

AVP

EL OBSERVADOR SÁBADO 22 • DOMINGO 23 • OCTUBRE 2022 | SUPLEMENTO DE 8 PÁGINAS



Dr. Juan Curbelo, Presidente de la ANP

Reforzar la idea del Puerto de Montevideo como hub estratégico

LA PRINCIPAL TERMINAL PORTUARIA APUNTA A REFORZAR SU INCIDENCIA EN LA REGIÓN CON MAYOR PRODUCCIÓN. EL JERARCA INDICÓ QUE ASPIRAN A DUPLICAR LA CARGA Y LLEGAR AL HITO DEL MILLÓN DE TEUS. “A LOS 30 AÑOS DE LA LEY DE PUERTOS, CREO QUE SE VA A LOGRAR ESE OBJETIVO”, DIJO

En marzo de 2020, Juan Curbelo del Bosco tomó el mando de la Administración Nacional de Puertos (ANP) al asumir como Presidente. El día del acto, que contó con la presencia de autoridades del gobierno, del Centro de Navegación y del sindicato, dejó en claro la línea a seguir: “El desafío es entender que la gestión de las empresas públicas no tiene que estar teñida de ideología sino que tiene que haber pragmatismo”.

Agregó que resulta necesario direccionarse hacia el objetivo de optimizar, tener la mejor calidad de servicios portuarios, el desarrollo de las empresas que son las que generan prosperidad y beneficios a nuestras comunidades. También señaló que el desarrollo portuario significa descentralizar y generar riquezas en las distintas regiones.



DR. JUAN CURBELO DEL BOSCO, PRESIDENTE DE LA ANP

El objetivo es y será generar un puerto cada vez más eficiente y, especialmente, ordenado: “El ordenamiento portuario va a llevar al uso inteligente de las infraestructuras y a un puerto más competitivo y eficiente, que a fin de cuentas es el objetivo de la autoridad portuaria: que el puerto sea un eslabón de la cadena logística y del comercio exterior. Somos un instrumento, no un fin en sí mismo. Se ha logrado volver a captar casi el 90% del movimiento de contenedores de Paraguay, que pasa básicamente por Montevideo”.

Fin logrado, tres décadas después

Consultado por la estimación de cuánto será el crecimiento de la actividad cuando las tres terminales especializadas funcionen

“LA PRIORIDAD ES EL DESARROLLO DE LOS DISTINTOS PUERTOS DEL PAÍS”

“Estamos en un momento complejo pero nos sobran las ganas y la motivación para sortear esta situación para luego ir por un desarrollo portuario que signifique la mejora en la calidad de vida de los uruguayos”, manifestó Curbelo.

Es así que, en este contexto de los 30 años de la Ley de Puertos, el jerarca indicó que Montevideo cuenta con una ubicación geográfica inmejorable para convertirse en un hub regional. En entrevista que brindó a El Observador a principios de octubre, dijo que la instalación de las terminales especializadas de UPM, Terminal Cuenca del Plata y Obrinel ordenarán y harán más eficiente el puerto capitalino.

“La prioridad es el desarrollo de los distintos puertos del país y, en particular, del de Montevideo, que ha tenido en estos últimos años un cambio importante en cuanto a la mejora de las infraestructuras”, aseguró.

“Logró la profundidad de 13 metros. Eso hace a la competitividad. Ya han salido barcos de granos con 12,3, 12,5 metros. Eso significó que Obrinel (terminal especializada de granos) haya mejorado su capacidad, que saliera

con mayor carga. Es un beneficio directo para los exportadores”, continuó Curbelo.

El Presidente de la ANP remarcó que “todas” las medidas corren en esa dirección, y que por eso “son importantes” las obras que se han desarrollado. Como la inauguración de la terminal especializada de UPM y la de granos de Obrinel.

“En las próximas semanas se va a inaugurar un nuevo muelle de 14 metros de profundidad que va a permitir una mejora. Va a poder recibir granos de la región, básicamente de Argentina, para

“EL OBJETIVO ES Y SERÁ GENERAR UN PUERTO CADA VEZ MÁS EFICIENTE Y ORDENADO”

completarse en el Puerto de Montevideo. El nuevo muelle significa una mejora en infraestructura pero también una posibilidad mayor de ofrecer nuevos negocios en la región”, dijo.

