permitir el atraque de naves de mayor porte profundizando aquellos muelles que permitan su adecuación en función de su tipología y acorde a la ejecución de la profundización del canal de acceso. Prevé alcanzar -14 m a pie de muro en los muelles en los que sea posible.

Justificación: De acuerdo con los datos de los arribos de buques en 2016, el buque portacontenedores promedio que escala en la actualidad en el puerto de Montevideo tiene un tamaño de 6.059 TEUs y un calado de 12,5 m, más del 50% de los arribos de buques portacontenedores a Montevideo son de capacidad mayor a los 6.700 TEUs. Los buques con capacidad igual o mayor a 8.000 TEUs supusieron el 42,04% de los arribos. En el largo plazo los muelles deban estar preparados para atender buques de mayor porte con agilidad, eficiencia y seguridad.

Descripción: En muelles que lo permitan la profundidad de la estructura de apoyo podría ser aumentada, desarrollando obras de re cimentación según la tipología existente.

Plan Maestro de Dragado

Objetivo: Mantener actualizado el plano del Plan Maestro de dragado del puerto de Montevideo identificando las distintas profundidades de las zonas allí definidas y de aquellas que sea necesario incorporar.

Navegación por el Río Uruguay

Objetivo: Garantizar la navegación por el río Uruguay alcanzando y manteniendo una profundidad de 36 pies hasta Nueva Palmira, de 25 pies hasta Fray Bentos y de 19 pies hasta Paysandú.

Descripción: Obra de apertura y mantenimiento de los dragados en coordinación con las autoridades correspondientes.

Justificación: MGAP y CARU deben garantizar una profundidad operativa de 25 pies hasta Fray Bentos.

Mejoras en la conexión terrestre, viaducto, acceso Norte y zonas de pre-embarque en Montevideo

Objetivos:

- Construir en coordinación con el MTOP y la Intendencia de Montevideo un viaducto sobre la rambla Edison eliminando el tráfico pesado por la rambla portuaria y la interferencia con el nuevo acceso del ferrocarril al puerto.
- Desarrollar un único acceso portuario al Norte, concentrando todos los controles necesarios para la entrada/salida de camiones y mercaderías.
- Ampliar la superficie operativa del puerto de Montevideo, ganando progresivamente terreno a la bahía al frente de la central Batlle.

Related to culture

To promote maritime, naval and port culture. To participate in inter-institutional cultural events. To promote internal cultural events.

Current actions: Participation in the Museo del Carnaval (Carnival Museum) trust. Photography contest based on equality called "Una mirada hacia la igualdad".

Connectivity

By 2035, access to ports is expected to be efficient and reliable for the country's main modes of transport of goods -waterways, rail and road- thanks to a number of strategic actions.

Sea and river connectivity

Access Channel to Montevideo to –14 m

***Purpose**: To extend the access channel to Montevideo up to the kilometer 55 and to gradually increase its depth, based on the demand, up to -14 meters.*

***Reasons**: Due to the increasing size of vessels, ports must invest in dredging works and port terminals must have high-productivity equipment for handling greater volumes of goods in each call in less time.*

***Description**: These works are particularly important for the access channel, the maneuvering areas and the docks where large ships berth: dock of call, Dock C, main dock of the bulk terminal (TGM). In the long term, in case the depth of the access channel needs to be increased to -14 meters, the width will have to be adjusted for safe navigation under any weather conditions.*

***Expected completion date**: Gradual implementation based on the demand. Depth will be maintained to -12.5 meters for the next 5 years, and then the goal is to reach -13 meters by 2023. By 2030, it is expected to reach -14 meters.*

Dock deepening

***Purpose**: To make it possible for larger ships to berth by deepening the docks whose characteristics allow it, according to the deepening works at the access channel. It is expected to reach -14 meters at the base of the dock wall where possible.*

***Reasons**: According to the ship arrival data for 2016, the average container ship that currently calls at the Port of Montevideo has a size of 6,059 TEUs and a draft of 12.5 meters. More than 50% of the container ships that arrived in Montevideo exceeded 6,700 TEUs. Ships with a capacity of 8,000 TEUs or greater accounted for 42.04% of arrivals. In the long term, docks need to be ready to efficiently and safely accommodate larger ships.*

***Description**: In the docks where it is possible, the depth of the support structure could be increased through foundation works according to the existing typology.*

Dredging Master Plan

***Purpose**: To keep the Dredging Master Plan map for the Port of Montevideo updated, identifying the different depths of the areas therein defined and of those areas that should be included.*

Navigation in the Uruguay River

***Purpose**: To ensure navigation in the Uruguay River reaching and maintaining a depth of 36 feet up to Nueva Palmira, of 25 feet up to Fray Bentos and of 19 feet up to Paysandu.*

***Description**: Initial and maintenance dredging works in coordination with the relevant authorities.*

***Reasons**: The Ministry of Livestock, Agriculture and Fisheries (MGAP) and the Uruguay River Administrative Commission (CARU) must ensure an operating depth of 25 feet up to Fray Bentos.*

Improvements to land connection, viaduct, north access and pre-shipment areas in Montevideo

***Objectives**:*

- *To build a viaduct over the Rambla Edison in coordination with the MTOP and the Municipality of Montevideo in order to eliminate heavy vehicle traffic in the waterfront road and interference with the new rail access to the port.*
- *To develop a single port access gate to the north that includes all necessary checkpoints for entry/exit of trucks and goods.*
- *To extend the operating area of the Port of Montevideo through gradual land reclamation from the bay in front of the Batlle power plant.*

- En coordinación con el MTOP y los gobiernos departamentales, contar con accesos terrestres a los puertos del interior en óptimas condiciones, considerando el cuidado de las relaciones puerto-ciudad.
- Implementar zonas de preembarque de camiones coordinando su arribo a puerto.
- Mejorar la circulación interna vehicular dentro de los recintos portuarios.

Principales beneficiarios: comunidad civil, Intendencia de Montevideo, transportistas de cargas, armadores, navieras, agencias marítimas, despachantes de aduana y Operadores Económicos Certificados (OEC), operadores portuarios, cliente final, ANP, MTOP.

Justificación

En función de recientes estimaciones, el puerto de Montevideo requiere contar con mejor accesibilidad terrestre para satisfacer una demanda que se duplicaría al menos en los próximos 15 años, debido al crecimiento natural y a la tendencia de aumento del tamaño de los buques.

Con las actuales infraestructuras de accesos sería imposible atender el aumento de los tráficos previstos, debido a la enorme congestión que generarían principalmente en la rambla portuaria para acceder a los accesos Florida y Maciel. Es imprescindible que se desarrolle un único acceso portuario, concentrando todos los servicios y controles necesarios para la entrada/salida de camiones al puerto, y la puesta en marcha de dos playas de estacionamiento para espera, para las cuales la ANP ya tiene disponibles dos predios, con aproximadamente 2 h cada uno, asociados al sistema de agenda electrónica.

La empresa UPM a mediados de 2016 planteo instalar una nueva planta de fabricación de pasta de celulosa en el centro del país que requerirá una adecuada conexión ferroviaria con Montevideo, el puerto por el que saldrá su producción. La empresa pretende procesar 2 millones de ton anuales del producto y para la salida de este volumen se requiere el ferrocarril por ser el método más eficiente, seguro y confiable.

UPM está en fase de estudios preliminares y en negociaciones con el gobierno para la elaboración de los proyectos de ingeniería y ejecución de las obras necesarias en Montevideo.

Descripción

- Optimizar el tránsito vehicular por la rambla desde calle San Fructuoso hasta calle La Paz y conexiones al centro de Montevideo.
- Construir un viaducto sobre rambla Edinson desde la calle Cnel. Tajes hasta la Estación Central (1380 m).
- Ampliar un nuevo acceso Norte (Calle Cnel. Tajes y rambla Edinson).
- Nueva ingeniería de circulación interna desde acceso Norte hasta TCP.
- Rellenar los terrenos contiguos al acceso Norte e incorporarlos al mismo.
- Mejorar la pavimentación y la señalización, tanto horizontal como vertical, de las vías y zonas de circulación del puerto peatonales y para vehículos.
- Ordenar y delimitar los espacios portuarios.
- Aumentar la seguridad dentro del recinto.

Plazo: 2022

Mejoras en la Conexión Ferroviaria

Objetivo: Mejorar la conexión ferroviaria al puerto de Montevideo y su circulación interna, en sintonía con el desarrollo del Proyecto Ferrocarril Central.

Descripción: El nuevo acceso se reubicara más al norte del actual, permitiendo la llegada del FFCC hacia la zona del dique del cintura, el muelle C, la terminal de graneles, e inclusive hasta los muelles de la terminal especializada de contendores.

Justificación: Con la demanda prevista, en los escenarios con tendencia media y optimista, es necesario que el puerto invierta en una buena conexión ferroviaria con su hinterland, disminuyendo el impacto del aumento de cargas y tránsito por las carreteras.

Plazo: 2022

- *In coordination with the MTOP and the local governments, to keep the road access to inland ports in optimal conditions taking into account the port-city relationships.*
- *To implement pre-shipment areas for trucks and coordinate their arrival to the port.*
- *To improve vehicle circulation within the port areas.*

***Main beneficiaries**: civil community, Municipality of Montevideo, freight forwarders, shipowners, shipping lines and agents, customs brokers and Authorized Economic Operators (AEO), port operators, final customer, ANP, MTOP.*

***Reasons**:*

Based on recent estimates, the Port of Montevideo needs an improved road access to meet the growing demand, which would at least double in the next 15 years due to natural growth and the increasing size of ships.

It would be impossible to address the expected traffic increase with the current access infrastructure because it would cause huge traffic jams at the Rambla in order to enter the port through the Florida and Maciel gates. It is essential to develop a single port access gate that includes all the necessary services and checkpoints for entry/exit of trucks to the port and the establishment of two parking lots as a waiting area for trucks, for which ANP already has two vacant lots of approximately 2 hectares each, associated to the appointment system.

The company UPM proposed in mid-2016 to install a new pulp plant in the center of the country that will require appropriate rail connection with the Port of Montevideo, from where its production will be exported. The company intends to process 2 million tonnes of the product a year and railways are necessary to carry it, as it is the safest, most efficient and most reliable means of transport.

UPM is conducting preliminary studies and negotiations with the government for developing engineering projects and carrying out the necessary construction works in Montevideo.

***Description**:*

- *To optimize vehicle traffic at the Rambla from San Fructoso street to La Paz street and the connections to downtown Montevideo.*
- *To build a viaduct over Rambla Edinson from Cnel. Tajes street to the Central Station (1380 m).*
- *To create a new extended north access gate (Cnel. Tajes and Rambla Edinson streets).*
- *To develop new internal circulation engineering works from the north access gate to TCP.*
- *To extend the area surrounding the north gate through reclamation works.*
- *To improve paving and enhance both horizontal and vertical signs in the roads and areas for vehicle and pedestrian circulation at the port.*
- *To organize and define the port spaces.*
- *To increase security within the port area.*

Expected completion date: 2022

Improvements to Rail Connection

***Purpose**: To improve rail connection to the Port of Montevideo and its internal circulation in line with the development of the "Central Railway" Project.*

***Description**: The new access gate will be located further north than the current one so that the railway reaches the area near the offshore breakwater, Dock C, the bulk terminal and even the docks of the dedicated container terminal.*

***Reasons**: Taking into account the forecast demand in the average and positive trend scenarios, the port needs to invest in good rail connection with the hinterland, thus reducing the impact of increased cargo volumes and road traffic.*

Expected completion date: 2022

Nuevas explanadas en zona norte

Objetivo: Ampliar la superficie operativa ganando terreno a la bahía frente a la central Batlle.

Descripción: realizar un nuevo relleno en el espejo de agua de esta zona de la bahía de Montevideo. La primera etapa, -en ejecución-, abarca el terraplenado de 16.000 m^2, En una segunda etapa se totalizarán 3,6 ha.

Justificación: Esta zona de ingreso al Acceso Norte para el transporte de cargas, resulta un componente necesario para la realización del viaducto de acuerdo al plan del gobierno nacional.

Plazo: Primera etapa en ejecución – 2da etapa 2022

Accesos puerto Nueva Palmira y Paysandú

Objetivo: Contar con accesos terrestres en óptimas condiciones, capaces de soportar el tráfico carretero con una vida útil no menor a 30 años.

Descripción: Obra y mantenimiento de accesos carreteros a las zonas de pre embarque en coordinación con el MTOP y la Intendencia de Colonia en el complejo portuario de Nueva Palmira. En Paysandú incluye el rediseño del trazado de los accesos considerando el cuidado de la relación puerto-ciudad.

Plazo: 2023

Incorporación de nuevas áreas operativas y comerciales

Los puertos comerciales uruguayos deben reforzar su posición como centros logísticos eficientes para contenedores, graneles y otros tipos de carga.

Hacia 2035, tendrán que proporcionar espacio para la mayor amplitud de negocios posibles mediante la incorporación gradual de nuevas áreas operativas y comerciales acordes a las posibilidades territoriales.

Nuevos Muelles

Muelle y explanada para derivados forestales

Objetivo: Disponer de un nuevo puesto de atraque y retro-área para mercaderías derivadas de la industria celulósica-forestal.

Descripción: área dedicada a las mercaderías provenientes de una nueva planta de fabricación de pasta de celulosa en el centro del país. Las obras podrían implicar el relleno de la dársena detrás del muelle Mántaras, completando un total 7 h aproximadamente.

Justificación: Ante el proyecto promovido por UPM y las negociaciones que se vienen desarrollando con el gobierno central sobre proyectos de ingeniería y ejecución de las obras necesarias

Plazo: 2023

Muelle e instalaciones pesqueras – Capurro

Objetivo: Construcción de infraestructura portuaria específica para la actividad de las flotas pesqueras que habitualmente operan en el puerto de Montevideo.

Descripción: Un puerto con, un sector para la pesca nacional y otro con mayor calado para las flotas extranjeras y nacionales de mayor porte, incluyendo un complejo frigorífico y áreas abiertas de almacenaje de contenedores refrigerados.

Justificación: la relocalización y concentración de las actividades pesqueras en Capurro generara espacios libres en las actuales instalaciones permitiendo la realización de nuevas operativas comerciales.

Usuarios: Flotas pesqueras que operan en el transito sudoccidental

Plazo: 2022

Expansión Portuaria

Consolidación Puerto Logístico Punta Sayago (PLPS)

Objetivo: Ampliar la capacidad de infraestructura portuaria, mejorar la eficiencia logística del SNP en la región, generar nuevos espacios para la prestación de servicios de almacenaje con agregado de valor.

By 2035, they will have to provide space for as many businesses as possible through the gradual incorporation of new operational and commercial areas according to the possibilities of the territory.

New Docks

Dock and back–up area for forest products

***Purpose**: To have a new berth and back-up area for pulp and forest industry products.*

***Description**: dedicated area for products from a new pulp plant located in the center of the country. The works could imply reclaiming land from the basin behind the Mantaras dock, reaching a total of approximately 7 hectares.*

***Reasons**: As a result of the project promoted by UPM and the negotiations that are being conducted with the central Government on engineering projects and completion of the necessary construction works.*

Expected completion date: 2023

New northern paved areas

***Purpose**: To extend the operating area through land reclamation from the bay in front of the Batlle power plant.*

***Description**: To carry out new reclamation works in this area of the bay of Montevideo. The first stage (in progress) involves the reclamation of 16,000 m^2. A second stage will reach a total of 3.6 hectares.*

***Reasons**: This access area to the north gate for goods transport is necessary for the construction of the viaduct according to the national government plan.*

Expected completion date: First stage in progress; second stage in 2022.

Nueva Palmira and Paysandu port access

***Purpose**: To have road access in optimal conditions that can support road traffic with a service life of at least 30 years.*

***Description**: Construction and maintenance works of road access to pre-shipment areas in coordination with the MTOP and the Municipality of Colonia at the Nueva Palmira port complex. In Paysandu it includes redesigning the layout of the access routes while taking into account the port-city relationship.*

Expected completion date: 2023

Incorporation of new operational and commercial areas

The Uruguayan commercial ports need to strengthen their position as efficient logistics hubs for containers, bulks and other types of cargo.

Dock and fishing facilities – Capurro

***Purpose**: To build port infrastructure specifically for the fishing fleets that usually operate at the Port of Montevideo.*

***Description**: A port with an area for national fishing and another one with greater depth for the foreign and national fleets with larger ships, including a refrigerated warehouse complex and open areas for storage of refrigerated containers.*

***Reasons**: The relocation and concentration of the fishing activities in Capurro free up space in the existing facilities so that new commercial operations may take place.*

***Users**: Fishing fleets that operate in the south-western route.*

Expected completion date: 2022

Port Expansion

Punta Sayago Logistics Port (PLPS) consolidation

***Purpose**: To increase the port infrastructure capacity, improve the logistic efficiency of the SNP in the region, generate new spaces for providing value-added warehousing services.*

Descripción: un espacio de 187 ha, conectado vía marítima y terrestre para desarrollar tres modalidades operativas: puerto libre, zona franca y parque industrial.

Justificación: El PLPS integra la estrategia de expansión para complementar el área terrestre del puerto de Montevideo, constituye una oportunidad, para inversores y empresas de logística, de instalarse en un nuevo centro de distribución que facilitara la entrada y salida de mercaderías regionales o internacionales

Plazo: Ejecutándose progresivamente en función de la demanda.

Terminal Intermodal Interior de cargas – "Puerto Seco Rivera"

Objetivo: Ampliar el hinterland de los puertos marítimos nacionales con el fin de captar más cargas regionales para el sistema.

Descripción: Implementación y desarrollo de una terminal multimodal de cargas en el departamento de Rivera denominada Terminal Multimodal Puerto Seco de Rivera. En 25 ha se efectuara la distribución física nacional e internacional de mercaderías provenientes del litoral noreste y del sur de Brasil compartiendo elementos de la estructura vial y ferroviaria de ambos países.

Justificación: Se identificaron los posibles mercados a captar, las cadenas logísticas claves y se elaboró un perfil competitivo del proyecto para especializarse en cargas generales, cargas contenerizadas y vehículos. El proyecto será un impulsor de la consolidación de Rivera como nodo logístico regional conectado directamente al puerto de Montevideo.

Plazo: 2023

Área de Servicios

Relocalización de reparaciones navales

Objetivo: Reubicación del dique de reparaciones navales que se podría trasladar hacia la zona de Capurro, junto con las nuevas instalaciones pesqueras, permitiendo su posible ampliación. Descripción: El traslado hacia otra área por fuera de las zonas comerciales generara nuevas superficies operativas y comerciales en una zona estratégica del puerto.

Justificación: El puerto de Montevideo dispone de facilidades para la puesta en seco y reparación de navíos que transitan por la región, una función destacable para un puerto con vocación de servicios.

Plazo: 2020

Terminal de Cruceros

Objetivo: Instalar una terminal de cruceros en Montevideo.

Descripción: Utilizar la infraestructura del Depósito Santos, adaptándola a una terminal de cruceros.

Justificación: Considerando las previsiones de demanda y el escenario de mayor ocupación con cruceros en los muelles públicos, el movimiento de cruceristas se duplicaría al 2025 y triplicaría al 2035. Además de actuar como puerto de visita, el de Montevideo podría actuar como puerto de recambio de turistas y tripulantes, generando una actividad económicamente sustentable para el puerto y la ciudad.

Plazo: 2022

Dársena fluvial de servicios – Reutilización de área naval

Objetivo: Impulsar las gestiones para el traslado de la base naval a una nueva ubicación, generando un área de servicios en la dársena fluvial.

Descripción: Trasladar la base naval a una nueva ubicación. En 2004 un proyecto elaborado por la Armada sugería su reubicación en la zona del Cerro de Montevideo – Punta Lobos.

Justificación

La Armada ocupa el muelle fluvial de 353 m de atraque y una profundidad promedio de 5 m de calado, los depósitos A y B con una superficie de 21.060 m^2 y el muelle de atraque del buque escuela Capitán Miranda compartido con barcos remolcadores y lanchas utilizadas por los prácticos.

Dada la poca profundidad de la zona y las dificultades para dragar la dársena fluvial, se podría reubicar allí la flota de ANP y la División Operativa, además de mejorar servicios e instalaciones para remolcadores y lanchas.

***Description**: An area of 187 hectares, connected by seaways and roads, for developing three operating systems: free port, free trade zone and industrial park.*

***Reasons**: The PLPS is part of the expansion strategy to complement the land area of the Port of Montevideo, it is an opportunity for logistics companies and investors to be located in a new distribution hub that will facilitate the entry and exit of regional or international goods.*

***Expected completion date**: It is gradually implemented based on the demand.*

Inland Intermodal Cargo Terminal – "Rivera Dry Port"

***Purpose**: To expand the hinterland of the national maritime ports in order to handle more regional cargoes for the system.*

***Description**: Implementation and development of a multimodal cargo terminal in the department of Rivera called "Rivera Dry Port Multimodal Terminal". In 25 hectares, the national and international physical distribution of goods coming from the northeast coast and the south of Brazil will be carried out, sharing elements of the road and rail networks of both countries.*

***Reasons**: The possible markets to be attracted and the key logistics chains were identified, and a competitive profile of the project was created to specialize in general cargo, containerized cargo and vehicles. This project will promote the consolidation of Rivera as a regional logistics hub with direct connection to the Port of Montevideo.*

Expected completion date: 2023

Service Area

Relocation of ship repair dock

***Purpose**: Relocation of ship repair dock to the Capurro area, together with the new fishing facilities, and possible extension thereof.*

***Description**: The relocation to another place outside the commercial areas will generate new operational and commercial spaces in a strategic location of the port.*

***Reasons**: The Port of Montevideo has facilities to dry-dock and repair ships circulating in the region, which is a significant task for a service-oriented port.*

Expected completion date: 2020

Cruise Terminal

***Purpose**: To install a cruise terminal in Montevideo.*

***Description**: Use the infrastructure of the Santos warehouse and adapt it for a cruise terminal.*

***Reasons**: Taking into account the demand forecasts and the scenario with the greatest occupancy rate for cruise ships at the public docks, the movement of cruise passengers will double by 2025 and triple by 2035. Besides visiting the Port of Montevideo, new passengers and crew members could embark at the port, generating an economically sustainable activity for the port and the city.*

Expected completion date: 2022

Service River Basin – Repurpose of naval area

***Purpose**: Encourage the initiative to relocate the naval base in order to create a service area at the river basin.*

***Description**: To relocate the naval base. In 2004, a project designed by the Navy suggested its relocation to the area of Cerro de Montevideo - Punta Lobos.*

***Reasons**:*

The Navy uses the river dock, which has berthing facilities of 353 meters and an average depth of 5 meters, the warehouses A and B with an area of 21,060 m² and the berthing dock for the Capitan Miranda training ship, shared with tugboats and barges used by the pilots.

Due to the fact that the area is shallow and it is not easy to dredge the river basin, ANP's fleet and the Operational Division could be relocated there, and the services and facilities for tugboats and barges could be improved.

Equipamiento portuario y productividad

En 2035 contar con terminales y puertos que se adapten al dinámico entorno del comercio marítimo mundial.

En una tendencia optimista de crecimiento de tráficos, será necesario un aumento de las productividades actuales en las distintas modalidades y áreas operativas. Esto supone: revisión de los mecanismos operativos, incorporación de equipamiento especializado e implantación de tecnologías smart ports, para mejorar los rendimientos.

Mecanismos para mejorar productividades

Objetivo: Contar con terminales y puertos que permitan su adaptación al dinámico entorno del comercio marítimo mundial en base a indicadores de gestión reconocidos internacionalmente

Descripción: Nuevas herramientas de gestión permitirán realizar el seguimiento y evolución de los puertos nacionales por productividad y eficiencia. Apuntar a reducir los tiempos operativos, incrementar el volumen de mercaderías movilizadas y optimizar las inversiones en activos portuarios, para la sostenibilidad del sistema.

Fundamentación: La recopilación de información y datos es necesaria para realizar cálculos de productividad de las operaciones e instalaciones portuarias. Las mediciones son una herramienta fundamental en el análisis de la evolución y la revisión de los planes maestros.

Plazo: 2022

Equipamiento especializado terrestre y marítimo

Objetivo: Potenciar los muelles públicos con el mejor equipamiento, portuario y marítimo posible ante los requerimientos futuros.

- Incorporar grúas pórtico al Muelle C en el año 2022.
- Modernizar la flota de ANP incorporando una nueva draga que junto con la draga "21 de Julio" sustituyan totalmente a las actuales D7 y D9 hacia el año 2030.

Fundamentación: En aquellos muelles que lo permitan -según las previsiones de demanda-, será necesaria la incorporación de nuevos equipos para la movilización de mercaderías.

Plazo: 2030

Smart Port

Objetivo: Incorporar tecnologías de la información a la gestión del SNP.

Descripción: Las tecnologías facilitan el cumplimiento de los roles de la Administración, con un mejor aprovechamiento de sus recursos y la posibilidad de compartirlos con la comunidad portuaria.

La progresiva implementación del SIGPort permitirá el seguimiento de las afectaciones de las distintas zonas portuarias y el control del uso del suelo.

Pagos Electrónicos:

Objetivo: Desarrollar el pago a proveedores, operadores y despachantes mediante transferencia bancaria

Fundamentación: El comercio actual exige mayor comunicación inteligente entre los actores de las cadenas logísticas y transformación de la gestión con actualizaciones tecnológicas que permitan la evolución y mejora continua de las IT.

ANP administra y gerencia infraestructuras, áreas, eventos ambientales y logísticos de carácter dinámico, tanto a nivel terrestre como en el medio acuático. La correcta gestión de este enorme inventario mediante un Sistema de Información Geográfico (SIG), permite conocer en forma actualizada y confiable su estado de situación, su localización geográfica e integrarlo con el resto de los sistemas de gestión para una correcta toma de decisiones.

Plazo: En curso hacia 2020.

Port equipment and productivity

To have terminals and ports that are adaptable to the dynamic environment of global maritime trade by 2035.

Given a positive trend in traffic growth, it would be necessary to increase the current productivity in the different operational areas and modalities. This means that the operational mechanisms should be reviewed, specialized equipment should be incorporated and smart ports technologies should be implemented in order to improve performance.

Mechanisms to improve productivity

***Purpose**: To have terminals and ports that are adaptable to the dynamic environment of global maritime trade based on internationally recognized management indicators.*

***Description**: New management tools for monitoring and assessing progress of the national ports by productivity and efficiency. The aim is to reduce operating times, increase the volume of goods handled and optimize the investments in port assets for the sustainability of the system.*

***Reasons**: Information and data gathering is necessary for calculating the productivity of the port operations and facilities. Measurements are crucial for the analysis of progress and the review of the master plans.*

Expected completion date: 2022

Land and maritime specialized equipment

***Purpose**: To enhance the public docks with the best possible port and maritime equipment in order to meet future requirements.*

- *To include gantry cranes at Dock C by 2022.*
- *To update ANP's fleet by including a new dredger that together with the "21 de Julio" dredger replace the existing D7 and D9 dredgers by 2030.*

***Reasons**: In the docks where it is possible, according to the demand forecasts, it will be necessary to include new equipment for handling goods.*

Expected completion date: 2030

Smart Port

***Purpose**: To include information technology in the SNP management.*

***Description**: Technology facilitates the performance of the Administration's roles, an optimization of resources and the possibility of sharing them with the port community.*

The gradual implementation of SIGPort will enable better monitoring of the impacts on the different port areas and control of land use.

Electronic Payments:

***Purpose**: To make payments to suppliers, operators and customs agents by bank transfer.*

***Reasons**: Current trade requires smarter communication among the stakeholders of the logistics chains and management transformation with technological upgrades that enable continuous progress and improvement of the IT.*

ANP manages land and maritime infrastructure, areas, dynamic logistics and environmental events. Proper management of this large inventory through a Geographic Information System (GIS) allows knowing in an updated and reliable way both its status and geographic location and integrating it with the rest of the management systems for sound decision-making.

Expected completion date:
In progress - 2020.

Desarrollo del Sistema Nacional de Puertos (SNP)

Aportar continuamente al desarrollo del país productivo con puertos al servicio de la producción, asegurando su conectividad.

Puerto de Juan Lacaze

Objetivo: Promover la conexión shuttle con Buenos Aires y la consolidación de un centro logístico regional que favorezca el crecimiento económico local.

Descripción: Proveer infraestructuras portuarias básicas: construcción de una nueva rampa y refuerzo de muelle que permitan fortalecer el rol protagónico del puerto en la cadena del transporte de cargas y actividades logísticas.

Fundamentación: Revitalizar la conexión Juan Lacaze – Buenos Aires para transporte de mercadería y generar un centro logístico en áreas del parque industrial.

Plazo: En ejecución - 2020

Puerto Colonia

Objetivo: Mejorar la capacidad operacional de la terminal mediante la conexión del edificio con los buques a través de pasarelas fijas y mangas móviles que faciliten la circulación de pasajeros. Extender el muelle de ultramar en 60 m, para posibilitar el arribo de cruceros fluviales.

Descripción: Acorde con la demanda prevista será necesario adecuar y mejorar la capacidad y conexión de las magas para embarque y desembarque de pasajeros en los muelles existentes, la ampliación de la longitud del muelle de ultramar y la ampliación del parking de pre-embarque.

Fundamentación: Con el aumento de demanda y el arribo de posibles cruceros, a medio plazo, sería necesario adecuar y reestructurar la terminal de pasajeros y los muelles para poder dar mejor servicio a los viajeros.

Plazo: En ejecución – 2025

Puerto de Nueva Palmira

Objetivo: Mejorar las instalaciones y las productividades en los muelles públicos favoreciendo la calidad de servicio de todo el sistema portuario de Nueva Palmira. Construir un nuevo atraque en el muelle costero para barcazas. Incorporar nuevo equipamiento. Pavimentar e instalar barreras semi-automatizadas en estacionamiento de pre-embarque.

Descripción: A corto plazo se prevé la mejora de los accesos de la mano del proyecto de la Dirección Nacional de Vialidad-MTOP y la pavimentación e introducción de barreras semi-automatizadas en el estacionamiento de pre-embarque que sirve a las terminales del complejo portuario.

En el mediano y largo plazo se podrá aumentar la productividad operativa de los muelles destinados a atender barcazas (muelle costero y muelle de ultramar norte interior) por lo menos a 80 ton/h de buque atracado. Aumentar las productividades medias de buques atracados en el muelle ultramar norte exterior por lo menos a 450 ton/h y el muelle ultramar sur exterior a 200 ton/h.

Posibilidades:

- Nueva grúa móvil, multipropósito, sobre neumáticos para cargas generales a operar en sector sur del muelle de ultramar
- Cambio de la cinta transportadora actual a reversible con una capacidad nominal de transferencia a 1.000 ton/h.
- Junto al avance y mantenimiento del dragado del canal Martín García a 36'.

Fundamentación: De acuerdo a las previsiones de demanda y el análisis de la capacidad para los escenarios medio y optimista, se recomiendan estas actuaciones para aumentar la capacidad del puerto.

Plazo: En ejecución – 2022 -2028

Puerto de Fray Bentos

Objetivo: Ampliar el área portuaria con incorporación de zonas contiguas como áreas operativas. Invertir oportunamente en nuevos equipos para gráneles sólidos.

Descripción: Se incorporaron terrenos y acondicionaron (nivelación de terrenos, áreas de almacenaje, cercado e iluminación), se mejoró el equipamiento (cintas).

Fundamentación: La estrategia definida a corto y mediano plazo procura incentivar las operaciones en este puerto para que, junto al dragado necesario, promuevan el arribo de buques graneleros de mayor calado, y crezcan negocios de almacenaje y otros proyectos. Uno de los factores más importantes para atraer carga al puerto es el dragado y mantenimiento del canal Martín García a 34 pies y 36 pies en los escenarios medio y

Development of the National Ports System (SNP)

To continuously contribute to the development of a productive country with ports at the service of production and to ensure their connectivity.

Port of Juan Lacaze

***Purpose**: To promote the shuttle connection with Buenos Aires and the consolidation of a regional logistics hub conducive to the growth of the local economy.*

***Description**: To provide basic port infrastructure: construction of a new ramp and reinforcement of the dock in order to strengthen the key role of the port in the freight transport chain and logistics activities.*

***Reasons**: To revitalize the Juan Lacaze - Buenos Aires connection for freight transport and generate a logistics hub in the industrial park area.*

Expected completion date: In progress - 2020

Port of Colonia

***Purpose**: To improve the operational capacity of the terminal by connecting the buildings to the vessels through fixed gangways and mobile boarding bridges to facilitate the circulation of passengers. To extend the overseas dock 60 meters in order to enable the arrival of river cruises.*

***Description**: According to the demand forecasts, it will be necessary to adapt and improve the capacity and connection of the passenger boarding bridges in the existing docks, as well as to extend the overseas dock and the parking lot.*

***Reasons**: Due to the increasing demand and the possible arrival of cruises, it would be necessary in the medium term to adapt and restructure the passenger terminal and the docks in order to provide better services to travelers.*

Expected completion date: In progress - 2025

Port of Nueva Palmira

***Purpose**: To improve the facilities and productivity of the public docks in order to enhance the quality of service throughout the port system of Nueva Palmira. To build a new berth for barges at the coastal dock. To install new equipment. To pave the pre-shipment parking lot and install semi-automated barriers.*

***Description**: In the short term, it is expected to improve access based on the project of the National Roads Directorate-MTOP and to pave the pre-shipment parking lot for the terminals of the port complex and install semi-automated barriers therein.*

In the medium and long term, it will be possible to increase the operational productivity of the docks for barges (coastal dock and north inner overseas dock) to at least 80 ton/h per ship at berth and to increase the average productivity of ships at berth in the north exterior overseas dock to at least 450 ton/h and the south outer overseas dock to 200 ton/h.