Entre las iniciativas también figura el proyecto del puerto pesquero de Capurro, que se prevé finalizar en el primer semestre de 2023, en una obra de US\$ 100 millones. “Va a permitir que toda la industria de la pesca, en particular la extranjera, opere en mejores condiciones que hoy. También, la terminal especializada de contenedores (Terminal Cuenca del Plata) comenzará en abril del próximo año y va a significar un cambio superlativo en el posicionamiento del Puerto de Montevideo en el Río de la Plata y la región”, subrayó.

“ESTAMOS EN UN MOMENTO COMPLEJO PERO SOBРАН LAS GANAS”

con toda su capacidad, Curbelo señaló que dependerá de las obras de la terminal de contenedores y de cómo se trabaje en estos años.

“Los muelles públicos siempre van a tener actividad. Hay que reafirmarlo: no hay ningún monopolio, lo que hay es una prioridad para el atraque de los barcos. Cuando esa prioridad no se use, se van a utilizar los muelles públicos”, enfatizó el Presidente de la ANP.

“Creemos que si se sigue trabajando de esta manera, va a haber trabajo para todos los operadores portuarios. Aspiramos a duplicar la carga. Este año, si todo sale bien, se va a llegar al hito del millón de teus (contenedor de 20 pies). A los 30 años de la Ley de Puertos, creo que se va a lograr ese objetivo”, remarcó Curbelo.

“Ese es el primer mojón de crecimiento sostenible en el tiempo con el objetivo de que Montevideo sea el puerto hub de la región. Para eso, no hay que pensar solamente en nuestra carga. Hay que pensar en la que se pueda captar de Paraguay, Bolivia, el sur de Argentina, de algunos puertos que puedan estar colapsados en Brasil. Hay mucho para crecer. Y hablo de toda la comunidad portuaria”, aseveró.



CURBELO ASUMIÓ EL CARGO DE PRESIDENTE DE ANP EN MARZO DE 2020

Marcó la cancha

Un paso clave hacia el desarrollo

LA LEY DE 1992 SIGNIFICÓ PUERTOS MÁS EFICIENTES, COMPETITIVOS E INTEGRADOS A LAS RUTAS MARÍTIMAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

La legislación N° 16246, aprobada en 1992 y conocida como la Ley de Puertos, supuso una transformación para el sistema portuario que se mantiene tres décadas después. Además de multiplicar por 10 el movimiento de contenedores, marcó una proyección de crecimiento en todos los aspectos del Puerto de Montevideo, que rebota en las demás terminales portuarias del país.

Hace 30 años, el sistema portuario uruguayo vivía un período de estancamiento en la movida de cargas mientras observaba que sus competidores regionales daban pasos trascendentes hacia el desarrollo.

A partir de la nueva ley, se pudo entonces contar con puertos más eficientes, dinámicos, competitivos e integrados a las rutas marítimas del comercio internacional, y marcó un antes y un después en la actividad portuaria nacional.

¿Qué dice la ley? ¿Qué cambios representa? En primer lugar, los servicios portuarios se prestarán en los puertos comerciales de la República durante las 24 horas

del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere.

Además, entre sus puntos más importantes, la circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. “Las actividades que se cumplan en dicho puerto no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercaderías y quedarán limitadas a operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al puerto podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas”, señala el texto de la legislación.

A su vez, durante su permanencia en la zona aduanera portuaria, las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación. Cuando sean introducidas desde el Puerto de Montevideo al terri-



LA LEY MULTIPLICÓ POR 10 EL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES

torio aduanero, se considerarán importaciones o despachos de entrada procedentes del exterior “a todos los efectos y deberán cumplir los trámites y pagos que correspondan”.

“Las mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser introdu-

cidas al Puerto de Montevideo, deberán ajustarse a las normas que rigen para la exportación o para el despacho de salida del país”, según la ley de 1992.

Esta legislación también trae un asunto de descentralización, en la que el Poder Ejecutivo establece

la política portuaria y el control de su ejecución. “Fomentará la descentralización de los diferentes puertos de la República, sin perjuicio de asegurar la debida coordinación de las actividades que se desarrollen en ellos. Asimismo, velará para que aquellos servicios que se presten en régimen de libre competencia se efectúen en condiciones tales que efectivamente la garanticen, reservándose en todo caso el derecho de fijar tarifas máximas para tales servicios”.

En definitiva, la ley de puertos terminó con el monopolio estatal, instauró la competencia, y la autoridad es el garante de que esto se cumpla. A su vez, en la actualidad en el puerto conviven un sin número de actividades, desde operaciones de carga y descarga, depósitos logísticos y almacenaje. El desarrollo ha sido exponencial: se han generado puestos de trabajo en toda la cadena, con empleos de mano de obra no calificada hasta de alta calificación. Así, el puerto ha ganado en tecnificación, capacitación continua y profesionalización de recursos humanos.