***Possibilities**:*

- *New multipurpose rubber tyred gantry crane for general cargo to operate in the southern area of the overseas dock.*
- *Replacement of the current conveyor belt with a reversible one with a rated transfer capacity of 1,000 ton/h.*
- *Progress and maintenance of dredging at the Martin Garcia Channel to 36 feet.*

***Reasons**: According to the demand forecasts and capacity assessments in the average and positive scenarios, these actions are recommended in order to increase the port capacity.*

Expected completion date: In progress – 2022 - 2028

Port of Fray Bentos

***Purpose**: To expand the port area by including adjacent lots as operational areas. To invest in new dry bulk equipment in due time.*

***Description**: New lots were added and prepared (ground levelling, storage areas, fencing, lighting) and the equipment was improved (conveyor belts).*

***Reasons**: The aim of the strategy defined for the short and medium term is to encourage operations in this port in order to promote the arrival of bulk carriers of greater draft, upon completion of the necessary dredging works, and to increase warehousing businesses and other projects. One of the most important factors to attract cargo to the port is dredging and maintenance of the Martin Garcia Channel to 34 feet and 36 feet in the average and positive scenarios, respectively. Also the investment in and improvement of the dry bulk loading/unloading equipment will enable the port to meet the forecast demand and to improve the quality of services it provides to its customers by increasing the productivity in both docks.*

Expected completion date: In progress – 2022 - 2023

optimista, respectivamente. Ligado a este la inversión y mejora en el equipamiento para carga/descarga de graneles sólidos, permitirá atender la demanda prevista y el puerto podrá dar una mejor calidad de servicio a sus clientes aumentando la productividad en ambos muelles.

Plazo: En ejecución, 2022 - 2023

Puerto de Paysandú

Objetivo: Aumentar la productividad operativa de graneles y contenedores. Extender la retro-área para almacenamiento y zona de transferencia.

Descripción: Las mejoras en la conectividad y en los accesos, la pavimentación de la explanada, la demolición del depósito 3, la integración de terrenos adyacentes junto a otras obras complementarias permitirán en el mediano plazo el aumento de la productividad. En el largo plazo, en función del aumento de la demanda de servicios, podrán implementarse: el relleno de zona de altas crecientes, la ampliación del muelle de ultramar y la posible demolición del depósito 2.

Fundamentación: Este puerto constituye una oportunidad de crecimiento para los sectores productivos y de servicios de la región, es un generador de trabajo directo e indirecto asociado al transporte fluvial. Consolida el SNP en el litoral mediante el movimiento sostenido de mercaderías.

Plazo: En ejecución, 2020 – 2023

Puerto de Salto

Evaluar la construcción de un nuevo puerto de barcazas de carga, aguas abajo del actual puerto de Salto.

Puerto de La Paloma

Objetivo: Adecuar sus instalaciones para consolidar la ruta marítima y fluvial entre La Paloma y el SNP. Incentivar su especialización en cargas forestales y pesca.

Descripción: Acondicionar el muelle 2, dragar la dársena, rellenar la explanada destinada a la transferencia y almacenamiento de la carga, incorporar equipos de carga y descarga de la mercadería y mejorar la señalización del canal de acceso al puerto.

Fundamentación: Este puerto presenta condiciones muy favorables para el transporte de rolos de madera producidos en la región este del país cuyo destino final son las plantas industriales ubicadas en las márgenes del rio Uruguay. Dada su ubicación oceánica posee un potencial per se, asociado a la pesca y actividades de servicio en alta mar.

Plazo: En ejecución, 2022

Nuevos Desafíos

El sector marítimo vive momentos de incertidumbre debido a los grandes cambios que se están produciendo desde hace unos años. Las compañías navieras, han optado por las siguientes estrategias para adaptarse a un entorno dinámico:

- Concentración horizontal a través de fusiones y adquisiciones, aumentos de capacidad y estrategias de colaboración.
- Búsqueda de economías de escala a través de aumento progresivo del tamaño del buque.
- Desarrollo de economías de alcance mediante la oferta de servicios globales, redes hub & spoke y la entrada en mercados nicho.
- Integración vertical a través de la entrada en otros servicios de transporte a lo largo de la cadena de transporte puerta a puerta.

Nuevas Terminales

Evaluar de forma continua los proyectos portuarios que mejor se adapten a los requerimientos operativos y comerciales de un dinámico transporte marítimo.

- Evaluar iniciativas privadas que sean de recibo para los intereses de la Administración y el desarrollo portuario y logístico nacional.
- Analizar los proyectos de nuevas terminales especializadas dentro del SNP.
- Incorporar el proyecto del Puerto de Aguas Profundas a la gestión de ANP.

De acuerdo a las definiciones de UNCTAD, en función de los tipos de carga se clasifican en:

Terminal multipropósito: diseñadas para el manejo de distinto tipo de cargas con equipos similares a

***Reasons**: In this port, conditions are very favorable for the transport of logs that are produced in the eastern region of the country and are carried to the industrial plants located on the banks of the Uruguay River. Due to its location in the ocean, it has good potential for fishing and service activities on the high seas.*

Expected completion date: In progress - 2022

Port of Paysandú

***Purpose**: To increase the operational productivity for bulks and containers. To extend the back-up area for storage and transfer area.*

***Description**: The improvements in connectivity and access, paving of the reclaimed area, demolition of warehouse 3, integration of adjacent lots and additional works will enable a productivity increase in the medium term. In the long term, based on the increase in the demand for services, the following could be implemented: filling up the flood tide area, extension of the overseas dock and possible demolition of warehouse 2.*

***Reasons**: This port can foster the services and production sectors of the region and generate direct and indirect jobs related to river transport. It consolidates the SNP at the coast through the sustained movement of goods.*

Expected completion date: In progress - 2020 - 2023

Port of Salto

To assess the construction of a new port for cargo barges downstream from the current Port of Salto.

Port of La Paloma

***Purpose**: To adapt its facilities in order to consolidate the maritime and river route between La Paloma and the SNP. To promote its specialization in forest products cargo and fishing.*

***Description**: To adapt dock 2, dredge the basin, reclaim an area for transfer and storage of cargo, install goods loading and unloading equipment and improve signs at the port's access channel.*

New Challenges

The maritime sector is going through a period of uncertainty due to the major changes that have occurred in the last few years. The shipping lines have adopted the following strategies to deal with the dynamic environment:

- *Horizontal concentration through mergers and acquisitions, increased capacity and collaborative approach.*
- *Search for economies of scale through the gradual increase in the size of ships.*
- *Development of economies of scope through the supply of global services, hub and spoke networks and entry into niche markets.*
- *Vertical integration through the entry into the market of other transport services in the door-to-door transport chain.*

New Terminals

To continuously assess the most suitable port projects for the operational and commercial requirements of a dynamic maritime transport.

- *To assess private initiatives that serve the interests of the Administration and the national logistics and port development.*
- *To analyze the projects for new dedicated terminals within the SNP.*
- *To include the deep-water port project under ANP's management.*

~~De acuerdo a las definiciones de UNCTAD, en función de los tipos de carga se clasifican en:~~

~~Terminal multipropósito: diseñadas para el manejo de distinto tipo de cargas con equipos similares a los utilizados por los~~

los utilizados por los puertos especializados, pero también utilizan las grúas de los buques.

Terminal polivalente: instalaciones portuarias especializadas, con equipos para la carga de mercadería general y unitarizada, contenedores, cargas sobre ruedas, opera con grúas de buque, pórtico y sobre neumáticos.

Puerto de Aguas Profundas

Coordinar con el MTOP un plan para el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas como puerto regional, incorporado este proyecto a la gestión de ANP.

Este desafío implica adelantarse a las necesidades del sistema portuario con el propósito de atraer nuevos negocios para la región, estar preparados para la demanda del sector marítimo y contribuir a la competitividad del sector real de la economía.

Régimen Legal y de Gestión

El régimen vigente ha significado un cambio trascendental desde un modelo tipificado como operating port (puerto prestador de operaciones) hacia el de land lord port atenuado o mixto (puerto propietario que presta servicios en sustitución de la actividad privada insuficiente o inexistente). Esto ha implicado una liberalización al desaparecer los monopolios a favor de la empresa pública portuaria; la posibilidad de intervención de empresas y capitales privados en la actividad portuaria; la transformación de la ANP en autoridad portuaria responsable de la administración, conservación y desarrollo de los puertos comerciales del país restringiendo su participación directa y el incremento de la productividad.

La evolución del crecimiento de la actividad en los últimos diez años demuestra el éxito del modelo, aun cuando sería prudente, en virtud del tiempo transcurrido, diseñar algunos correctivos a la ley vigente en razón del vértigo que esta actividad ha tenido con cambios tecnológicos y de gestión imposibles de prever al dictado de la ley.

En tal sentido, se han aprobado una serie de normas que proporcionan nuevos instrumentos jurídicos para la actuación de la ANP que aún no han sido explorados ni utilizados en su totalidad.

Luego de 25 años de vigencia de la Ley de Puertos, deberá revisarse y contemplar los nuevos desafíos del sector.

- Preservar la figura de Puerto Libre.
- Identificar oportunidades de mejora en la gestión.
- Procurar permanentemente nuevos negocios al sistema portuario.
- La habilitación del Operador Portuario podrá ser autorizada exclusivamente por ANP con el fin de minimizar los tiempos de trámites.
    - Esta habilitación, además de incluir la categoría, tendrá asociada una duración (La habilitación por 1 año con prórroga automática de no mediar nuevas disposiciones a regir).
    - Tendrá asociada dentro del Glosario de Términos Portuarios los correspondientes a su actividad y podrán ser facturados como servicios.
    - Se verificará que la facturación sea emitida de acuerdo a las nuevas disposiciones por el organismo competente.
- Las autorizaciones y permisos para los operadores portuarios de hasta 5 años no tendrán que ser remitidas para su aprobación al Poder Ejecutivo.
- Para las concesiones se mantendrá el acto complejo de autorización de ANP y Poder Ejecutivo.
- ANP podrá disponer precios máximos en cualquier actividad portuaria.
- La prestación de servicios portuarios será de 24 horas al día, los 365 días del año y regirá para todos los actores públicos y privados (ANP, DNA, MGAP, Migraciones, Prefectura, etc.)
- La prestación de los servicios portuarios por parte del Estado y de privados no tendrá sobrecostos por trabajo nocturno, diurno o en días festivos.
- La ANP y la DNA trabajaran en una unidad compartida para verificar el buen funcionamiento del sistema de ingreso y salida de mercaderías (compartiendo bases de datos y respetando la autonomía de gestión).
- Adecuación del régimen sancionatorio de ANP. Cualquier usuario del SNP podrá reclamar por costos indebidos ante ANP y se aplicará el nuevo régimen sancionatorio.
- Establecer garantía solidaria entre el agente y armador frente a la ANP.

~~puertos especializados, pero también utilizan las grúas de los buques.~~

~~Terminal polivalente: instalaciones portuarias especializadas, con equipos para la carga de mercadería general y unitarizada, contenedores, cargas sobre ruedas, opera con grúas de buque, pórtico y sobre neumáticos.~~

Deep-water port

To coordinate with the MTOP a plan for the development of the deep-water port as a regional port and include this project under ANP's management.

This challenge implies anticipating the needs of the port system in order to attract new businesses for the region, being prepared for the demand of the maritime sector and contributing to the competitiveness of the real sector of the economy.

Legal and management framework

The framework in force has meant a major change from an operating port to a landlord port attenuated or mixed model (landlord port that provides services in case of insufficient or unavailable private activity). This has implied a liberalization where monopolies have been replaced by the port public company; the possibility of private companies and capital to participate in public activity; the transformation of ANP in the port authority in charge of management, maintenance and development of the commercial ports of the country, thus limiting its direct involvement, and an increased productivity.

The growth of the activity over the last ten years shows the success of this model, even though it would be advisable to make some amendments to the existing law given the amount of time that has elapsed and the changes this activity has undergone in terms of technology and management since the law was enacted, which were impossible to foresee back then.

In this regard, a number of regulations that provide new legal instruments for ANP's activity have been approved, but have not been fully explored or used yet.

After 25 years have elapsed from the entry into force of the Ports Law, it should be revised, taking into account the new challenges of the sector.

- *To preserve the notion of Free Port.*
- *To identify opportunities for management improvement.*
- *To constantly seek new businesses for the port system.*
- *The Port Operator authorization shall be issued exclusively by ANP in order to minimize the processing times.*
  - *This authorization shall include the category and duration (one year with automatic extension in case no new provisions are adopted).*
  - *The corresponding terms for the activity shall be included in the Glossary of Port Terms and they may be billed as services.*
  - *The invoice shall be issued according to the new provisions by the competent authority.*
- *The authorizations and permits for port operators that do not exceed a period of 5 years do not need to be submitted to the Executive Branch for approval.*
- *For the concession agreements, the authorization of both ANP and the Executive Branch is required.*
- *ANP may set price caps for any port activity.*
- *Services shall be provided 24 hours a day, 365 days a year. This shall apply to all public and private stakeholders (National Ports Administration, National Directorate of Customs, Ministry of Livestock, Agriculture and Fisheries, Migration Authority, Prefecture, etc.).*
- *No extra charges shall be imposed for the provision of port services by the State or private parties for work during the day, night or holidays.*
- *ANP and the National Directorate of Customs (DNA) shall work together to monitor proper operation of the system for goods entry and exit by sharing databases and respecting the management autonomy.*
- *To adapt ANP's system of sanctions. Any user of the SNP may submit a claim for undue costs to ANP and the new system of sanctions shall be applied.*
- *To establish a joint and several guarantee between the agent and shipowner to ANP.*

Gestión Empresarial

La búsqueda de oportunidades de superación guía la agenda de esta institución, nos proponemos identificarlas con el propósito de promover cambios en las gestiones que puedan ser modificadas, reducir los tiempos y mejorar la calidad de los procedimientos administrativos.

Adecuar la estructura y el modelo de gestión de la ANP para responder a los desafíos del proyecto estratégico, incorporando procedimientos, herramientas y nuevas tecnologías.

Conforme el entorno se vuelve más competitivo, la gestión debe mejorar su calidad, la de los servicios que presta y de sus recursos humanos.

- ❏ Constancia en mejorar calidad de productos y servicios
- ❏ Adaptarse al entorno competitivo
- ❏ Modificar la práctica de otorgar licitaciones solo con base al precio
- ❏ Mejorar, con constancia, los sistemas de gestión y de prestación de servicios
- ❏ Invertir en capital humano, capacitando y brindando posibilidades de crecimiento en la institución
- ❏ Promover el liderazgo, con un cuerpo gerencial competente, comprometido, con moralidad, integridad y honradez en las acciones.
- ❏ Avanzar en la participación trasversal y colaborativa
- ❏ Abatir obstáculos entre las áreas administrativas
- ❏ Derribar barreras que impiden enorgullecerse del trabajo
- ❏ Tomar medidas para lograr la transformación cultural

Business Management

The agenda of this institution is guided by the constant search for improvement opportunities. Our aim is to identify them in order to promote possible management changes, reduce processing times and enhance the quality of the administrative procedures, as well as to adapt ANP's structure and management model in order to address the challenges of the strategic project by including procedures, tools and new technologies.

As the environment becomes more competitive, the quality of management, services and human resources should be improved.

- ❏ *To constantly improve the quality of products and services.*
- ❏ *To adapt to the competitive environment.*
- ❏ *To modify the current practice of granting concession agreements based solely on the price.*
- ❏ *To constantly improve the management and service provision systems.*
- ❏ *To invest in human resources by providing training and growth opportunities within the institution.*
- ❏ *To promote leadership with a qualified, committed and ethical management team that acts with integrity and honesty.*
- ❏ *To encourage cross-sectoral involvement and collaboration.*
- ❏ *To overcome obstacles between the administrative areas.*

- ❏ *To remove barriers that prevent people from being proud of their work.*
- ❏ *To take action to achieve a cultural transformation.*

Frecuencias Regulares

Conexiones del Puerto de Montevideo

Regular Services

Connections of the Port of Montevideo

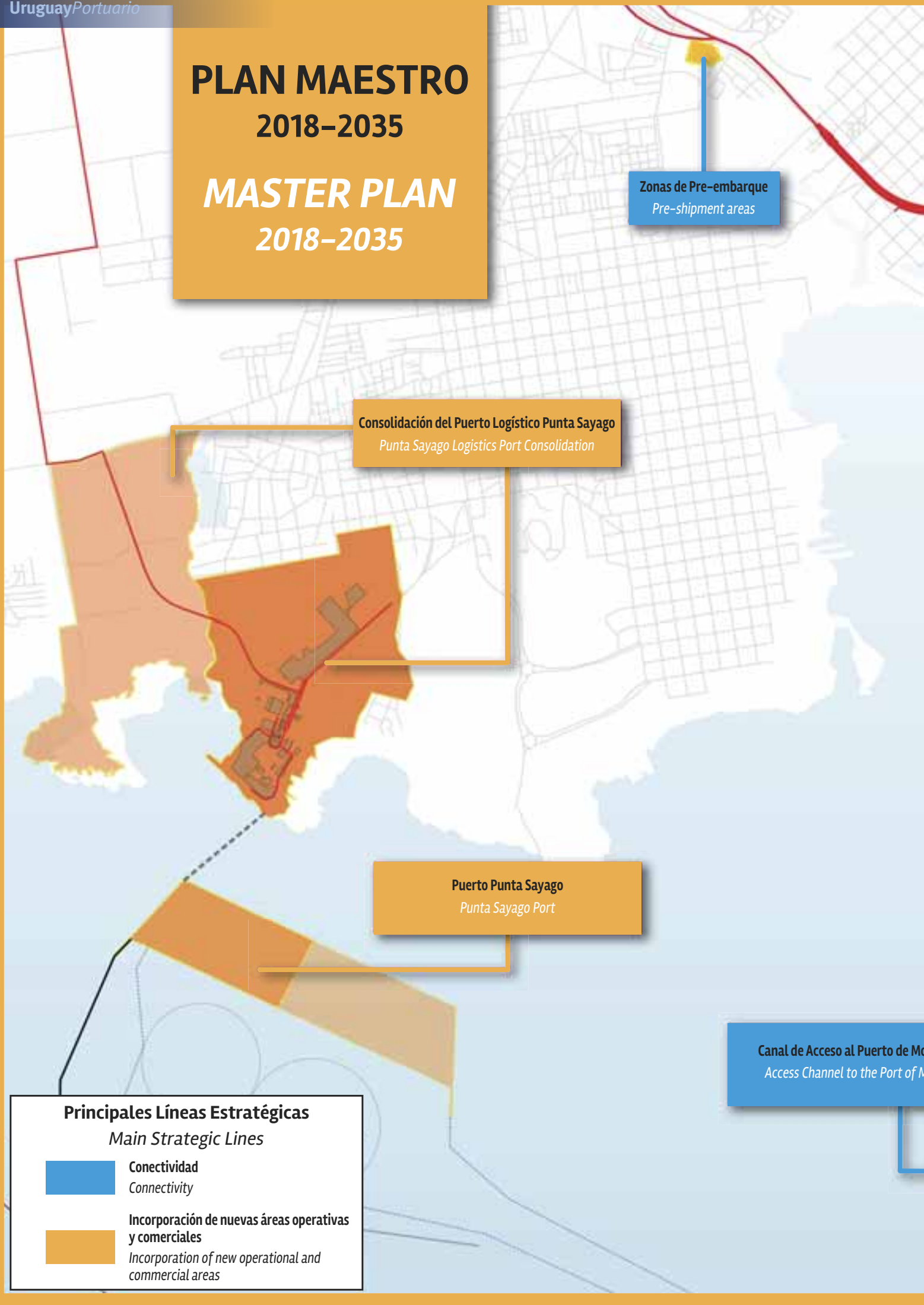
Nombre del Servicio *Service Name*	Armadores *Owners*	Agencias *Agencies*	Destino *Destination*	Frec mensual *Monthly Services*	Operador *Operator*
3M/New Ipanema	Maersk	Maersk Uruguay S.A.	Lejano Oriente *Far East*	4	Montecon
	MSC	Mediterranean Shipping Comp. Uruguay SA			
	ONE**	Ocean Network Express Uruguay (ONE UY)			
ESA/FESA	Hapag Lloyd	Repremar S.A.	Lejano Oriente *Far East*	4	Montecon
	Cosco	Cosco Uruguay S.A.			
	Evergreen	Unimarine Uruguay S.A.			
	CMA CGM	CMA CGM Uruguay S.A.			
	ZIM*	Global Shipping S.A.			
	Hamburg Sud*	Hamburg-Sudamerikanische Suc. Uruguay			
	Hyunday*	Brings Uruguay S.A.			
SEAS 5/ SAM 5	Hamburg Sud	Hamburg-Sudamerikanische Suc. Uruguay	Lejano Oriente *Far East*	4	TCP
	CMA CGM	CMA CGM Uruguay S.A.			
	Hapag Lloyd	Repremar S.A.			
	Hyunday	Brings Uruguay S.A.			
	UASC*	Repremar S.A.			
	China Shipping* (Cosco)	Repremar S.A.			
	ONE**	Ocean Network Express Uruguay (ONE UY)			
West Med to Saec/W-Med	MSC	Mediterranean Shipping Comp. Uruguay SA	Mediterraneo *Mediterranean*	4	Montecon
	Maersk	Maersk Uruguay S.A.			
	Hamburg Sud	Hamburg-Sudamerikanische Suc. Uruguay			
	Hapag Lloyd*	Repremar S.A.			
	UASC*	Repremar S.A.			
	ZIM*	Global Shipping S.A.			
	NIVER*	Navegacion Atlantica S.A.			
	CMA CGM*	CMA CGM Uruguay S.A.			
SAEC/SAM 2	Hamburgd Sud	Hamburg-Sudamerikanische Suc. Uruguay	Norte de Europa *Northern Europe*	4	TCP
	Hapag lloyd	Repremar S.A.			
	MSC	Mediterranean Shipping Comp. Uruguay SA			
	UASC	Repremar S.A.			
	CMA CGM*	CMA CGM Uruguay S.A.			
Samba	Maersk	Maersk Uruguay S.A.	Norte de Europa *Northern Europe*	4	TCP
	Cosco*	Cosco Uruguay S.A.			
GS1	Hapag Loyd	Repremar S.A.	Golfo de Mexico *Gulf of Mexico*	4	Montecon
	ONE**	Ocean Network Express Uruguay (ONE UY)			
	MSC	Mediterranean Shipping Comp. Uruguay SA			
	Hamburg Sud	Hamburg-Sudamerikanische Suc. Uruguay			
	Maersk*	Maersk Uruguay S.A.			
	ZIM*	Global Shipping S.A.			
MSC USA	MSC	Mediterranean Shipping Comp. Uruguay SA	Costa EEUU *USA Coast*	4	Montecon
	Hapag Lloyd	Repremar S.A.			
	ZIM*	Global Shipping S.A.			
SEC	Hamburg Sud	Hamburg-Sudamerikanische Suc. Uruguay	Costa EEUU *USA Coast*	4	TCP
	Hapag Lloyd*	Repremar S.A.			

* Son armadores que forman parte del joint pero no ponen buques al servicio, solo alquilan espacio en la bodega de los armadores que si ponen buques.
* These owners are part of the joint venture, but they do not use their ships in the service; they just rent space in the hold of the owners that use their ships.

** En Abril del 2018 los se formo el Armador ONE (Ocean Network Express) Uruguay, de la union de MOL, NYK y K Line.
** In April 2018, MOL, NYK and K Line joined to form ONE (Ocean Network Express) Uruguay.

PLAN MAESTRO
2018–2035

MASTER PLAN
2018–2035



Relocalización de reparaciones navales en Zona Capurro
Relocation of ship repair to Capurro area
Muelle e instalaciones pesqueras Puerto Capurro
Dock and fishing facilities Capurro Port
Acceso Norte y nuevas explanadas en la bahía
North Gate and new reclaimed areas at the bay
Modificación del actual acceso ferroviario y circulación interna (Proyecto Ferrocarril Central)
Changes to current rail access and internal circulation (Central Railway Project)
Muelle y explanada para derivados forestales
Dock and back-up area for forest products
Dársena de Servicios
Service Basin
Viaducto Rambla Edison
Rambla Edison viaduct
Profundización de muelles a -14mts.
Dock deepening to -14 m
Terminal de Cruceros (Pasajeros)
Cruise Terminal (passengers)
ontevideo (-14mts.)
Montevideo (-14 m)
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
NATIONAL PORTS ADMINISTRATION
Marzo 2018
March 2018
Plan Maestro 2018-2035 - Principales Líneas Estratégicas Puerto de Montevideo
Master Plan 2018-2035 - Main Strategic Lines Port of Montevideo
0
500
1000 m
1:15000

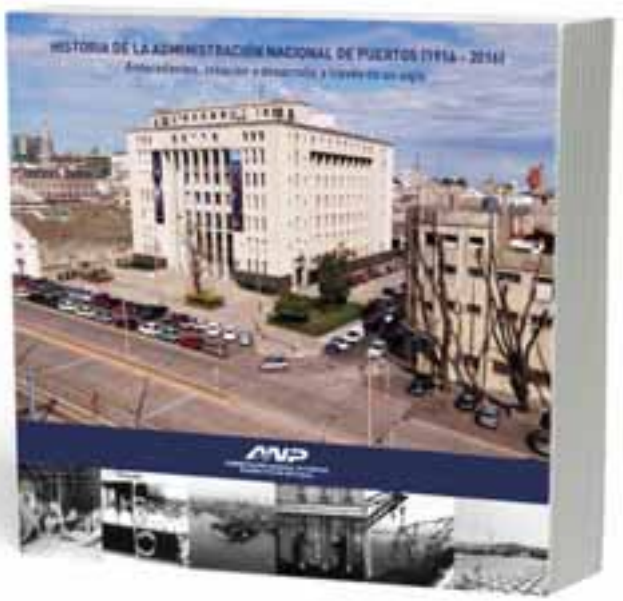
El contexto político, económico y social de la historia uruguaya, como trasfondo para el desarrollo de la Administración Nacional de Puertos

Un nuevo libro describe el desarrollo institucional de la ANP en sus 100 años de historia.

Por Magdalena Broquetas y Ana María Rodríguez Ayçaguer.

La Administración Nacional de Puertos completó 100 años de actividad como empresa pública en el año 2016. Para conmemorar esta fecha clave en su trayectoria, su Directorio resolvió firmar un convenio con el Departamento de Historia del Uruguay de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FHCE), de la Universidad de la República (UdelaR), para que se generara una investigación a fin de construir la historia de esta empresa en su primer centenario.

Ese convenio se originó en la solicitud formulada por la ANP a mediados de 2015. El entonces decano de la FHCE, Dr. Álvaro Rico, y la entonces directora del Departamento de Historia del Uruguay, Dra. Ana Frega, valoraron positivamente dicha solicitud y realizaron las gestiones correspondientes para que se arribara a un convenio entre ambas instituciones, siguiendo así las directivas de la Universidad en relación con la apertura a las demandas de asesoramiento y producción de conocimiento, generadas desde la sociedad y los ámbitos estatales.



Se conformó un equipo de investigación de siete integrantes, seis de ellos docentes del Instituto de Ciencias Históricas -los ayudantes Fernando Adrover y Pablo Langone, las asistentes Lucía Rodríguez Arrillaga y Florencia Thul, la profesora adjunta Magdalena Broquetas y la profesora agregada, Ana María Rodríguez Ayçaguer- y el estudiante avanzado de la Licenciatura en Historia, Juan Rivera. La dirección general y coordinación del proyecto quedó a cargo de Magdalena Broquetas y Ana María Rodríguez Ayçaguer.

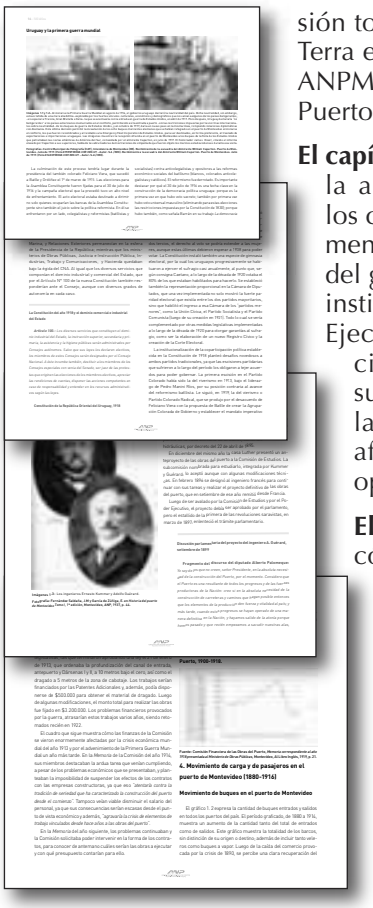
El abordaje de un período tan extenso fue determinante a la hora de elegir las fuentes a relevar, priorizándose la consulta de leyes, decretos, resoluciones ministeriales y actas del Directorio de la ANP, para reconstruir el marco normativo y las políticas que guiaron el desarrollo del ente. También se relevaron las memorias de la ANP, en algunos casos y para decisiones puntuales, se apeló a la consulta de los Diarios de Sesiones del Poder Legislativo. Para el estudio de la fundamental Ley de Puertos de 1992 se recurrió también al Archivo de Comisiones del Poder Legislativo, para analizar las reuniones y planteos formulados en el seno de la Comisión de Empresas Públicas formada con el objeto de considerar aquella iniciativa.

Para las etapas más recientes se obtuvo información de los materiales de difusión producidos por el ente, así como de la consulta puntual realizada por integrantes del equipo a diferentes divisiones de la ANP.

El trabajo recoge un importante esfuerzo de documentación gráfica (fotos, planos, mapas) y de material estadístico (cuadros, gráficos). También da cuenta de información relevada en entrevistas realizadas a antiguos funcionarios, autoridades y dirigentes sindicales. Los resultados de la investigación han sido ordenados en seis capítulos, siguiendo una periodización que atiende a aspectos centrales de los procesos políticos y económicos del país así como a las políticas públicas en relación con el desarrollo portuario.

El capítulo 1 (1883-1916), que se ocupa de los antecedentes, destaca el complejo proceso transitado para la construcción del puerto de Montevideo, detalla las principales decisiones adoptadas para el desarrollo del mismo, así como la nacionalización de sus servicios y la creación de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo en 1916, como parte del empuje estatista promovido por el batllismo.

El capítulo 2 (1916-1933), analiza el afianzamiento institucional del nuevo servicio estatal, en el marco de una compleja situación económica mundial signada por el conflicto bélico, la crisis de posguerra y la Crisis de 1929, culminando con la ruptura institucional de marzo de 1933 y la deci-



sión tomada por el gobierno de Gabriel Terra ese mismo año de transformar a la ANPM en la Administración Nacional de Puertos.

El capítulo 3 (1933-1945), estudia cómo la antes mencionada ampliación de los cometidos de la ANP debió implementarse en el marco de una pérdida del grado de autonomía funcional del instituto portuario respecto del Poder Ejecutivo, dispuesta por la Constitución de 1934. Esta dificultad se sumó a los obstáculos creados por la Segunda Guerra Mundial que afectaron de diferentes formas la operativa portuaria.

El capítulo 4 (1945-1973), señala cómo al finalizar el conflicto se verifica un período de recuperación de la actividad portuaria, circunstancia en la que, desde la ANP, se advirtió al Poder Ejecutivo sobre la insuficiencia de la infraestructura en relación con los requerimientos que experimentaba el puerto. Sin embargo, las dificultades que enfrentaba la gestión colegiada y luego el inicio y posterior profundización de la crisis económica, impidieron la concreción de muchos proyectos gestados en esta época de crecimiento relativo.

El capítulo 5 (1973-1992), que analiza la política portuaria durante la dictadura civil-militar y la reapertura democrática, señala la continuación del proceso de estancamiento de la infraestructura portuaria, agravado por el gran cambio tecnológico que supuso la utilización del contenedor para el transporte de carga a nivel mundial. El capítulo se cierra con la aprobación, en el marco de un empuje privatizador, de la Ley de Puertos, elaborada con el propósito de cambiar esta situación.

El capítulo 6 (1992-2016), sigue la evolución del organismo en el nuevo escenario creado por la mencionada ley y el inicio del proceso de inserción regional, así como por la ampliación de sus atribuciones sobre otros puertos del país, merced a decisiones adoptadas por el Poder Ejecutivo.

Uno de los objetivos centrales de este proyecto apuntó a inscribir la temática específica del desarrollo institucional de la ANP en el contexto político, económico y social de los diferentes períodos analizados, y a ello responde la inclusión, al inicio de cada capítulo, de un apartado titulado "Introducción al período". Los restantes apartados, que se repiten en cada capítulo de modo de asegurar una continuidad en las temáticas analizadas, refieren a la política portuaria, la infraestructura y el movimiento de mercaderías y pasajeros en el puerto de Montevideo. Y a partir de 1933, cuando la Administración Nacional del Puerto de Montevideo (ANPM) creada en 1916, se transformó en la Administración Nacional de Puertos (ANP), la información refleja, en la medida de lo posible, la política seguida en relación con los restantes puertos uruguayos cuya administración fue siendo asignada, por sucesivas resoluciones, a la ANP.

Cada capítulo contiene otros dos apartados: en uno de ellos se ofrece una cronología básica de los hechos y resoluciones relacionados con el desarrollo de la ANP en el período. En el otro se presenta una tabla que sintetiza la información relevada en torno a un tema central para el desarrollo del ente y del país en general: la política en materia de empresas públicas.

Por último, es importante señalar que el resultado de esta investigación presentada como libro no es una "historia oficial" o "institucional", ya que no es esa la función del historiador, que va en busca de la verdad explorando el pasado con el objetivo último de contribuir a la comprensión del presente. Confiamos en que el trabajo que presentamos, aun con las limitaciones ya señaladas, contribuya a la comprensión de la realidad actual de la Administración Nacional de Puertos y la política portuaria del Uruguay.