Infraestructura, innovación y conocimiento

Para atender los eslabones de la cadena logística

130 años conectando Uruguay al mundo y el mundo a Uruguay

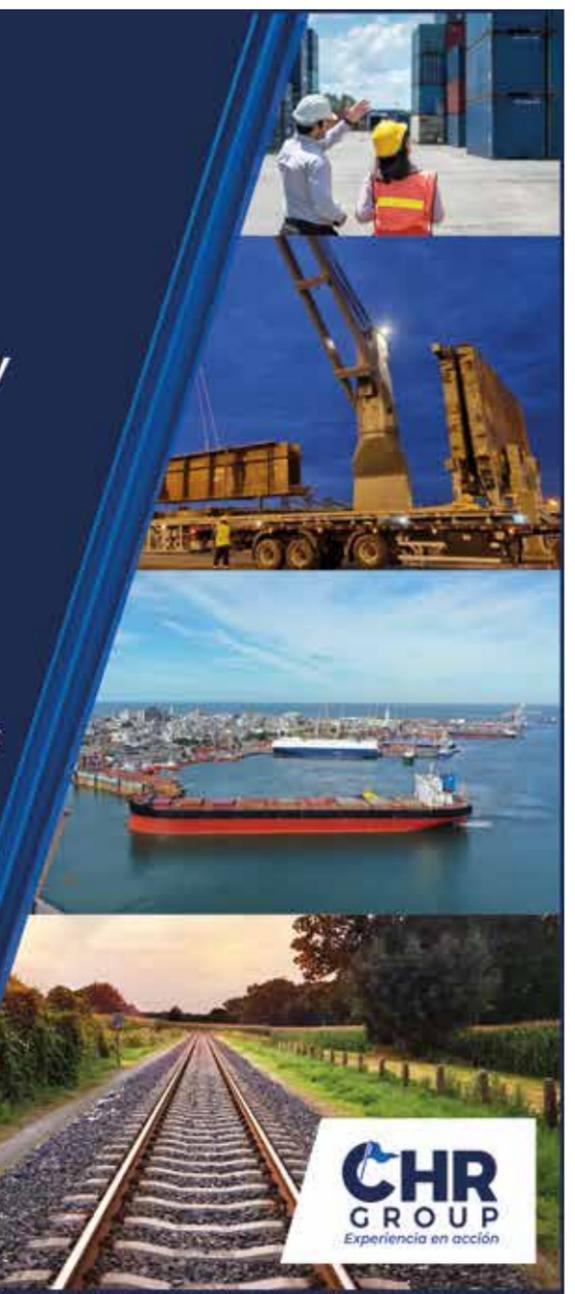
Desde 1892 a través de Christophersen, contribuimos a la integración de Uruguay con el mundo.

Hoy CHR Group es un grupo empresarial integrado por más de 15 empresas que desarrolla soluciones con el objetivo de responder a las necesidades del comercio internacional y acompañar el desarrollo del país.

Somos experiencia en acción

www.chr.com.uy

CHR
GROUP
Experiencia en acción



Daniel Loureiro, Vicepresidente de la ANP

La necesidad de mantener a punto el puerto ante la competencia regional

EL JERARCA INDICÓ QUE LA ACTUAL ADMINISTRACIÓN APUNTA A LAS TERMINALES ESPECIALIZADAS, COMO MODO DE REDISTRIBUIR CON INFRAESTRUCTURA ADECUADA LOS ESPACIOS DE LA TERMINAL PORTUARIA DE MONTEVIDEO, ASÍ SE SOSTIENE COMPETITIVO FRENTE AL MUNDO

Rordenar para mantenerse competitivo. Ese parecer ser el lema del actual Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP), Daniel Loureiro. Para este capitán de navío retirado la “verdadera competencia” del Puerto de Montevideo se encuentra en la región. “Si no acondicionamos el puerto con la infraestructura necesaria perderemos la guerra con los otros puertos. Esa es la esencia del tema”, aseveró.

Luego de tres décadas de una ley que cambió la dinámica portuaria, ahora resulta imprescindible implementar medidas para, justamente, conservar el espíritu de aquella legislación que “fue bisagra en el desarrollo de los puertos uruguayos”.