Para obtener el libro en formato e-pub ingrese a www.impo.com.uy . Ir a Librería digital > Categorías > Administración Nacional de Puertos

Terminal Fluviomarítima de Colonia

Colonia es el primer puerto de América del Sur que utiliza mangas móviles con tecnologías innovadoras en la industria.

La ANP ha dado por finalizadas las obras en la Terminal Fluviomarítima de Colonia del Sacramento. Con las adecuaciones finales, ésta se encuentra operativa con excelentes condiciones de embarque y desembarque.

Bajo la premisa de la "universalidad de atraques" se instalaron mangas móviles de última generación, diseñadas y fabricadas en España por el grupo Adelte de Barcelona, que permiten que cualquier buque pueda atracar en cualquier muelle.

Obras Fase I *2012 – 2016*

Puente y edificio distribuidor

Objetivo principal: que el pasajero de la nueva terminal acceda a los buques en los diferentes muelles sin necesidad de usar las antiguas pasarelas auxiliares y utilice las funciones del nuevo edificio tal como fueron concebidas en el proyecto original.

Con una inversión de USD 1.920.000 se firmó un acuerdo, enmarcado dentro de la Ley N° 18.814, entre la ANP y el Consorcio Manga Puerto de Colonia del Sacramento, para la realización de un proyecto que consistía en la generación de **un puente que vinculara la sala de preembarque de la nueva terminal y un nuevo edificio distribuidor de los pasajeros a los diferentes muelles**. Se desarrolló en aproximadamente un año y medio.

- El puente mide 45 m lineales con 6 m de ancho lo que permite generar una **doble circulación**.
- El edificio tiene una superficie construida de 330 m². Alberga en planta baja los cuartos de tableros de energía y los equipos de AA de la obra.
- Posee u**n ascensor vinculado a la posición de atraques**, para uso de personas con capacidades diferentes que permite que puedan acceder a las instalaciones de pasarelas sin inconvenientes.

Muelle de unión

- **Demolición de edificio ANP.**

Diseñado el anteproyecto para dotar a los muelles de Cabotaje y Unión de pasarelas fijas, y realizada una investigación para definir modernas mangas móviles de atraques para buques, se resolvieron pasos previos a ejecutar, el más importante de ellos fue la demolición del viejo edificio de ANP.

Este edificio de 569 m² albergaba las oficinas de ANP, Prefectura y otras dependencias que fueron trasladadas en el año 2009 a la nueva Terminal Fluviomarítima.

- **Construcción de nueva playa de estacionamiento para ubicación de nuevas mangas móviles.**

Se utilizó una maquinaria especial que permitió agilidad en la demolición y el posterior acondicionamiento del terreno en aproximadamente 60 días calendario. Allí se generó una playa de estacionamiento de pre embarque y de arribos de más de 3600 m², totalmente iluminados mediante focos instalados en los edificios que la rodean.

- **Iluminación nocturna.**

Para los embarques en horarios nocturnos la Terminal no contaba con iluminación adecuada. 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. El proyecto de iluminación de la playa de estacionamiento de pre embarque propuso en su diseño, un concepto de espacio despejado de infraestructuras específicas, solamente se ubicaron torres para luminarias en la plazoleta y en la vereda del sector de servicios. El resto se dispuso en los pretiles de los edificios recientemente construidos y en el puente, emulando la iluminación de los estadios de futbol actuales. Finalizada la obra hay un promedio de 150 lux en las zonas de más oscuridad.

Obras fase II 2017 – 2019

Construcción de nuevas pasarelas fijas en los muelles de Unión y Cabotaje. Instalación de mangas móviles.

La obra fue diseñada bajo la premisa de la "universalidad de atraques", que significa que cualquier buque puede atracar en cualquier muelle. Se instalaron mangas móviles de última generación, diseñadas y fabricadas por el grupo Adelte de Barcelona, España. Permiten que el pasajero descienda y ascienda de manera segura y confortable desde las pasarelas fijas a los diferentes buques.

El diseño del proyecto fue realizado por profesionales del Departamento de Proyectos y Obras y el Área Infraestructuras de ANP. La obra civil fue adjudicada a la constructora Stiler S.A., mediante Licitación Publica No 17406, con acta de inicio de obra firmada el 5/9/2017 y cuya duración ascendió a 450 días calendario.

Se componen de dos elementos bien diferenciados:

Muelle de Unión

- **71.44 m de pasarelas fijas** hasta llegar al encuentro de **la manga móvil**, que vincula los buques con las pasarelas fijas.

Muelle de Cabotaje

- **85.53 m de pasarelas fijas** que culminan también en otra **manga móvil**, gemela a la del muelle de Unión.

La estructura de las pasarelas fijas se armó sin soldaduras, con un sistema de bulones que evita desgastes de las piezas en corto tiempo de uso. Se diseñó en el proceso del proyecto ejecutivo, como un gran mecano, se modelizó en el sistema BIM y se importó desde China por parte de la empresa constructora.

Cuentan con vidrios solares de control de temperatura, cielorrasos de yeso en combinación con cielorrasos de madera, equipos de aire acondicionado de última generación tipo circulares 360º, del tipo VRV, luminarias Led y sistema de detección de incendios según normas NFPA.

Las mangas móviles, con su ventana de trabajo de 12 m, pueden alcanzar buques a +0.50NPT hasta

7 m NPT. Cuentan con sensores de atraque y lectura de mareas mientras están operativas y tienen incorporado en su cabina una rampa telescópica totalmente techada, de manera que el pasajero nunca está a la intemperie mientras ingresa o desciende del buque.

Cuentan con amarres anticiclón, luminarias Led, sistema de manejo mediante control remoto, software de pre posicionado de buques. Todo bajo la construcción y medidas de seguridad de la Comunidad Europea (CE).

La nueva draga construida para la Administración Nacional de Puertos es producto de un proceso colectivo exitoso entre trabajadores, empresas e instituciones estatales.

Construida entre Holanda y Uruguay la draga D11 21 de Julio está operativa.

Enmarcado por lo establecido en el Decreto N° 389/13, el proyecto de construcción de la draga D11 21 de Julio ha finalizado con éxito. Con su aplicación se ha logrado que la embarcación se construyera en dos continentes, proa-popa en el astillero de la empresa holandesa IHC en Róterdam y el 100% restante en nuestro territorio con mano de obra uruguaya.

El proyecto involucró a 200 trabajadores uruguayos en forma directa y a 150 en forma indirecta. Diversas empresas privadas e instituciones públicas coordinaron durante todo el proceso para que este fuera realidad. A propósito de la negociación previa a la construcción de la draga, Uruguay portuario entrevistó al ministro de Trabajo y Seguridad Social, Ernesto Murro, al Ing. Quím. José Luis Heijo, director Nacional de Industrias del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) y al Lic. Adrián Míguez, gerente de Desarrollo Territorial de la Dirección Nacional de Artesanías, Pequeñas y Medianas Empresas (DINAPYME).

Entrevista al ministro de Trabajo y Seguridad Social

¿Qué significa para la industria naval del país la construcción de una nave con las características de una draga de gran porte como ésta?

E. Murro: Es una buena noticia para Uruguay en diversos aspectos y se enmarca en el progreso de la actividad portuaria en general en la que hemos visto un enorme crecimiento. La construcción de la draga se inscribe en esa realidad, lo mismo que el crecimiento de la actividad de puertos como el de Nueva Palmira o la reactivación de Juan Lacaze. Esto demuestra la capacidad de trabajadores y empresas uruguayas para llevar adelante negociaciones colectivas productivas para todas las partes.

Cuando conversé con IHC, esta tradicional empresa holandesa de más de 400 años de antigüedad que provee la mayoría de las dragas que están hoy en funcionamiento en el mundo, me dijeron que habían elegido a Uruguay porque aquí hay capacidad de mano de obra para elaborar una embarcación de este calibre y subrayaron que hacer parcialmente la nueva draga para nosotros es un paso para que luego IHC siga trabajando en Uruguay para la región.

Quiero felicitar a la Administración Nacional de Puertos por la valentía de encarar este proyecto.

¿Se han cumplido las expectativas del Ministerio de Trabajo en cuanto al cumplimiento de la normativa y los acuerdos realizados?

El sindicato Unión Nacional de Trabajadores del Metal y Ramas Afines (UNTMRA), las empresas uruguayas que trabajaron en la construcción y la empresa holandesa IHC realizaron una negociación colectiva previa a la construcción, con la participación del ministerio y firmaron un acuerdo para realizar el trabajo. Ayudamos en ese proceso para que se puedan acordar previamente condiciones de trabajo y de producción. Creo que es un muy buen ejemplo de negociación colectiva previa.

En el acto de presentación que se realizó en la empresa Metalúrgica CIR, tanto los representantes de Royal IHC de Holanda, las autoridades de CIR y los representantes de la UNTMRA manifestaron estar de acuerdo en las condiciones en que se desarrollaría el proyecto y la importancia que tenía para el país.

Para Uruguay ésta es una obra de ingeniería y metalurgia de gran porte. Hoy el complejo proceso de construcción está concluido y estamos muy satisfechos que se haya desarrollado con éxito.

Ha quedado demostrado que la confianza de la empresa en los trabajadores uruguayos, en la capacidad de mano de obra de las empresas nacionales y en la capacidad de negociación estaba justificada.

¿La relación con los empresarios del sector se ha modificado en función de este proyecto?

El acuerdo laboral marco se firmó y eso es inédito para Uruguay. Demuestra que esta forma de diálogo con transparencia y negociación es un proceso de aprendizaje para todos. Hay que reconocer a todas las partes que fueron capaces de llegar a esto.

A futuro ¿Qué planes tiene el ministerio a partir de esta realización?

Las obras importantes nos dejan reservas humanas de capacitación. De estos procesos que además son muy rápidos es que debemos ir aprendiendo como se hizo con esta experiencia de la draga, lo correcto es que si tenemos que ir a una solución deseable en otros procesos vamos a prever las cosas.

> ***Ha quedado demostrado que la confianza de la empresa en los trabajadores uruguayos, en la capacidad de mano de obra de las empresas nacionales y en la capacidad de negociación estaba justificada.***
>
> **Ernesto Murro, ministro de Trabajo y Seguridad Social.**

Entrevista al Ing. Quím. José Luis Heijo, director nacional de Industrias del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) y al Lic. Adrián Míguez, gerente de Desarrollo Territorial de la Dirección Nacional de Artesanías, Pequeñas y Medianas Empresas (DINAPYME).

¿Qué significa para la industria naval del país la construcción de una nave con las características de una draga de gran porte como la D11 21 de julio?

J. L. Heijo: Podemos hacer una pequeña reseña de lo que ha hecho el ministerio en pos de la industria naval en los últimos diez años, comenzando con el proyecto del Polo Naval para desarrollar cadenas productivas tomando el astillero como empresa ancla que desarrolle proveedores y fomente el desarrollo de un tejido industrial próspero de bienes y servicios que sirvan a esa actividad. La construcción de la draga ha sido el punto culminante de ese proceso y un marco en el cumplimiento de las exigencias de contenido nacional que tiene la legislación del país.

> ***La construcción de la draga ha sido el punto culminante de ese proceso y un marco en el cumplimiento de las exigencias de contenido nacional que tiene la legislación del país.***
>
> **Ing. Quím. José Luis Heijo, Director Nacional de Industrias.**

El pasado de la industria mostraba que esta se basaba en empresas pequeñas y medianas, si bien la Dirección de Industria siguió de cerca el proceso, los directores de Industria estuvieron en estrecha colaboración con los directores de Pequeñas y Medianas Empresas, este desarrollo estuvo bajo la dirección de la DINAPYME.

A. Míguez: Si bien en nuestro país nunca se dejó de reparar barcos -tanto en el puerto de Montevideo como en puertos menores- en la construcción si hemos tenido períodos en que se dejó de construir. La actividad industrial naval se enmarca dentro de la industria metalúrgica como una sub rama y tiene otros requisitos que en Uruguay teníamos que cumplir. Desde hace diez años por esfuerzos conjuntos de las empresas privadas, políticas acti-

vas tomadas por el gobierno y una amplia participación del sindicato de trabajadores se han alcanzado estándares de trabajo a la altura de una construcción de este tipo. La UNTRMA ha sido muy madura en apoyar a las empresas y en procurar continuidad. Ese fue un trabajo de articulación que demandó asistencia técnica para elevar los niveles de excelencia en esta industria tan exigente.

> ***Desde hace diez años por esfuerzos conjuntos de las empresas privadas, políticas activas tomadas por el gobierno y una amplia participación del sindicato de trabajadores se han alcanzado estándares de trabajo a la altura de una construcción de este tipo.***
>
> **Lic. Adrián Míguez, gerente de Desarrollo Territorial de la DINAPYME.**

¿Se han cumplido las expectativas del MIEM en cuanto al cumplimiento de la normativa y los acuerdos realizados?

J. L. Heijo: En cuanto al cumplimiento de la normativa sí. No hemos terminado de evaluar totalmente cuál es el efecto que ha tenido sobre el encadenamiento productivo, porque es muy reciente la finalización de los trabajos, está en proceso la evaluación. Si tenemos expectativas de que ésta construcción sea catalizador de inversiones en el sector, porque ha llevado a que la propia empresa transnacional IHC Uruguay se encuentre analizando distintas posibilidades de construcción, puede ser un remolcador para Ancap para transporte de combustible en cabotaje o una draga más pequeña para tareas menores. Por otra parte están explorando posibilidades en el mercado regional como la construcción de barcazas para transporte de mercaderías. Han encontraron en Uruguay un lugar con un ecosistema industrial adecuado para desarrollar esa actividad.

A. Míguez: Como todo proceso de construcción, el de la nueva draga fue muy competitivo, algunas empresas que manifestaron su intención de participar entraron, otras quedaron por el camino y con las ganas de estar, pero el sector ganó en general.

¿La relación con los empresarios del sector se ha modificado en función de este proyecto?

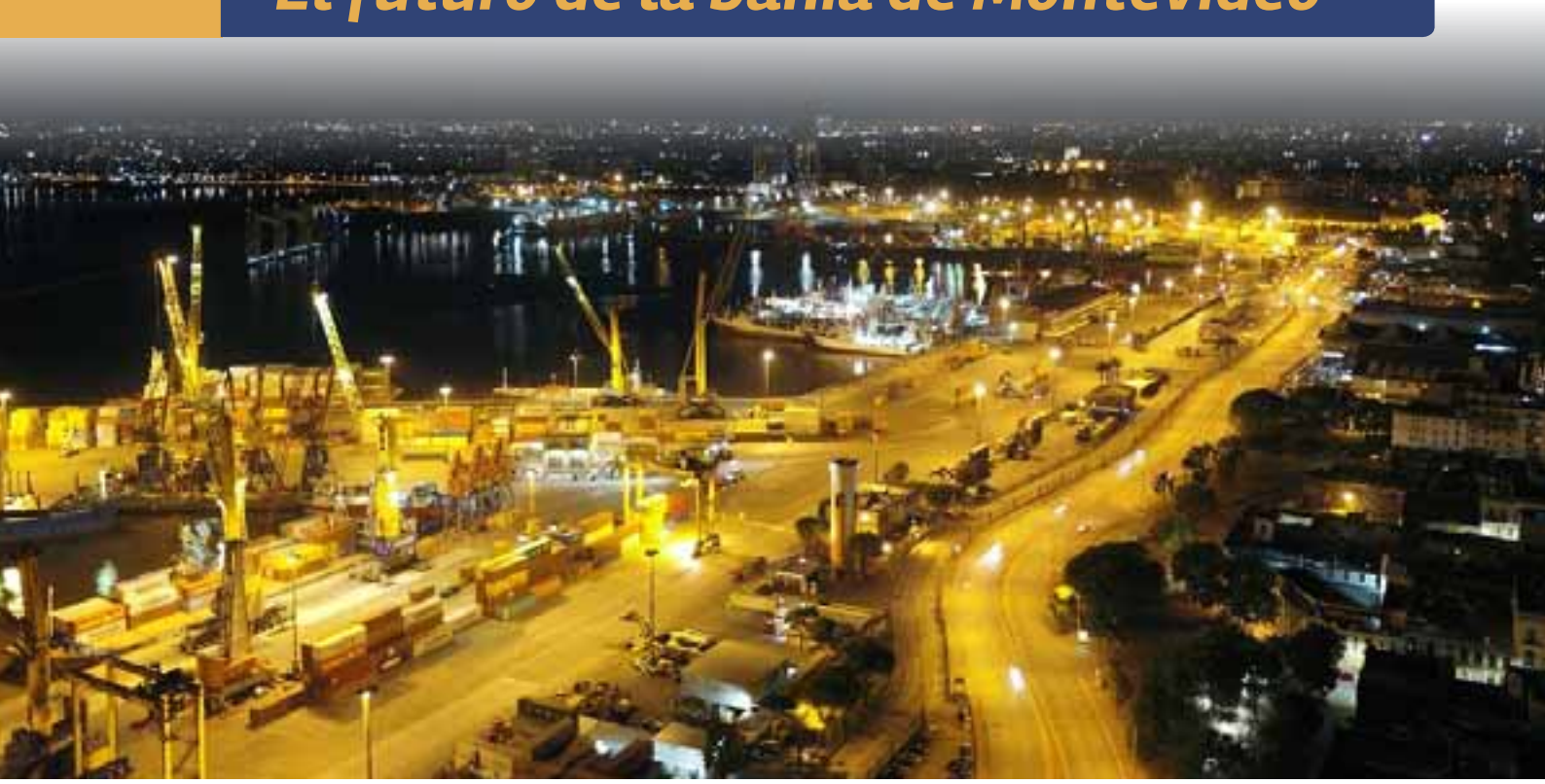
A. Míguez: Desde el comienzo de la reactivación de la industria de la construcción naval tanto empresarios grandes y pequeños como trabajadores entendieron -después de un comienzo un poco difícil, un poco tirante entre los años 2007 y 2008- que iban juntos hacia un cambio o no podría ir ninguno. Los barcos parados ocasionan pérdidas económicas a todos los actores involucrados, todo inconveniente que genere que el barco esté parado más tiempo del necesario genera un lucro cesante enorme. Estamos hablando de reparaciones grandes y costosas en muchos casos, de barcos que, si no están listos, no están en navegando y haciendo su trabajo. Todo esto ha llevado a una conciencia en la que se logran cosas más importantes trabajando que yendo directo al conflicto. Hay una colaboración mucho más rica de la que había antes, inclusive juntos empresarios y trabajadores, con articulación de por medio, lograron generar un currículo nuevo como el de soldador naval que adoptó el Consejo de Educación Técnico Profesional (CETP-UTU). Esa experiencia de articulación con instituciones educativas es muy valiosa.