“Después de un esfuerzo de importancia por parte de las autoridades del gobierno de la época, en explicar algo que fue muy resistido en el momento, hoy tenemos una ley que práctica-



DANIEL LOUREIRO, VICEPRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

“LA POLÍTICA QUE
HEMOS TRAZADO ESTÁ
DANDO SUS FRUTOS
DEBIDOS”

mente nadie pone en tela de juicio por lo que ha representado para el posicionamiento del Puerto de Montevideo”, señaló Loureiro.

“Uruguay, a raíz de esto, está en un proceso virtuoso en el cual la dinámica portuaria se ha modificado por completo. Dando participación en una conjunción de interés público y privado para potenciar las capacidades del puerto con miras a la competencia en la región”, prosiguió el jerarca.

Por tanto, la “gran preocupación” de las autoridades portuarias en la actualidad apunta a pensar en las obras de infraestructura indispensables para que el puerto pueda cumplir con los exigentes estándares ambientales de la competencia internacional, para así mantenerse en el mapa de los puertos hub y atraer las principales líneas de navegación.

“Toda esa infraestructura necesita del aporte de capital que el Estado por sí mismo no puede brindar; y ese antes y después lo ha representado la Ley de Puertos de 1992”, asentó Loureiro. “Además, transformó el Puerto de Montevi-

deo, y extendió esa condición al resto de los puertos administrados por la ANP, de puerto libre”.

“Montevideo es el primer puerto libre de la costa este sobre el Atlántico sur. Hasta el día de hoy permanecemos con esa condición que permite que las mercaderías que ingresan en tránsito al recinto portuario puedan reorientarse, y no tengan sobrecostos. Existe una serie de requisitos que permiten las condiciones de puerto libre, que hace que ese régimen sea atractivo a los intereses de exportadores, de operarios, de navieras”, ahondó el Vicepresidente de la ANP.

Áreas especializadas

Loureiro remarcó que la administración actual se encuentra apegada a un “estricto cumplimiento” del marco reglamentario que derivó de la implementación de la Ley de Puertos, y al mismo tiempo, a contribuir y alentar a la especialización de las áreas dentro un espacio logístico del Puerto de Montevideo “que ha quedado reducido por la presencia de la ciudad”. “Por lo tanto, de alguna forma, atenta contra el desarrollo y la potenciación de las capacidades actuales del puerto”, dijo.

Es aquí donde urge una distribución del espacio con inteligencia y buena infraestructura para mantenerse competitivo. “Se hace imperioso algo así como un ordenamiento territorial interno del escaso espacio del recinto portuario”, indicó. “Entonces esa solución es propender a las terminales especializadas. Lo cual le da productividad, profesionalismo y ordenamiento a la actividad portuaria. Hoy tenemos la terminal especializada de contenedores TCP, de la cual no hay que olvidarse que nosotros somos socios, y que tenemos interés que esa terminal sea la mejor de la región”.



LOUREIRO DIJO QUE EL PUERTO “HA QUEDADO REDUCIDO POR LA PRESENCIA DE LA CIUDAD”

En 2001 se subastó la Terminal Cuenca del Plata en la Cámara de Comercio y la belga Katoen Natie resultó ser la ganadora. Hoy, TCP se compone por un 80% de acciones de ese consorcio y un 20% de la ANP.

“A su vez, acabamos de inaugurar la terminal especializada en celulosa de UPM en el Puerto de Montevideo. Como bien señaló el Presidente, no fue una gestión de nuestra administración sino que viene con el impulso de la anterior; nosotros nos encargamos de materializarla, de ejecutarla de la mejor forma posible y de cumplir con los plazos de los compromisos adquiridos. Estamos muy orgullosos”, subrayó Loureiro.

En esa línea de ponderar iniciativas concretas, el jerarca nombró la terminal de granos, Obrinel, que se encuentra en proceso de recapitalización, con una “inversión importante, con un muelle más, con capacidad de recibir graneles líquidos”, en lo que se

“ESTE DESAFÍO
ME OBLIGA A
ESTUDIAR Y ADECUAR
CONOCIMIENTO”

trata de otra área especializada en el Puerto de Montevideo.

Dentro de este esquema, también se ubica la terminal de pesca en Capurro, la que se espera finalizar obras en el primer semestre de 2023. “Prendemos concentrar en un futuro a toda la pesca nacional”, en una iniciativa que “forma parte del proceso de ordenamiento del espacio portuario capitalino”, explicó el Vicepresidente de la ANP.

En el pasado, el muelle Mántaras del Puerto de Montevideo servía para la actividad pesquera; pero ahora ese lugar ha sido ocupado por la terminal de celulosa y los pescadores han sido desplazados a los muelles públicos. “No tienen una infraestructura adecuada. Ahora pretendemos en este reordenamiento del espacio darle las condiciones que la pesca nacional merece para su desarrollo”, añadió.