¿Qué planes a futuro tiene el ministerio a partir de esta realización?

J. L. Heijo: Nuestro trabajo está redondeado, hemos dejado el campo arado para que el emprendedor siembre y coseche. Los instrumentos de política siguen vigentes, están ahí y nuestro objetivo es que se utilicen en esta actividad productiva para que las cadenas de valor se encaminen sin nuestras muletas. Siempre estaremos alertas porque, por supuesto, siempre pueden surgir situaciones coyunturales que pueden hacer que todo se venga abajo si uno no interviene, pero eso no son planes, son medidas de contingencia.

A. Míguez: Alcanzadas las metas establecidas habrá que ver nueva metas. Este es un sector en el que incide mucho la demanda, tanto en la reparación como en la sustitución de flota, eso incide muchísimo en la capacidad del empresario para aceptar nuevos desafíos.

El futuro de la bahía de Montevideo



La Administración Nacional de Puertos se encuentra en plena etapa de ejecución, planificación y coordinación de actuaciones espaciales y territoriales en la bahía y su entorno inmediato, en función de los proyectos logísticos-portuarios establecidos en el Plan Maestro a fin de dinamizar el funcionamiento del puerto de Montevideo y mejorar su relación con la ciudad.

Los cambios en la configuración de la bahía ordenan un futuro de desarrollo en que las interacciones industriales, comerciales y portuarias en el principal puerto del país, puedan crecer en armonía con la ciudad.

Los proyectos en ejecución tienen como particularidad que se desarrollarán en forma simultánea, en distintas etapas de las obras. Ante ésta perspectiva ANP ha resuelto unificarlos bajo una coordinación institucional denominada **Proyectos de la Bahía de Montevideo**; para ello se ha conformado un grupo de trabajo en procura de una visión e interacción integral de los mismos. La empresa utiliza como herramienta de gestión el sistema de Proyectos Institucionales –incluyendo el uso del Project Manager-, bajo la coordinación presupuestal del Área Sistema Nacional de Puertos y operativa de las áreas Operaciones y Servicios e Infraestructura. El tratamiento de todos estos proyectos será alineado y monitoreado del punto de vista presupuestal y del punto de vista medioambiental.

Los equipos técnicos de ANP, en coordinación con los demás organismos gubernamentales implicados en los proyectos en curso, trabajan para que la readecuación portuaria de la bahía se lleve adelante en consonancia con las políticas de transporte definidas por el Poder Ejecutivo.

Las principales modificaciones en la reconfiguración de la bahía se darán con la ejecución de tres proyectos institucionales de gran enverga-

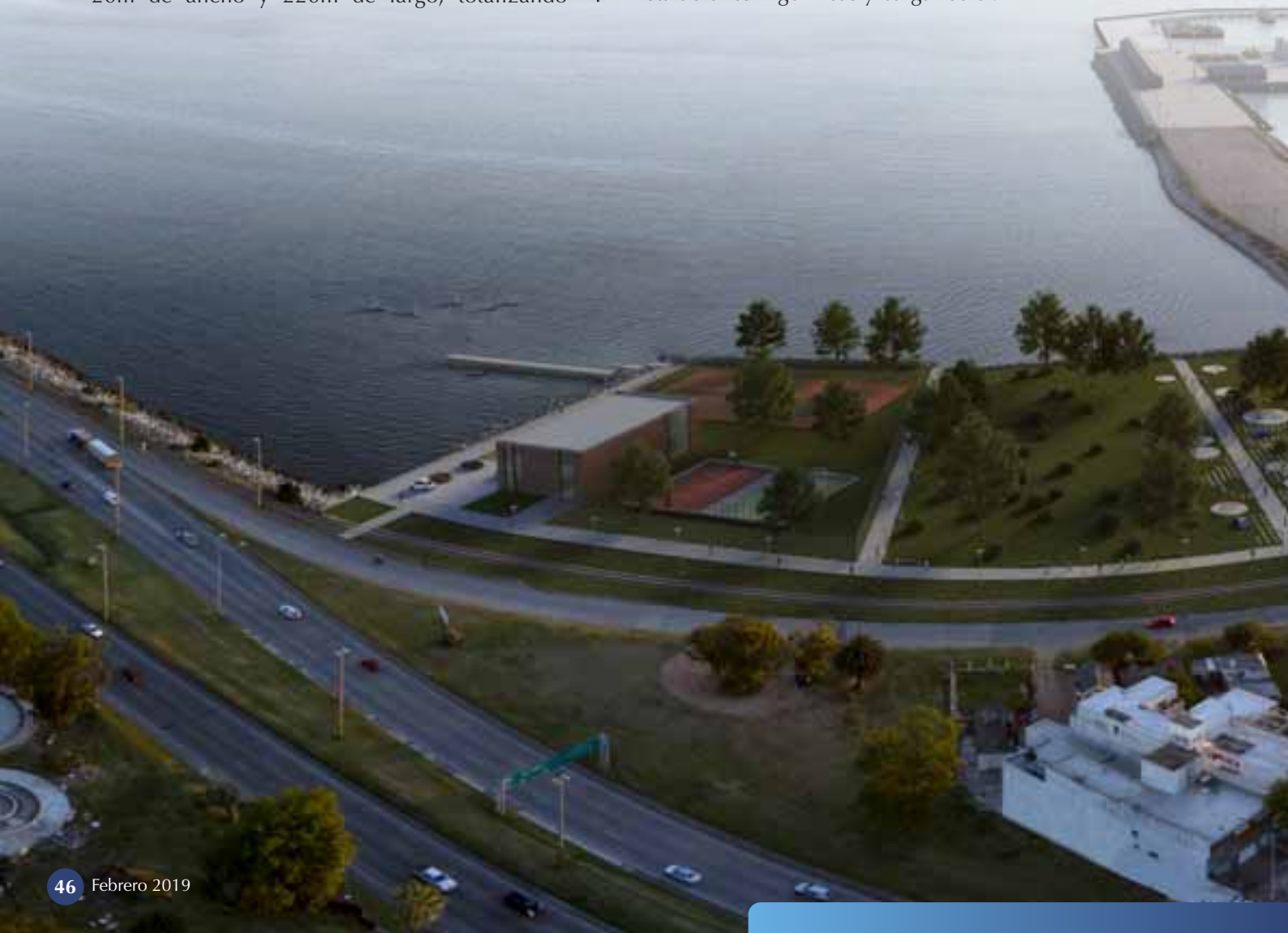
dura: **el Proyecto N°1 Muelle C y su ampliación, el Proyecto N°8 Puerto Capurro y el Proyecto N°56 Acceso elevado e incorporación de áreas al recinto**. Cada uno de ellos incluye a otros proyectos y varios subprocesos dentro de estos, por ejemplo, el proyecto del nuevo puerto Capurro incluye el traslado de la flota de pesca nacional y el traslado del dique Tsakos. El proyecto de acceso elevado incluye el reacondicionamiento de los ingresos al puerto, la restructura del funcionamiento portuario, la construcción de la nueva playa de pre embarque, el traslado del Montevideo Rowing Club, el nuevo ingreso del ferrocarril al puerto y la instalación de un depósito para cargas vinculadas a la industria de la celulosa. Los responsables de cada uno de estos proyectos deben coordinar acciones para que se realicen en tiempo y forma, porque son interdependientes uno del otro.

Proyecto N°1 – Muelle C y su ampliación.

La obra original, ya construida, puso en servicio un muelle de 333m de largo, acompañado de una explanada de casi 4ha y el dragado de la Dársena II a -10,5m del Plano de Referencia Hidrométrico (PRH). Posteriormente con la primera ampliación del Contrato Nº 1662, se extendió 36m hacia el Norte, sin incluir una retro área de respaldo.
La segunda ampliación, extendió el Muelle C 180m hacia el Norte, con un área de respaldo de 20m de ancho y 220m de largo, totalizando 4.400m², para permitir la operativa de buques postpanamax. Una nueva área de respaldo cubrió los 36m de longitud que no se habían incluido con la primera extensión. La ampliación incluyó la profundización de la Dársena II a – 12 m del PRH.

Proyecto N°8 – Puerto Capurro

La nueva terminal puerto Capurro contará con la infraestructura portuaria específica para la actividad de las flotas pesqueras que habitualmente operan en el puerto de Montevideo. Dispondrá de un sector para la pesca nacional y otro con mayor calado para las flotas extranjeras y nacionales de mayor porte, incluyendo un complejo frigorífico y áreas abiertas de almacenaje de contenedores refrigerados.
Se construirán 1000m de muelle con 2ha ½ de retro área. La obra incluye varios sub procesos en su desarrollo, entre otros, la ampliación del álveo, demoliciones de infraestructura existente en predios costeros expropiados, el traslado del dique Tsakos a la zona contigua a la refinería de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP) en Capurro, el dragado y acondicionamiento de la dársena, el relleno con material de dragado de los padrones costeros (650.000m3), la reubicación del Montevideo Rowing Club, la construcción de espacios públicos parquizados y licitaciones subsiguientes para construir y gestionar instalaciones frigoríficas y carga reefer.



Proyecto N°56 – Nuevo acceso elevado e incorporación de áreas al recinto portuario de Montevideo

Su principal objetivo es lograr segregar el transporte de las cargas de la movilidad urbana, potenciando el acceso Norte al puerto de Montevideo como nuevo ingreso y salida de todas las cargas del mismo. La obra consiste en una remodelación del acceso norte al puerto de Montevideo para eliminar el tránsito de camiones y el estacionamiento de estos fuera del recinto portuario.

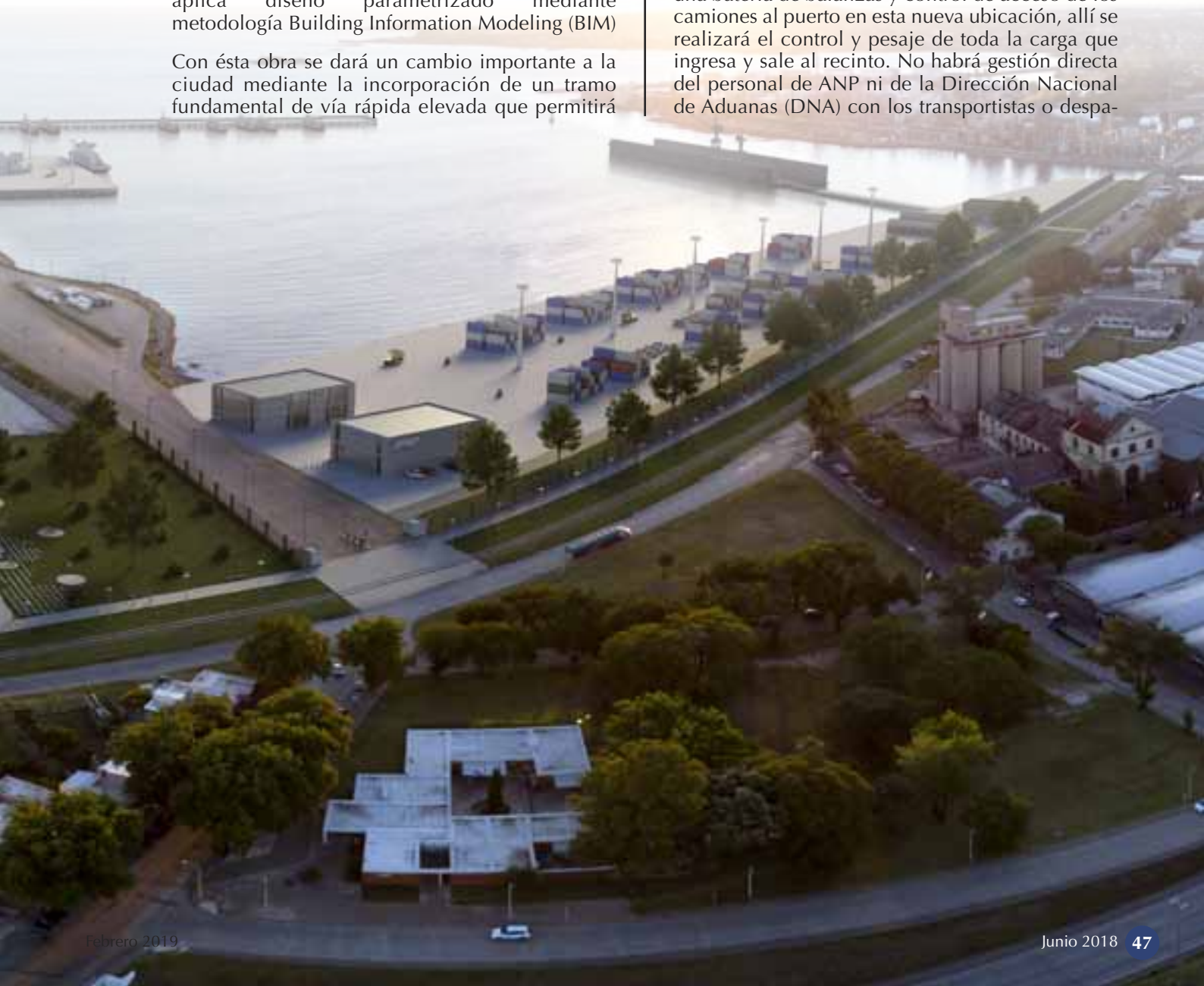
Incluye un acceso elevado que tendrá dos kilómetros de extensión con dos sendas de tres carriles en cada sentido, con un extremo en la rambla Baltasar Brum y San Fructuoso y el otro en la rambla Sud América y Rio Negro, con obras viales conexas que llegan hasta la rambla Franklin Delano Roosevelt y Río Branco. Permitirá que se separe la movilidad urbana de las cargas que entren al puerto pues el acceso elevado será exclusivo para transporte urbano. En la traza del mismo se incluye un puente en arco de 160m de luz. Es el primer proyecto de puente en el que se aplica diseño parametrizado mediante metodología Building Information Modeling (BIM)

Con ésta obra se dará un cambio importante a la ciudad mediante la incorporación de un tramo fundamental de vía rápida elevada que permitirá agilizar el tránsito desde el Oeste hacia los barrios Centro y Ciudad Vieja.

Para el puerto ofrecerá ventajas en varios niveles. La primera será en espacio portuario ya que la mitad de la superficie que hoy ocupa la rambla será incorporada como área operativa. La otra mitad se va a transformar en calle para que se pueda doblar a la izquierda en la calle Colombia hacia el Centro y será sólo para movilidad urbana. Los camiones con carga van a poder transitar solo por dentro del recinto portuario, desde el acceso Norte hasta el acceso Maciel.

Reacondicionamiento de los ingresos y funcionamiento portuario.

ANP continuará con el relleno de un sector de la bahía sobre el acceso Norte ganando área portuaria necesaria para el reacondicionamiento del nuevo ingreso al puerto. Este acceso general tendrá un control único totalmente informatizado en el que estarán centralizados todos los organismos del Estado que hoy están diseminados por los diferentes accesos. Para el nuevo funcionamiento de los sistemas portuarios se rediseñara la disposición de una batería de balanzas y control de acceso de los camiones al puerto en esta nueva ubicación, allí se realizará el control y pesaje de toda la carga que ingresa y sale al recinto. No habrá gestión directa del personal de ANP ni de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) con los transportistas o despa-



chantes sino que se hará un control con personal de ambos organismos desde un Centro de Control de Televisión (CCTV).