En definitiva, “el horizonte nuestro en política portuaria es asentar el ordenamiento del reducido espacio del recinto portuario a través de la implementación de terminales especializadas”, concluyó Loureiro.

Gran dinámica en 2021

Cifra récord para el puerto capitalino

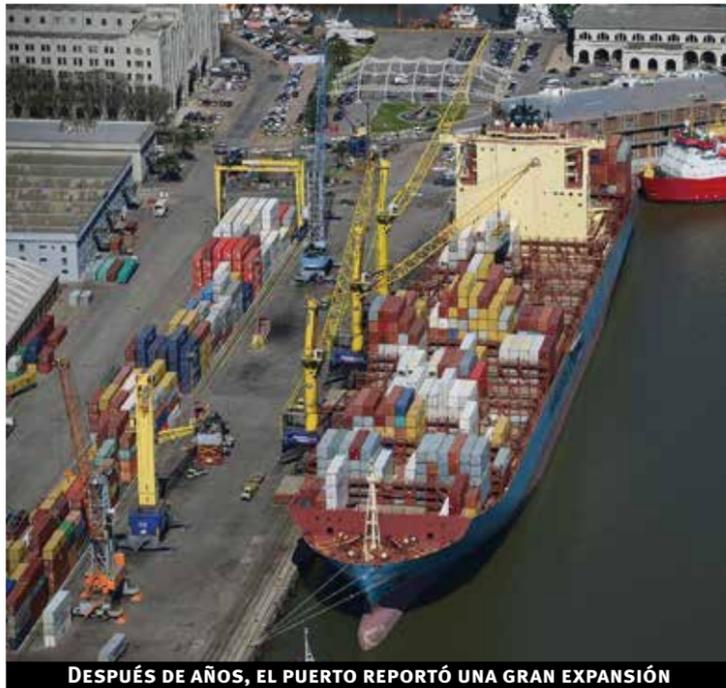
EL DATO DEL MOVIMIENTO DE MERCADERÍAS REFUERZA LA BUENA IDEA, LAS INTENCIONES Y LOS OBJETIVOS DE LA LEY DE PUERTOS DE HACE 30 AÑOS

El movimiento total de mercaderías, tanto en carga como en descarga, el Puerto de Montevideo, medido por su peso en toneladas, presentó un nuevo récord histórico en 2021, al aumentar un 29% en comparación con 2020, según datos del Instituto Nacional de Logística (INALOG).

El organismo, en su último informe de análisis y estadísticas, agrega que la terminal portuaria capitalina presentó aumentos en todas sus modalidades: el movimiento a granel creció un 64%, los de carga general un 22%, y los de contenedores reportaron crecimientos del 18%.

Los graneles se expandieron 64% en 2021 debido al crecimiento de las cargas de atados de tronco; y los movimientos de carga general aumentaron 18% debido a las cargas de chip de madera, y las cargas y descargas de fertilizantes.

Si se analiza la variación desde 2017 (cifra récord previa) en términos de toneladas, "se observa un crecimiento del 24% en el total movilizado del año 2021",



DESPUÉS DE AÑOS, EL PUERTO REPORTÓ UNA GRAN EXPANSIÓN

indica el INALOG. En promedio, entre 2014 y 2021, el 66% de los movimientos correspondieron a mercadería contenerizada, el 20% a granel y el 14% restante a carga general.

Se destaca en 2021 el aumento interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación de carne bovina congelada (31%), cítricos (24%), malta de cebada (12%),

leche concentrada (8%), soja (6%), y madera (53%), continua el INALOG en su reporte.

En el caso de las exportaciones de madera, los aumentos se debieron al crecimiento de las exportaciones de madera en chips 316%, en bruto de 33%, madera aserrada de 20% y madera contrachapada de 2%. Por otro lado, hubo un descenso interanual en 2021 de las solicitudes de exportación de arroz (-20%) en términos de peso.

A su vez, el movimiento de contenedores medido en miles de Teus (unidad de medida de capacidad del transporte marítimo referida en contenedores de carga), relativo al comercio exterior de bienes uruguayos se expandió un 37% en el último año y el movimiento de contenedores del Hub-Uruguay como centro de distribución regional aumentó un 19% en 2021.

El movimiento total de contenedores medido en miles de Teus, sumando llenos y vacíos, creció 28% en el último año (Llenos 28% y vacíos 27%). El movimiento total de contenedores sumando

carga y descarga, alcanzó 978 mil Teus en 2021.

El informe de INALOG prosigue al afirmar que en 2021, el 91% del total de los movimientos de contenedores Hub corresponden a operativa de trasbordo; el restante 9% a operativa de tránsito. "Si comparamos con el 2020, se observan aumentos del 13% en la operativa de trasbordo y 2% en la operativa de tránsitos. Si observamos las variaciones punta a punta (2014-2021), el trasbordo de contenedores presenta un aumento del 29%, por su parte el tránsito de contenedores presenta una caída del -20%", afirma.

Entanto, el año pasado, en comparación al anterior, en referencia a los principales ocho países de destino de los contenedores, se destacan los crecimientos de Rusia (118%), Brasil (117%), Paraguay (70%), Argentina (44%), Estados Unidos (14%) y España (5%); contrarrestados por el descenso de China (-30%) e Italia (-8%). Si realizamos la sumatoria de las participaciones de estos ocho destinos, los mismos representan un 69% del total movilizado en 2021.

Respaldo Seguridad Eficiencia

Más de 120 años en
la operativa portuaria

SOCIEDAD PRACTICOS DEL PUERTO
MONTEVIDEO
DESDE 1898

IONet
LSQA
CERTIFICADO
CERTIFICATE
ISO 9001:2015 REG. 131391
ISO 9001
CERTIFIED

Practicaje de Calidad para
la Seguridad y la Protección

Mónica Ageitos, Presidenta del Centro de Navegación

Se produjo un cambio radical en la forma de prestar servicios portuarios

LA TITULAR DE ESTE ORGANISMO CLAVE EN EL SECTOR REMARCÓ LA RELEVANCIA QUE TUVIERON PARA LA CONFECCIÓN DE LA LEY DE PUERTOS; DIJO QUE RESULTÓ SER UN CAMBIO “FUNDAMENTAL” PARA LAS POLÍTICAS DE LOS PUERTOS QUE DERIVÓ EN MAYORES INVERSIONES PARA EL ÁREA

La Presidenta del Centro de Navegación, Mónica Ageitos, reflexionó acerca de los 30 años de la Ley de Puertos y ponderó el papel que cumplió su institución en la instrumentación de esa legislación clave para el Puerto de Montevideo, las demás terminales portuarias y para el país.

El Centro de Navegación se fundó hace 106 años con el nombre de Centro de Navegación Transatlántica y posteriormente en 1994, a partir de una reforma estatutaria, adopta la actual denominación. Es una institución privada constituida por empresas establecidas en el país vinculadas al transporte marítimo y fluvial, a la actividad portuaria y al comercio internacional, que cumplen las condiciones establecidas en sus estatutos. Reúne a los agentes marítimos, operadores portuarios, terminales de contenedores, depósitos particulares y armadores nacionales y extranjeros aquí radicados

“EL PUERTO PASÓ
A RECIBIR A LAS
PRINCIPALES LÍNEAS
MARÍTIMAS”

¿Qué significó para el Centro de Navegación esa ley que este año cumple tres décadas?

El Centro de Navegación fue actor principal en la aprobación de la Ley de Puertos y sus decretos reglamentarios.

Cuando digo actor principal, me refiero a que nuestra institución estuvo en todo el proceso de armado, negociación y articulación de tan importante reforma portuaria. De hecho, fueron momentos de mucha tensión y decisivos, donde —una vez más— quedó manifiesta la visión y generosidad de las empresas socias de aquel momento, como hasta ahora.

Fue un cambio fundamental en la política portuaria que ha permitido que el sector privado nacional desarrolle importantes inversiones que, junto con la inversión extranjera directa, han puesto foco en la productividad y eficiencia de nuestros puertos.

Es así que el Puerto de Montevideo pasó a recibir a las principales líneas marítimas con frecuencias semanales, en alta competencia, que junto con la conectividad fluvial de países



EL CENTRO DE NAVEGACIÓN ES UNA INSTITUCIÓN DE MÁS DE CIENTO AÑOS

hermanos de condición mediterránea como Paraguay y Bolivia, le ha permitido controlar un gran porcentaje de los movimientos de trasbordo, tan necesario para garantizar la conectividad y oferta de bodega a nuestro comercio exterior, que por sí solo, sería muy difícil mantener.

Esta ley produjo un cambio radical en la forma de prestar los servicios portuarios e introdujo conceptos internacionales que pusieron al Puerto de Montevideo a la altura de los mejores puertos del mundo, como también el Puerto de Nueva Palmira y su rol protagónico en las cargas y descargas de granel, presentándose en la hidrovía Paraguay-Paraná con oferta de terminales y operadores de alta productividad y confiabilidad.

¿Cómo evolucionaron los movimientos de carga desde entonces?

El Instituto de Puerto Libre ha sido entendido como una ventaja competitiva (y también comparativa) que ha provocado un crecimiento de los tránsitos por el Puerto de Montevideo del orden de 2.700% y alrededor más de 500% en el Puerto de Nueva Palmira.

Y ello, trajo aparejado —como dicho— que las cargas de importación y de exportación tuvieron mayor oferta, poniendo al país en el mapa / rutas de las principales navieras del mundo, sumando espacio para las colocaciones de nuestras exportaciones a una gran gama de destinos directos o puertos base, y con menor cantidad de trasbordos.

¿Cuánto creció el Centro de Navegación desde la aprobación de la ley?

Nuestra cámara en ese momento tenía como socios a los agentes marítimos que fueron los fundadores. Luego de la aprobación de la Ley de Puertos se modificaron los estatutos para poder incluir

dentro de sus asociados a los operadores portuarios, depósitos (intra y extra portuarios) y terminales especializadas. Esto permitió y permite que toda la comunidad marítimo —portuaria se encuentre reunida en una nuestra Institución, lo que enriquece el tratamiento de los temas y nos



MÓNICA AGEITOS, PRESIDENTA DEL CENTRO DE NAVEGACIÓN

permite tener una visión global de cada uno de ellos, siendo la voz válida para hablar de puertos.

¿Cuál es el atractivo de nuestro principal puerto?

Siempre decimos que el Puerto de Montevideo tiene una ubicación geográfica privilegiada pero no es solo ese el atractivo. Justamente la legislación, la seguridad jurídica, los servicios que se prestan en forma eficiente y competitiva sumada a esa inversión nacional y extranjera directa lo hacen atractivos para las principales navieras y en todos sus negocios.

Tenemos un puerto donde se realizan distintas actividades de carga y descarga de diferente tipo de buques y mercaderías y eso requiere un gran equilibrio y responsabilidad por parte de las empresas. Y en ese sentido, contamos con una comunidad muy comprometida y que trabaja en equipo con la mirada puesta en el interés superior que es el buen

HUBO UN CRECIMIENTO
DE LOS TRÁNSITOS
EN EL PUERTO DEL
ORDEN DE 2.700%

funcionamiento del Puerto y demás decir, a un sector privado que es efectivamente quien arriesga y trae los negocios.

Por supuesto que en cuanto se pueda ir alcanzando mayores niveles de dragado en el canal de acceso y en los nuevos muelles, será siempre un atractivo y una necesidad para los grandes buques, tendencia que no cambiará.

¿Qué desafíos ve por delante y qué mejoraría de esta ley?

Creo que hay que tener mucho cuidado cuando se pretende modificar una ley de este tipo que es casi una política de Estado, que ha pasado por gobiernos de todos los partidos políticos y se ha mantenido.

Si se quisiera mejorar se podrían flexibilizar algunos institutos o incluir algunas actividades que la ley no previó y que creo se pueden realizar dentro del Puerto Libre. Pero es una tarea para dejar a quienes saben del tema porque a veces tratando de mejorar se puede perjudicar a un instituto que tanto le ha dado a nuestros Puertos y al país todo.

En el Puerto de Montevideo

Base para la estabilidad económica

LA NUEVA TERMINAL DE CELULOSA PARA LA FINLANDESA UPM APUNTA AL DESARROLLO PRODUCTIVO, EN UNA INVERSIÓN DE 280 MILLONES DE DÓLARES

A principios de octubre pasado, quedó inaugurada la terminal especializada en celulosa de la finlandesa UPM en el Puerto de Montevideo, en un acto que encabezó el Presidente Luis Lacalle Pou y en el que también participaron la Intendenta capitalina, Carolina Cosse, otros jerarcas y el Director Ejecutivo de UPM, Jussi Pesonen.

En ese sector portuario, que se direcciona en sustentar el desarrollo productivo del país, podrán operar 100 buques por año y seis trenes diarios; además, la empresa prevé que las exportaciones en el Puerto de Montevideo tendrán un incremento de 60%. El nuevo servicio tuvo un costo de US\$ 280 millones.

En más detalle, la terminal cuenta con la capacidad para manejar 2 millones anuales de toneladas de celulosa. Generará 100 empleos directos, más 200 adicionales para carga y descarga de buques. A su vez, la terminal tiene un depósito de almacenamiento de 51 mil metros cuadrados techados, con vías de ingreso para el ferrocarril, sala de control y oficinas.



LA TERMINAL PORTUARIA DE UPM EN MONTEVIDEO

Fue edificada en 37 meses, con una mano de obra de más de 550 trabajadores y la participación de 90 proveedores, incluyendo contratistas. El alcance de la concesión abarca diseño, ingeniería, construcción, operación y mantenimiento de la terminal para celulosa, productos químicos y otros insumos relacionados con la producción forestal por un período de 50 años. El área del puerto es propiedad del Estado y será gestionada por un operador especializado.

Los muelles en la terminal tienen una profundidad de 14,5 metros. Esto permitirá que los grandes buques puedan completar su carga con celulosa en Montevideo y reducir los costos de transporte. El puerto capitalino será el único puerto de aguas profundas en el Río de la Plata conectado directamente a un ferrocarril.

“El nivel de automatización, con más de 1.200 lazos de control incorporados en un avanzado sistema de control de procesos,

es innovador en comparación con operaciones portuarias convencionales”, destacó UPM en un comunicado.

Paso a paso

Durante la inauguración, el Presidente Lacalle Pou mencionó el itinerario que posibilitó esta inversión internacional: la ley forestal, la de puertos –que cumple 30 años–, el tratado de protección de inversiones con Finlandia y la

nueva planta de UPM en el pueblo Centenario, además de la que funciona en Fray Bentos (allí inició funciones en noviembre de 2007).

“La continuidad son las políticas nacionales. Hoy celebramos una continuidad enderezando caminos y cambiando algunas cosas en una negociación civilizada con UPM”, afirmó. También ponderó que las empresas nacionales se prepararan para desarrollar este tipo de obras y que miles de trabajadores uruguayos se adaptaran a las nuevas tecnologías.

Finalmente, Jussi Pesonen, el Director Ejecutivo de UPM, consideró que esta obra es clave en el crecimiento de Uruguay y el resultado de un camino de más de tres décadas, basado en la confianza, la estabilidad y la previsibilidad.

“Uruguay es un socio ideal, por ser serio, confiable, con reglas y marcos legales claros, con estabilidad política y económica, apoyo a inversiones y fuerte desarrollo de las empresas nacionales que aumentaron en diez veces los números de contratos en esta obra”, manifestó.

COTECNA
Trust for a moving world

**EL COMERCIO
INTERNACIONAL ESTÁ
CADA VEZ MÁS
COMPLEJO**

Cotecna es un proveedor líder de servicios de pruebas, ensayos, inspección y certificación.

Hacemos que las cadenas de suministros sean más seguras y eficientes para las empresas y los gobiernos de todo el mundo.

COTECNA INSPECCIÓN ARGENTINA S.A.
Alicia Moreau de Justo 170 Piso 2, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina
T: +54 11 5252 6100
cotecna.com

COTECNA DEL PARAGUAY S.A.
Ri 18 Pitiantuta 488, Villa Aurelia, Asunción, Paraguay
T: +595 + 21 605 052/062
E: cotecna@cotecna.com.uy
cotecna.com

COTECNA INSPECCIÓN URUGUAY S.A
OFICINA NUEVA PALMIRA
OPERATIVA - LABORATORIO
Manuel Oribe N° 766 , C 70101
Nueva Palmira, Uruguay
T: +598 4544 8860
E: cotecna@cotecna.com.uy
cotecna.com

**OFICINA MONTEVIDEO COMERCIAL
OPERATIVA**
Misiones N°1589, OF 01
Montevideo, Uruguay
T: +598 2916 4781
E: cotecna@cotecna.com.uy
cotecna.com



Un complejo granelero de primer mundo, en Uruguay

TGM una terminal modelo que desde 2015 ha transformado la actividad en el puerto capitalino, posicionándose como una de las más modernas de la región.

Con su innovadora tecnología de última generación generó una mayor dinámica en la carga y descarga de graneles basada en la automatización de los servicios y en la trazabilidad de los productos, una mayor eficiencia y un mejor desarrollo de los procesos.

TGM con una profundidad de muelle de 12 metros cuadrados, una capacidad de carga de granos de 1.200 toneladas / hs, recibe barcos de más de 90.000 toneladas prestando un servicio con un alto nivel de excelencia.

En esta oportunidad adhiere a la conmemoración del 30° Aniversario de la creación de la Ley de Puertos que promovió la inversión privada, modernizó los servicios portuarios, y posibilitó el crecimiento del comercio exterior uruguayo.