El sistema será simple, replicando avances tecnológicos que existen en otros puertos del mundo en los que los usuarios auto gestionan su ingreso mediante distintos sistemas que usan TAG para recibir información. La orden de trabajo se podrá leer desde un código de barras que el transportista podrá tener incluso en su celular, al pasarlo por un lector -si todo está correcto- el sistema lo habilitará para que su vehículo y su carga ingresen. La identificación personal del conductor del vehículo se hará por relojes biométricos que -leyendo su huella dactilar- podrán enviar al sistema sus datos, allí deberán estar al día todas las regulaciones laborales que se deben cumplir en nuestro país. Cuando sea necesario, se harán inspecciones por parte de la DNA y el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca (MGAP). Ante la eventualidad de que surja un inconveniente, en cada balanza habrá una caseta con un teléfono para comunicarse con los funcionarios de ambos organismos que, por turnos, cumplirán con tener el puerto abierto las 24 horas los 365 días del año.
Estos cambios se corresponden con los planteados en el Proyecto N°50 Multipuertos, que establece que las cargas que lleguen a puerto dejen de hacerlo anárquicamente, sino que lleguen con agenda previa. El funcionamiento del puerto debe ser ordenado, evitando su saturación y la de la ciudad. Para esto se está construyendo una playa de pre embarque de 2 ha en la intersección de la Ruta Nacional N°1 Dr. Hugo Batalla y la Av. Dr. Santín Carlos Rossi. Todas las cargas, previamente a ingresar al puerto de Montevideo, deberán pasar primero por éste sector de pre embarque donde estarán ubicadas las oficinas de la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU) para gestionar la documentación necesaria para ingresar al puerto. No se realizarán esos trámites en el recinto, deberán ser realizados con anterioridad, tanto por los transportistas como por los despachantes de aduana. Allí podrán esperar su turno, con día y hora, en la agenda de entrada, éste turno sólo lo podrá otorgar el operador portuario. En el futuro se prevé construir una segunda playa de pre embarque si la Administración considera que es necesario en función de la demanda.

Desde el CCTV de ANP habrá una gestión de alertas de distintas situaciones imprevistas, como que un camión deje de funcionar y no pueda circular dentro del puerto. El personal de ANP podrá brindar una solución en comunicación con el transportista por los elementos tecnológicos disponibles.

El reacondicionamiento de ingresos y circulación interna en el puerto se realizará en etapas. Se habilitará una segunda Marsellesa, una nueva vía libre interna de 25m de ancho contra el límite del recinto portuario. Por allí se van a conectar las cargas desde el nuevo acceso Norte con los muelles públicos y la Terminal Cuenca del Plata (TCP). Para esto ya ha sido incorporada al puerto el área N°51 que llega hasta lo que hoy es la sede del Ministerio de Turismo (MINTUR). Los camiones agendados para operar en la TCP quedarán establecidos en esa área y una vez que se autorice su ingreso, podrán circular hasta el acceso Maciel. En cuanto al último tramo se están estudiando alternativas para tratar de que las cargas no salgan nuevamente a la ruta, ya que desde el entorno del

actual MINTUR -que será transformado en nueva Terminal de Cruceros del Puerto de Montevideo- hasta Maciel son 200m en los que la carga tendría que salir a la rambla y entrar nuevamente al recinto.

A medida que vaya evolucionando la movilidad de cargas internas al puerto, el acceso Florida será suprimido como tal, pasando a ser un pasaje y un sitio operativo para el Área Operaciones y Servicios, generando así más áreas de operaciones y comerciales.

El ferrocarril ingresará al recinto en una nueva ubicación a la altura de dónde hoy está instalada la empresa Lobraus. Pasando la calle Tajes cruzará hacia dónde hoy está el dique Tsakos y su vía irá paralela a la senda Rio Branco hasta donde hoy se encuentra el club Rowing. Allí se genera un corte y alrededor de 500m de vía ingresaran dentro del predio concesionado para la terminal de derivados forestales (UPM). La vía central continúa hasta conectar con el resto de los recorridos viales que hoy existen en el recinto hacia los muelles.

La relación puerto-ciudad en los últimos años ha pasado por diversos desafíos fruto del exponencial crecimiento de la actividad portuaria. En la centenaria historia de ANP se han buscado muchas soluciones, incluso con la contratación de asesores internacionales, revisando ejemplos de cómo se solucionan estos en otras partes del mundo. Con el propósito de facilitar el comercio exterior y con una estrategia de desarrollo productivo sostenible, la ANP está realizando obras de enorme envergadura que reordenan el principal puerto del país para mejorar su relación con la ciudad y su propio funcionamiento.

Responsables por ANP:

Coordinación institucional Proyectos de la Bahía de Montevideo
Arq. Néstor Fernández
Arq. Julio Goldzak
Cr. Diego Lorenzo

Proyecto N°1 - Muelle C y su ampliación
Arq. Alfredo Gon alvez
Esc. Ana Cáceres

Proyecto N°8 - Puerto Capurro
Arq. Julio Goldzak
Ec. Lourdes Manzour
Cra. Alicia Abelenda

Proyecto N°56 - Acceso elevado
Ing. Andrés Nieto
Cra. Adriana Outeda

Proyectos complementarios

- Construcción de nueva playa de estacionamiento de camiones de ANP
- Traslado del dique Tsakos.
- Reubicación del Montevideo Rowing Club.
- Reubicación de Lobraus S.A.
- Iniciativa para muelle especializado en carga de celulosa que implica retro áreas y nuevo muelle (UPM).
- Circulación interna.
- Áreas de Obrinel
- Transformación de áreas actuales del Montevideo Rowing Club y Clain S.A. como áreas terrestres retro operativas.
- Ventanilla Única Portuaria (VUP). Todos los organismos en un solo lugar (Acceso Norte). Desarrollo propio de software.
- Implementación del Sistema Multipuertos. Desarrollo propio de software.
- Pagos electrónicos las 24 hs. desde 2020. Desarrollo propio de software.
- Agenda electrónica para ingreso de camiones (Agen Port).
- Contingencia sistemas de información (Datacenter).
- SIGPort y otras aplicaciones para mejora de la gestión.

PUERTONLINE
Noticias de ANP

25 de enero de 2019

Firma de acuerdo operativo entre ASP–Bolivia y ANP Uruguay

La Administración de Servicios Portuarios de Bolivia (ASP-B) y la Administración Nacional de Puertos de Uruguay (ANP) firmaron el 23 de enero un acuerdo operativo para mejorar la importación y exportación de mercadería boliviana por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

La firma de este acuerdo operativo es el resultado de un trabajo de varios años, que nos permite tener presencia en los puertos de Nueva Palmira y Montevideo que están conectados a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná con Bolivia, informó el gerente ejecutivo de la ASP-B, David Sánchez. Manifestó que el acuerdo define la presencia de funcionarios de la ASP-B en Uruguay, intercambio de información y un trato preferente para la mercancía boliviana.

Por su parte, el vicepresidente de la ANP, Juan José Domínguez, expresó que el acuerdo es una pauta regional de funcionamiento portuario, que busca generar nuevos mecanismos y perfeccionamiento en el método de transporte de mercancía. *Este acuerdo nos parece importante, porque estas cosas dan la pauta de que podemos llevar adelante un MERCOSUR muy fuerte donde podemos interrelacionarnos y aprovechar ventajas como país, refrendó.* Por su parte, el viceministro de Comercio Exterior e Integración de Bolivia, Benjamín Blanco, dijo que el convenio es resultado de la integración y hermandad entre Bolivia y Uruguay. Explicó, que es el primer paso para el establecimiento de un mecanismo logístico que permita el movimiento de la carga boliviana en condiciones preferenciales. *La solidaridad del pueblo uruguayo con el enclaustramiento marítimo de Bolivia ha sido manifestado por los movimientos sociales, el ex mandatario José Mujica y el actual gobierno del Dr. Tabaré Vázquez, que hoy se materializa con este acuerdo y acciones concretas para superar la dura condición que vive el país,* remarcó.

Fuente: Cancillería / Embajada de Uruguay en Bolivia

Fotos: Administración de Servicios Portuarios de Bolivia (ASP-B)

27 de mayo de 2019

El desarrollo logístico como impulso. Foro Pequeños países, grandes oportunidades.

El día miércoles 22 de mayo tuvo lugar en Montevideo el foro ***Pequeños países, grandes oportunidades***. Fueron anfitriones del evento el Instituto Nacional de Logística (INALOG), el Grupo BID y la Administración Nacional de Puertos (ANP). En la Torre de las Telecomunicaciones de Antel se presentaron ponencias respecto a las experiencias de países como Israel (***Una apuesta a la I+D***), Finlandia (***Una apuesta al medio ambiente como generador de negocios***), Suiza (***Una apuesta a la adaptación de la educación a la industria***), Chile (***Una estrategia a la apertura comercial***), Corea (***Una apuesta al desarrollo económico***), Paraguay (***El crecimiento paraguayo y la oportunidad de incrementar los servicios logísticos***) y Uruguay (***Una apuesta al hub logístico***).

En la tarde el evento se desarrolló bajo el lema genérico ***El encendido logístico***. Su apertura estuvo a cargo del ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi. En su conferencia repasó el camino institucional que ha recorrido el INALOG hasta el presente, le vaticinó un futuro promisorio por la importancia que la logística adquiere día a día como generador de valor agregado y por el fermental intercambio del sector público y privado que construye. A continuación realizó un repaso de las acciones que en pro de esa generación de valor realiza o tiene en ejecución el MTOP, como el sistema SITRAC del cual comentó que *(…) vencidas resistencias en el camino, significará un salto en la calidad del transporte carretero que en nuestro país es de alrededor del 90%*. Para Rossi el proyecto del Ferrocarril Central (FC) es resultado de un proceso fuerte, pensado y bien construido que *(…) será un paso fundamental para el avance del modo ferroviario, como columna vertebral para futuros desarrollos desde el FC*. En esta gestión su cartera ha invertido un promedio de 500 millones de dólares por año en el sistema vial, señaló.

El ministro también se refirió a los avances en materia portuaria como el fortalecimiento del Sistema Nacional de Puertos (SNP), la construcción del muelle C y su extensión, la construcción del acceso elevado sobre la rambla, la profundización del canal Martín García a 34 pies y especialmente destacó la autorización otorgada por el gobierno argentino para la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a -14 m. En ese sentido reafirmo que *(…) estamos decididos a avanzar a -14 m de profundidad en el puerto de Montevideo, en etapas, preparando el puerto a las nuevas exigencias*.

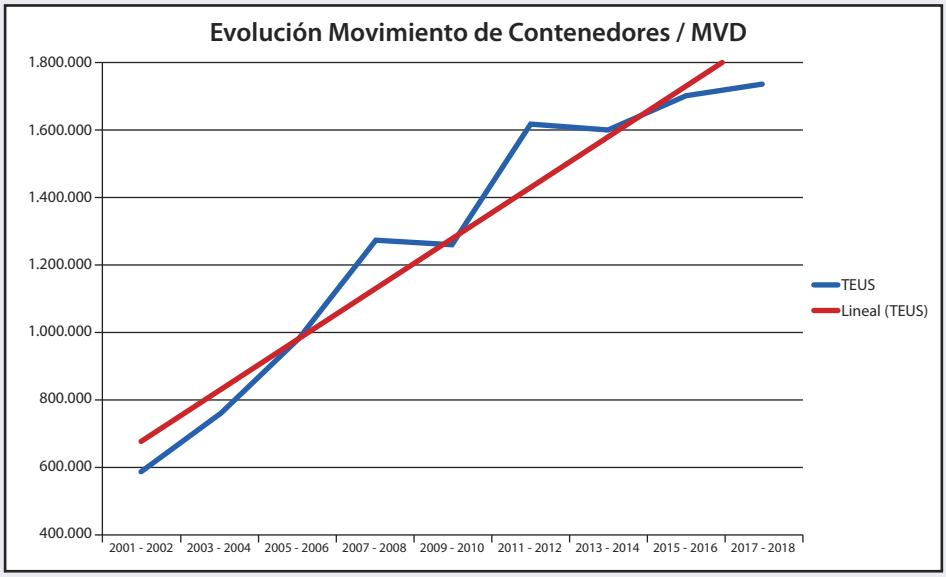
Para finalizar su presentación el ministro expresó *Debemos hacer que los proyectos apunten más allá de un período de gobierno o de dos o de tres. En Uruguay todos se pronuncian a favor de las políticas de estado, pero en la práctica pocas políticas de Estado pasan la prueba de los cambios*.

El presidente del Directorio de la ANP, Ing. Nav. Alberto Díaz disertó bajo el título **Uruguay: *Una apuesta al hub logístico. Proyectos que fortalecen al hub regional.***

En primer lugar Díaz precisó que los objetivos de ANP siempre buscan cumplir con las políticas de Estado para el transporte que se fijan desde el MTOP. Analizó el desarrollo de la empresa, sus decisiones, inversiones, proyectos y resultados considerando el último período de desempeño del puerto de Montevideo a partir del año 2002, luego de algunos años de implementación de la Ley de Puertos bajo distintos partidos políticos y responsables de gestión.

Contenedores

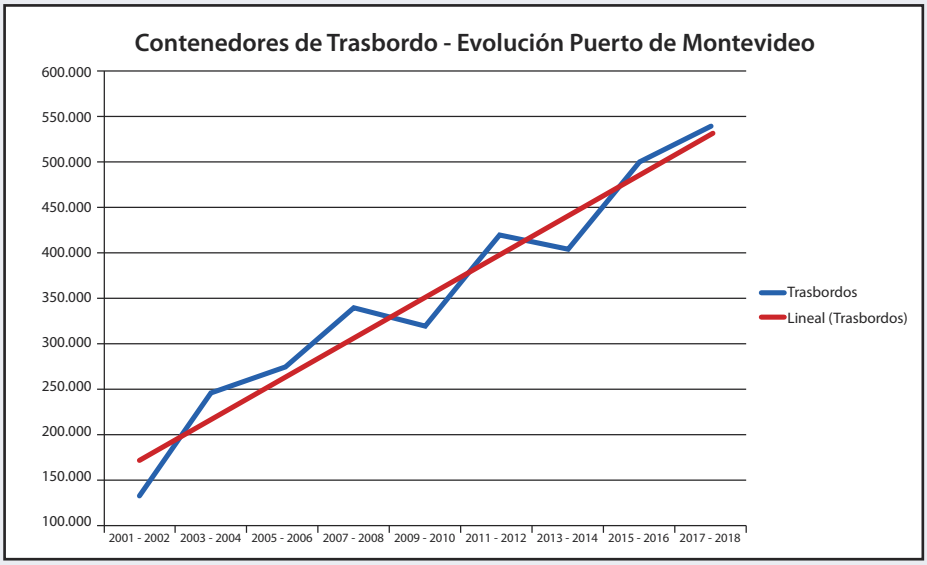
Al poner en pantalla la gráfica de movimiento de contenedores (en TEUS) afirmó que al analizar los números éstos le merecen *(…) una primera reflexión: el período marca una tendencia siempre en alza, más allá de subidas y bajadas*. En la evolución de movimientos en toneladas en el puerto de Montevideo, *se repite una gráfica con subidas y bajadas, pero se mantiene siempre la tendencia de un comportamiento al alza*.



Transbordo

Respecto al tema transbordo Díaz explicó que *(…) lo queremos para asegurar la conectividad marítima del Uruguay con el mundo, para que las navieras sigan viniendo al puerto de Montevideo y lo utilicen como hub de distribución. Para esto la primera ventaja que les ofrecemos hoy es un puerto a mayor calado que los de la región.*

Considerando cuáles piensa que son las ventajas de este ofrecimiento Díaz manifestó que *(…) los fletes que se hacen desde Montevideo al mundo no se pueden hacer desde otro puerto cercano y –en teoría- deberían ser más baratos*. La captación del trasbordo, mantener la conectividad y posicionar al Uruguay como centro de distribución regional es estratégico para Uruguay, subrayó.



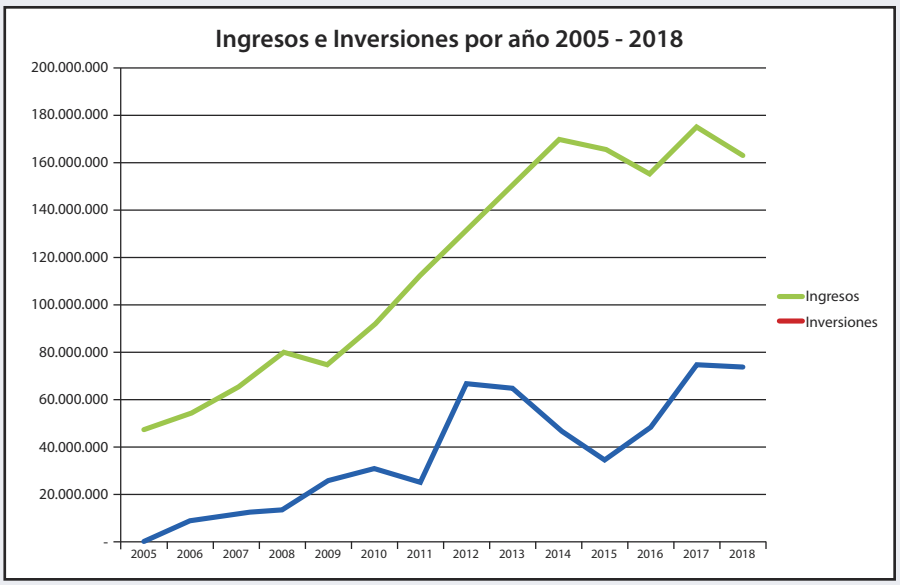
Cruceros

Respecto al tema cruceros el presidente de ANP subrayó que la administración organiza su accionar en base a unidades de negocio, respecto a la unidad de negocios Cruceros aclaró que *(…) nuestra estrategia está centrada en brindar un salto cualitativo en servicios con una nueva Terminal de Cruceros, en la que se puedan embarcar pasajeros por el puerto de Montevideo. El efecto que esperamos es que algunos de los barcos permanezcan más tiempo en puerto para aumentar el número de intercambio de pasajeros, que ya tenemos, pero es muy bajo.*

Inversiones

Díaz informó que los ingresos de la ANP eran en 2003 del orden de los 30 millones de dólares y hoy son de alrededor de 170 millones: *¿Qué hicimos con ese dinero? Inversiones que salen de los balances de la ANP, con números claros de lo que se pagó en obras. En los últimos 3 años hemos invertido alrededor de 70 millones de dólares por año en infraestructura. Algunas de las inversiones verán sus resultados y se amortizarán en los próximos años,* afirmó.

Agregó que *(…) el cambio que ha tenido el puerto de Montevideo ha sido importantísimo y seguimos proponiendo cambios que están definidos en el Plan Maestro y en el cual son clave la sustentabilidad y la conectividad.*



CIFRAS PORTUARIAS / Información destacada por la División de Desarrollo Comercial de ANP

La actividad portuaria en América de Sur

El transporte marítimo en América Latina – que representa cerca del 90% del total de las cargas de esta región – ha mostrado un gran dinamismo en los últimos años y los puertos sudamericanos no son ajenos a este proceso de aumento sistemático en la capacidad de los buques. Entre 1990 y 2010 los puertos de América del Sur crecieron a una tasa promedio anual del 14%, igualando el desempeño de puertos de lejano oriente y superando incluso la de puertos europeos y de los EEUU que crecieron a tasas promedio anuales de 8% y 5% respectivamente.

Las costas este y oeste de América del Sur han tenido distintos comportamientos. Entre 1997 y 2008 el comercio marítimo -medido en TEUS- creció a una tasa promedio anual de 15% en la costa oeste y 12% en la del este. Esto se produjo en un marco de creciente globalización del comercio y la producción y con una tasa de crecimiento del comercio internacional que supera a la del PBI global. A su vez, el transporte de contenedores crece a mayor tasa que el comercio internacional y aún mayor es la tasa de crecimiento mostrada por la actividad portuaria.

Considerando el período entre 1985 y 2010 -usando como el año base 1985 = 100- tenemos que el PBI global creció hasta 230, el comercio mundial (en volumen físico) hasta 368, el transporte marítimo contenerizado hasta 845 y el rendimiento de los puertos alcanzó un valor de 1035.

Dimensión de los buques porta contenedores

Cuando APL[1] -empresa visionaria en el desarrollo del contenedor- desarrolló una nueva red de transporte, sin usar el canal de Panamá, nació la nave denominada Post- Panamax. Desde la perspectiva económica el principal atractivo de estas megas naves es la economía de escala. El costo de explotación de un buque de 6.000 TEUS no es proporcionalmente más elevado que el de un buque de 4.000 TEUS.

[1] *Empresa de transporte de contenedores, fundada en 1849 durante la fiebre del oro en California y que cuenta hoy en día con una red de alcance a más de 105 países alrededor del mundo (www.apl.com)*

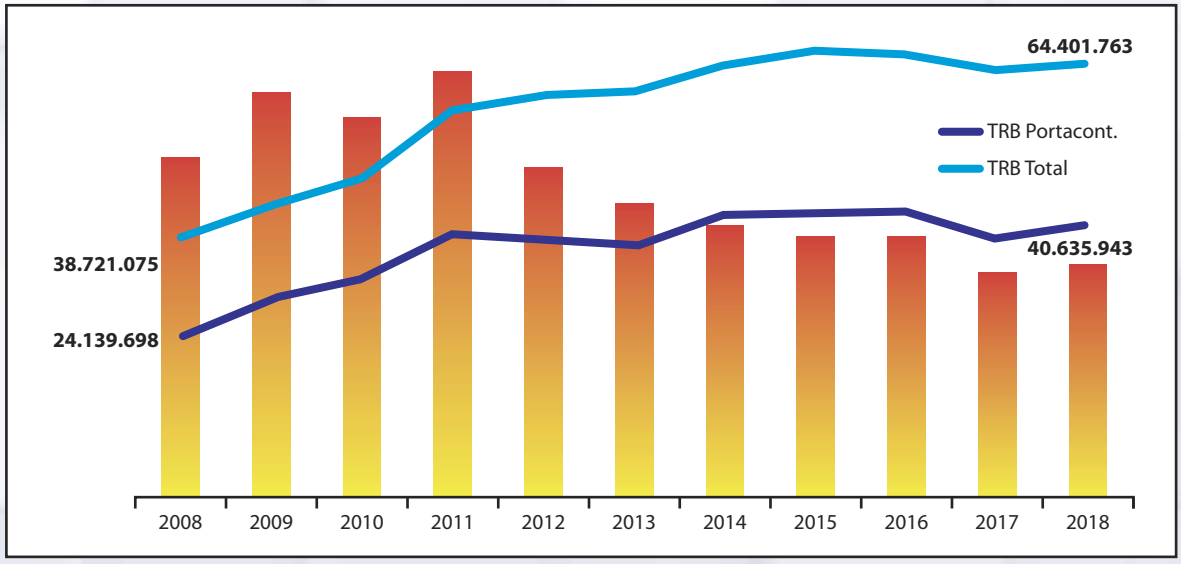
Los problemas que ha enfrentado la flota Post-Panamax son principalmente la descarga masiva de contenedores en un solo puerto de escala, las mangas de canales de accesos y la profundidad en los puertos, el desafío de llenar un gran buque con carga, el gasto vinculado a la prestación de servicio con grúas pórtico de tamaño adecuado y otras piezas de equipo e infraestructura. En 1996 sale a navegar la nave Regina Maersk con una capacidad de 6400 TEUS dando inicio así, a un nuevo desarrollo en el mercado de los buques portacontenedores. Desde ese año el tamaño máximo de buques portacontenedores no ha parado de crecer: 6600 TEUS en 1997, 7.200 TEUS en 1998 y hasta 8.700 TEUS en 1999.

En lo que va del presente siglo, los buques entregados han sido con una capacidad aproximada de 9.000 TEUS. De esta manera el desarrollo de la flota Post-Panamax ha sido constante y hoy compone cerca del 30% de la flota mundial.

Puerto de Montevideo

El puerto de Montevideo no es ajeno a esta realidad y ha visto como el tamaño de los buques que arriban se ha incrementado. Un indicador de esto es a través del Tonelaje de Registro Bruto (TRB). Si consideramos la sumatoria del TRB de los buques comerciales en el período 2008- 2018 por ejemplo, hubo un crecimiento de más del 66%, que se explica por una mayor capacidad de los buques portacontenedores arribados.

Evolución arribos y sumatoria TRB 2008 – 2018



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANP.

Comparativo sumatoria TRB de buques: Años 2008 – 2018

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Cont.	24.139.698	29.801.587	32.499.591	39.183.446	38.666.988	37.549.451	42.037.013	42.437.908	42.488.877	38.591.532	40.635.943
Total	**38.721.075**	**43.623.343**	**47.473.312**	**57.524.887**	**59.702.291**	**60.419.169**	**64.299.114**	**66.471.881**	**65.844.913**	**63.513.899**	**64.401.763**

Comparativo arribos de buques: Años 2008 – 2018

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Cont.	819	976	913	1.027	794	709	654	629	628	544	559
Total	**5.232**	**4.881**	**4.531**	**5.087**	**4.550**	**4.331**	**4.708**	**4.369**	**4.141**	**4.442**	**4.246**

Comparativo TRB promedio de buques: Años 2007 – 2012

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Cont.	29.475	30.534	35.596	38.153	48.699	52.961	64.277	67.469	67.657	70.940	72.692

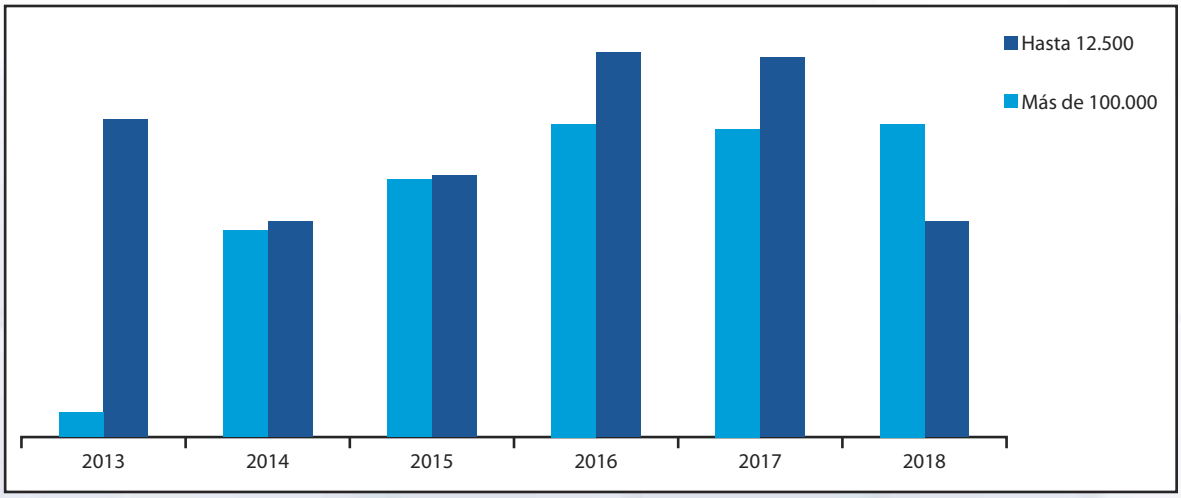
Fuente: ANP

En lo que respecta a los buques portacontenedores, la sumatoria de TRB, es decir el volumen de movilización anual, se incrementó en un 68 % en el periodo 2008-2018. Esto se explica por un crecimiento en el tamaño de los buques del orden del 23%.

En febrero de 2018 arribó el buque Santos Express, con 333 m de eslora, 48 de manga, 11.519 TEUS de capacidad y 118.945 toneladas. Asimismo, este buque dispone de 2.100 enchufes para carga refrigerada para contenedores de 40 pies. Dicho mega buque fue operado por Hapag Lloyd para el servicio US Gulf - South America East Coast (GS1) y su llegada confirma la inclusión del puerto de Montevideo en las líneas de los megaportacontenedores.

Arribos por grupo de TRB	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Hasta 12500	51	90	91	62	51	75
De 12.501 hasta 24.999	46	11	41	7	4	110
De 25.000 hasta 37.499	33	24	33	74	106	63
De 37.500 hasta 49.999	15	2	2	22	35	51
De 50.000 hasta 62.499	12	31	35	85	109	86
De 62.500 hasta 87.499	102	124	148	119	139	218
De 87.500 hasta 100.000	228	193	204	199	161	100
Más de 100.000	74	73	74	61	49	6
Total	**561**	**548**	**628**	**629**	**654**	**709**

Evolución buques portacontenedores según TRB

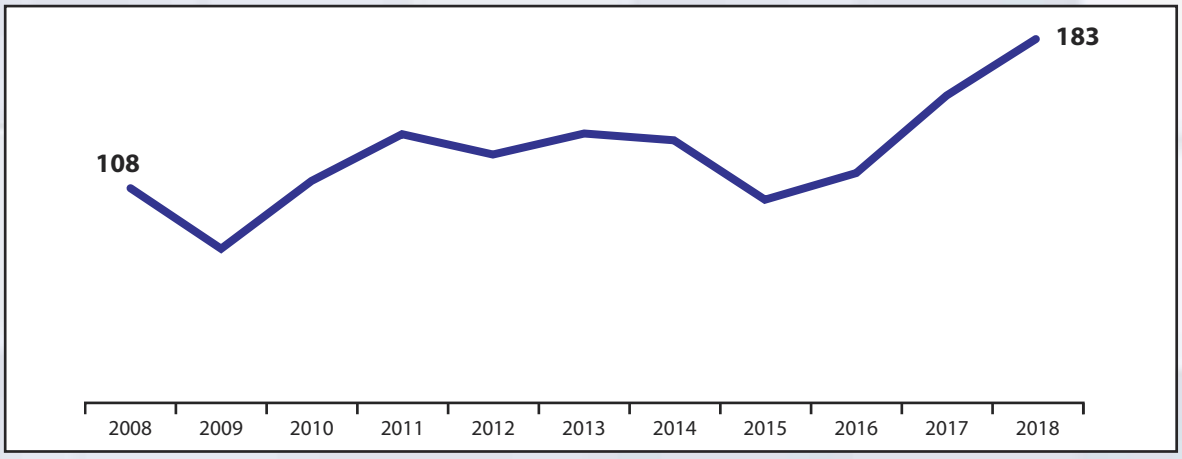


En resumen, se puede visualizar que ha crecido tanto el tamaño de los buques portacontenedores como la presencia creciente de buques de mayor TRB y eslora, generando un crecimiento en las cifras de movilización de contenedores en cada escala y ocasionando así una mayor demanda de espacios y lugares para atraque.

Buques graneleros

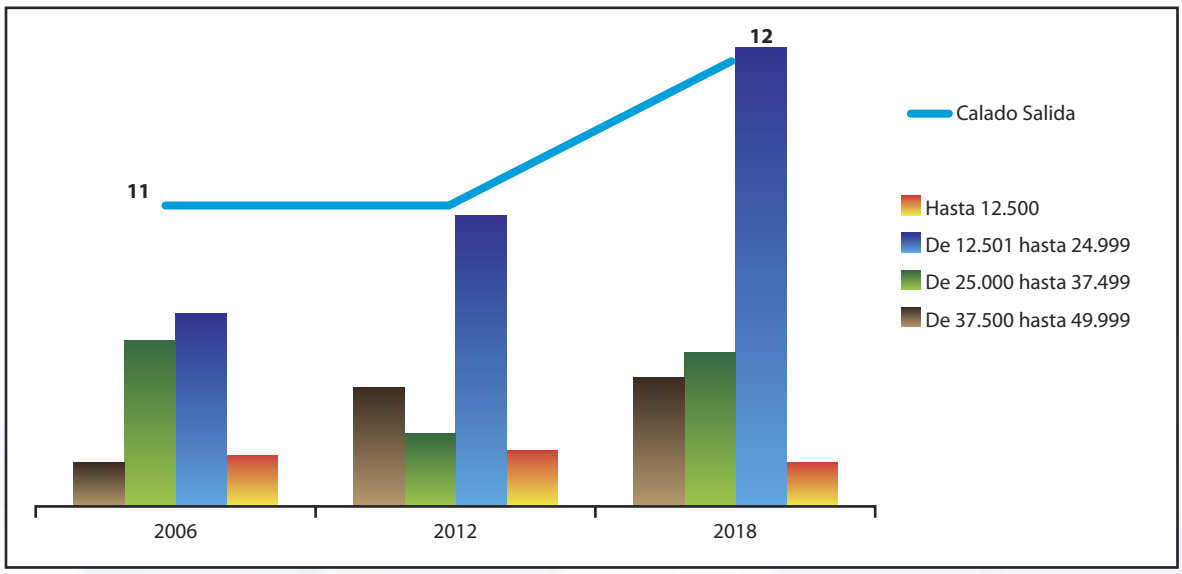
El arribo de este tipo de buques al puerto de Montevideo reflejó los vaivenes de la economía mundial y el mercado de granos, con una caída en 2009, un pico de arribos en 2011 y posteriormente un descenso en 2012 y 2015, y a partir de ese año reiniciar la senda del crecimiento.

Evolución arribos buques graneleros



Arribos por Grupo de TRB	2018	2012	2006
Hasta 12.500	10	13	12
De 12.501 hasta 24.999	107	68	45
De 25.000 hasta 37.499	36	17	39
De 37.500 hasta 49.999	30	28	10
Total	**561**	**126**	**106**

Buques graneleros con mayor calado registrado



Cantidad de buques graneleros con mayor calado registrado en el puerto de Montevideo.

Nombre	Año	Calado Salida
Olivia R	2018	12
Anémona	2012	11
Taiho Maru	2006	11

"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 desarrollo 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.

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 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.

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.

Infraestructura para el CRECIMIENTO

Luego de su ampliación de 180 metros, el muelle C está en servicio multipropósito.

- Con 510 metros de largo y 34 m de ancho.
- Con un área de respaldo de 4.400 m^2.
- La ampliación incluyó la profundización de la dársena II a – 12 m del PRH.
- Fundado a - 14 metros.

Crece el puerto de Montevideo, crece Uruguay.

www.anp.com.uy

Comunicación ANP,
@AnpComunicación
Administración Nacional de Puertos

ANP
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay