

AVP

O|EL OBSERVADOR Montevideo, viernes 29 de noviembre de 2019. Suplemento de 12 páginas



**110 años aportando
al desarrollo de Uruguay**

Alberto Díaz - Presidente de la Administración Nacional de Puertos

El “mayor desafío” es “alinear las políticas públicas con las privadas”

EL JERARCA DIJO QUE HAY QUE “POSICIONAR A URUGUAY COMO UN CENTRO DE DISTRIBUCIÓN” Y ESO IMPLICA QUE TODOS LOS ACTORES ACEPten “MOVER TRASBORDO”. POR OTRA PARTE, SEÑALÓ QUE EN LA ACTUALIDAD SE ESTÁ “EN EL PUNTO MÁS ALTO DE CANTIDAD DE OBRAS EN EJECUCIÓN”

A la Administración Nacional de Puertos (ANP) no le da con la cantidad de ingenieros que tiene para controlar las obras en curso y sus autoridades ruegan por que nadie se enferme. Así describe la situación actual del Puerto de Montevideo el Presidente de la ANP, Alberto Díaz.

En la entrevista a continuación, Díaz explica el desafío de llevar adelante las obras en ejecución, se refiere al vínculo con los actores privados y los desafíos de la principal terminal marítima de cara al futuro.

¿Cómo evalúa la situación global del Puerto de Montevideo en la actualidad?

Hoy tenemos el punto más alto en cantidad de obras en ejecución. Obviamente que a lo largo de la historia del puerto hubo muchos desarrollos, algunos poco visibles para la gente porque tenían que ver con el dragado o profundización, que el público no ve. Pero ahora la gente que tiene la oportunidad de ir a edificio altos puede ver.

“PARA CRECER REALMENTE HAY QUE MOVER CARGA DE OTROS PAÍSES”

Tenemos tres obras principales en el puerto.

Una tiene que ver con el viaducto y un relleno que se ve frente a la Central Batlle. Es un relleno que se hace con camiones fuera del puerto, con material de cantera, que impacta en la ciudad. A partir del mes que viene empieza la obra del viaducto fuera del puerto, lo que hará impacto en la circulación.

La otra obra grande es la de la construcción de una nueva terminal destinada a la carga de la segunda planta de UPM. Ya empezó con demoliciones, con el ingreso de materiales y la gente lo verá menos porque tiene mucho de dragado.

Después está la zona de Capurro, en donde ya se ve el avance. Fue una obra muy demorada pero en este momento se va a ver el avance día a día. Se ven los camiones, las máquinas.

Este año, el Puerto de Montevideo cumplió 110 años. ¿Qué obras han sido determinantes respecto a cómo está funcionando hoy?

Si hay que destacar, lo más no-



INGENIERO NAVAL ALBERTO DÍAZ, PRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

UN VIADUCTO PARA MEJORAR EL VÍNCULO CON LA CIUDAD

En un comienzo, los accesos a Montevideo fueron pensados para que fueran accesos al puerto. Pero con el paso del tiempo, “la ciudad se apropió de los accesos al puerto”, dijo el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, Alberto Díaz.

Lo cierto es que rambla portuaria se vio en los últimos años fuertemente congestionada por la creciente aparición de camiones, en el marco de una expansión de la actividad del comercio exterior a través del puerto de la capital por un lado, y por el otro por un crecimiento exponencial de la cantidad de automóviles circulando por la ciudad.

table del puerto diría que fue la profundización del canal de acceso a 12 metros, que permite barcos de mayor calado. Estratégicamente nos posicionó mejor. Y lo otro es permitir más puestos de atraque para los barcos de mayor porte, y ese es el muelle C y su ampliación. Esto implicó recuperar una zona del puerto donde no había calado, donde el agua no circulaba. Los que son portuarios van a recordar el olor a podrido que salía de allí por el agua estancada. Hoy la zona es otra. Tuvo un impacto desde el punto de vista del medio ambiente y operaciones. Su ampliación nos permitió pensar en barcos de mayor porte y a su vez en una mayor utilización.

¿Concretamente para qué se pensó el Muelle C?

El uso es multipropósito. No fue pensado para los buques contene-

dores exclusivamente. Los buques que operan son de carga general casi todos, graneleros, que utilizan la mejor profundidad.

Por ejemplo ahora hay un barco cargando troncos, que genera el uso de muchos camiones, mucho trabajo y está varios días cargando. Mientras que los portacontenedores están pocas horas, 12 horas y se van porque tienen que ir a otro puerto.

El mayor uso del muelle C ha sido dado por el uso de la carga general y cuando se movieron contenedores no fueron de barcos grandes sino de menor porte.

¿Cuánto impactará la nueva terminal de UPM en el trabajo diario?

Hay unos dos años y medio o tres que serán de mera construcción de la obra. Tiene que coordinar su uso con la terminación del ferrocarril central y la planta en el medio del

Según dijo, la obra responde a la necesidad de “hacer más amigable para la ciudad el ingreso y disponer que el transporte de carga tuviera un acceso más exclusivo”.

La obra consiste en dos sendas de tres carriles en cada sentido. Tiene un extremo en la rambla Baltasar Brum y San Fructuoso y el otro extremo en la Rambla Sud América y Río Negro, con obras viales conexas que llegan hasta la rambla Franklin Delano Roosevelt y Río Branco.

“El intercambio con la ciudad ha sido diario e intentamos no ser una traba para la ciudad”, concluyó Díaz.

país. Los primeros embarques supongo que se van a ver en tres años. Pero en el medio se debe hacer la obra. La ventaja para nosotros es que esa obra rellena lo que va a convertirse en explanada con material que viene en barco. O sea que es un procedimiento igual al que usamos en el muelle C, donde no hay tanto impacto de camiones entrando al puerto. Eso minimiza un poco la distorsión.

¿Cuáles son los mayores desafíos que tiene el Puerto de Montevideo para adelante, teniendo en cuenta que está por comenzar un nuevo quinquenio? ¿Y cuán lejos o cerca estamos de ser un puerto importante en la región?

Nosotros somos un puerto importante ya. Pero no alcanza con tener la infraestructura. El mayor desafío de la próxima dirección tiene que ver con alinear las políticas

públicas con las privadas. Que el sector privado entienda que no todo es beneficio directo para la empresa, que tiene que buscarse una línea en la que algunos se beneficien más y otros menos. Nosotros necesitamos el trasbordo. Necesitamos posicionar a Uruguay como un centro de distribución y no está claro que la estrategia de cada uno de los actores vaya en ese sentido y hay que alinearlos. Hay que escuchar, hay que charlar.

Es lógico pero entiendo que hay que trabajar más eso, que si uno quiere hacer dinero con la exportación o importación también debe estar obligado a mover trasbordo. El trasbordo es una cosa que da buenos números estadísticos pero poco dinero en Uruguay a las empresas que lo hacen, por lo que se cobra. Pero la naviera, la que decide venir al puerto, necesita el servicio de trasbordo.

¿Y no hay actores suficientes para hacerlo?

Hay una competencia muy feroz en los espacios por captar la naviera

LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS REPRESENTA ENTRE 8 Y 10% DE LOS INGRESOS

de ultramar y me parece que tiene que haber otro tipo de conexión. No es que no se hayan intentado tender los puentes.

¿El Puerto de Montevideo está llamado a ser un hub de la región?

Sí. A nuestra medida pensamos que la carga de Uruguay va a seguir creciendo a medida que crezca el PBI. Hay una relación directa entre importación y exportación con el crecimiento del país, pero eso es un crecimiento que tiene determinada pendiente. Para crecer realmente hay que mover carga de otros países. Y otros países que se vean beneficiados. Estamos pensando en Paraguay, en Bolivia y en la propia Argentina.

Ahí hay que mirar lo que pasa con la economía de cada país...

Sí. Nosotros analizamos esto muy seguido. De cómo nos está yendo, cómo está la distribución de carga, qué es lo que pasa en la región. Paraguay el año pasado y el otro parecía que venía creciendo a buen ritmo y se desplomó, entró en recesión. Argentina tuvo sus

problemas. Carga para Brasil movimos en su momento pero no tanta. Y me parece que la región juega, pero lo que más juegan son las navieras de ultramar. Esas son las que deciden a dónde ir.

¿Qué piden las empresas multinacionales, este tipo de navieras, de un puerto como el de Montevideo?

Piden algunas cosas que ya le dimos como la profundidad, como los puestos de atraque. Y después piden temas de velocidad en las operaciones y costo. En la velocidad en las operaciones el puerto está bien, los operadores que tenemos tienen buenos números. Y en el tema de costos es donde empezamos a tener algún problema.

¿Cómo se soluciona eso, en dónde hay margen para mejorar el tema de los costos?

Me parece que es muy difícil meterse en las finanzas de una empresa privada. No podemos. Es tratar de ir mostrando que si la carga no la movemos nosotros, la mueve otro país.

Históricamente se ha hablado de la llamada “guerra de puertos” con Argentina. ¿Hoy se sigue en esa lógica a la hora de competir por la captación de carga con otros puertos?

Si. No tanto en el relacionamiento puerto a puerto. Pero las navieras sin dudas te traen, cuando se sientan acá, los valores que cobran en



EL PUERTO CRECIÓ EN PROFUNDIDAD Y PUESTOS DE ATRAQUE

otro lado. Hablo de Argentina, de Brasil, de lo que se cobra en otros lados, si estamos caros en esto o lo otro. Y no todo es tarifas públicas: también los prácticos, los remolques, lo que cobra el operador. Hay que ver que esto es una cadena grande. Tampoco le sirve a una naviera jugarse a un solo puerto y lo normal es que trabajen con distintos puertos.

¿Cuánto impacta la nueva tecnología que tienen cada vez más los barcos en cómo opera el puerto?

El puerto intenta no quedarse atrás en lo que es el manejo de

información. Estamos tratando de meternos fuertemente en el “block chain”, nos dicen que es lo que se viene. Hay puertos en la región, chilenos, que ya entraron en el sistema. Nosotros estamos haciendo reuniones con Aduana y Prefectura, para ver si termina siendo una bondad o una obligación entrar.

Es digitalizar toda la información con una encriptación tal que genere datos confiables y que de esa gran base de datos tome cada uno lo que debe tomar. Hoy nuestro sistema de agendamiento de buques es amigable, está bien

considerado internacionalmente. Pero los cambios ocurren todo el tiempo y los operadores que manejan los sistemas de carga de buques están al día, están usando los sistemas correctos para las navieras. No hay que dejarse estar.

¿Qué ajustes han tenido que hacer a nivel medioambiental?

En principio todo lo que tiene que ver con las obras, ya sea con concesionarias o propias tienen una rigurosidad que antes no tenían y cada año que pasa se hacen más rigurosos en la forma de controlar.

Creo que venimos acompañando bien. Nos certificamos con el primer renglón de certificación de “puerto verde”. Hoy el esquema de medio ambiente hace que la primera preocupación en los puertos sea la calidad del aire, la segunda el manejo de combustible, también cómo manejar la basura. La actividad de cruceros es la principal que quiere la basura con determinado estándar y certificados ya que se jacta de ser una actividad limpia y de alguna manera son los que más nos impulsan a avanzar por este camino.

LA ANP EVALÚA CON OTROS ORGANISMOS INCORPORAR EL BLOCK CHAIN

¿Qué impacto tiene la actividad de los cruceros en la actividad del puerto?

En la parte de cruceros este año que empieza, la temporada 2020, va a ser mejor que la anterior, en cuanto a escalas y en cuanto a pasajeros a desembarcar. También en un circuito que integra a punta del este. Es una actividad importante que supone entre 8% y 10% de los ingresos del puerto. Y es muy importante en lo que derrama a la ciudad. Esto tiene más que ver con turismo y la ciudad.

OPERADOR LOGÍSTICO PORTUARIO



nobleza naviera s.a.
armadores marítimos



OPERAMOS EN TODOS LOS PUERTOS DEL PAÍS

SERVICIO INTEGRAL

Avda. Gral Rondeau 2340
Montevideo - Uruguay
Tel.: +598 2924 3769
Fax: +598 2924 3769 int 21
E-mail: nobleza@deambrosi.com.uy



nobleza naviera s.a.
armadores marítimos

DESCARGA FERTILIZANTES



BIG BAGS



CARGA GRANDS



CARGA PALETIZADA



Puerto de Montevideo

Recibió inmigrantes que forjaron la historia; hoy es motor de desarrollo

A TRAVÉS DE SU RICO PASADO SE PUEDE VISUALIZAR TAMBIÉN LA CONFORMACIÓN DE LA IDENTIDAD NACIONAL. EL HUNDIMIENTO DE DOS BARCOS IMPIDIÓ SU INAUGURACIÓN OFICIAL EN 1909. DESDE LA “LEY DE PUERTOS” INICIÓ UN PROCESO DE MODERNIZACIÓN QUE LO ABRIÓ AL MUNDO

Primero fue ruta de colonos, esclavos y marinos. Luego, punto de ingreso de miles de inmigrantes y comerciantes que a través de diversas oleadas llegaron a construir la nueva república. La serena bahía a los pies del Cerro fue desde siempre un puerto natural y geopolítico estratégico para el control del Río de la Plata y el pasaje hacia el Atlántico Sur.

Desde aquel primer barco Nuestra Señora de la Encina que el 19 de noviembre de 1726 transportó a las primeras 20 familias

OBRA:
SE INVIRTIERON MÁS
DE 500 MILLONES DE
DÓLARES ACTUALES

canarias que poblaron la ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo, hasta mediados del Siglo XX, el puerto de la ciudad fue testigo de la llegada de contingentes de vascos, catalanes, gallegos, italianos, asturianos y de diversas nacionalidades que forjaron la nacionalidad.

Además, por su ubicación geográfica y por su ventaja comparativa respecto a su vecino de Buenos Aires, fue desde su origen sinónimo de intercambios y por tanto de desarrollo.

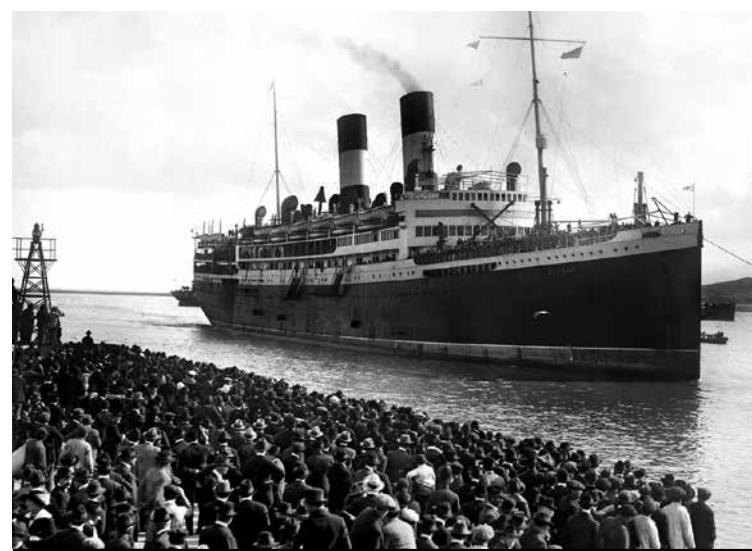
Lo cierto es que, a través de la historia del puerto de Montevideo se visualiza también buena parte de la historia nacional.

Guerra de puertos

Luego de constituido el Virreinato del Río de la Plata, el



EL GOBIERNO DE LA ÉPOCA COLOCÓ LA PIEDRA FUNDAMENTAL AL INICIO DE LAS OBRAS



EL PUERTO FUE LUGAR DE LLEGADA PARA INMIGRANTES A ESTAS TIERRAS

enfrentamiento entre Montevideo y Buenos Aires tuvo como causa esencial la común aspiración a controlar las vías comerciales del territorio.

Dos puertos, situados uno frente a otro, pretendían ser la

vía principal, y de ser posible la única, de entrada y salida de productos para toda la zona. Sus comerciantes recibían la materia prima de los productores rurales y la exportaban y a la vez ingresaban las importaciones de

Coisseau, Cuvreux, Dolfus, Du parchy y Wiriot, con una propuesta que era una réplica del puerto de Marsella.

Las obras comenzaron el 18 de julio de 1901 con la colocación de la piedra fundamental.

Durante los trabajos se emplearon más de 2.000 obreros y se ganaron al mar más de 60 hectáreas, se extrajeron 11 millones de metros cúbicos de material de dragado, la escollera Sarandí fue dragada a 18 metros de profundidad, se extrajo granito de una cantera en La Teja y arena del Río Santa Lucía, se

**SIEMPRE FUE UN
PUERTO NATURAL
Y GEOPOLÍTICO
ESTRATÉGICO**

Europa con productos con mayor tecnología que se distribuían al resto del territorio.

Buenos Aires logró monopolizar el comercio, lo que perjudicó gravemente a las provincias del Virreinato. Por ello, Montevideo fue la mejor alternativa para la aspiración de las provincias argentinas del interior de evitar el monopolio de la capital porteña.

La construcción del puerto

Aunque se constituyó como puerto en la época colonial, no fue hasta 1899 que el Presidente Juan Lindolfo Cuestas tomó la decisión de llevar adelante el faraónico proyecto para la época.

Así, se hizo una convocatoria a empresas europeas y se constituyó una comisión para evaluar los proyectos. En 1901, de las cinco empresas que participaron se concedió las obras al consorcio francés constituido por Altard,

utilizaron 26.000 toneladas de carbón para las máquinas a vapor y 70.000 toneladas de cemento Portland y se invirtieron más de 500 millones de dólares actuales.

Todo estaba previsto para la inauguración, el 25 de agosto de 1909. Y si bien se entiende que esa es la fecha importante, lo cierto es que la ceremonia oficial nunca pudo llevarse a cabo debido a que pocas horas antes de la celebración dos barcos chocaron a la entrada del antepuerto.

Se trató del accidente protagonizado por el Vapor de la Carrera “Colombia” que llegaba de Buenos Aires y fue chocado por el vapor alemán “Shelesien” a la entrada del antepuerto, hundiéndose a los pocos minutos. Más de 100 personas fallecieron, lo que convirtió la fiesta de inauguración en un día de duelo.



EDIFICIO DE LA CAPITANÍA GENERAL DE PUERTOS Y ADUANA EN 1919



ARRIBO AL PUERTO DEL CANCELLER ARGENTINO, HONORIO PUEYRREDÓN, EN 1918

La creación de la ANP

La Administración Nacional del Puerto de Montevideo fue creada por ley en 1916 y su Directorio tuvo su primera sesión el 10 de agosto de ese mismo año, presidido por Alfredo Labadie. La sede original estaba en Cerrito esquina Ituzaingó.

El primer antecedente para la creación de este organismo surgió el 15 de julio de 1911 con la creación de la Dirección del Puerto de Montevideo.

Con la creación del nuevo organismo, los servicios portuarios pasaron a manos del Estado, que adquirió las mejores lanchas y remolcadores de las empresas privadas e hizo construir nuevas lanchas en su astillero.

El despliegue modernizador

Otro hito importante en la historia del puerto se ubica el 8 de abril de 1992, cuando se aprobó la ley de Puertos, que definió a la Administración Nacional de Puertos (ANP) como un servicio descentralizado. Esta ley marcó la apertura comercial como puerto libre, la priorización de los servicios portuarios eficientes y el comercio en tránsito de bienes con tarifas competitivas.

A partir de este momento el Puerto de Montevideo comenzó un proceso de modernización y fuertes inversiones privadas, abriéndose al mundo con un perfil de puerto de tránsito.



LA ADM. NACIONAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO SE CREÓ EN 1916



EL PUERTO FUE SIEMPRE MOTOR DEL DESARROLLO

La aparición de los contenedores fue el gran disparador de los cambios en la forma de mover las mercancías, junto con el mayor calado de los barcos, la profundidad de los puertos y la necesidad de los empresarios de tener menos tiempo los barcos en los muelles.

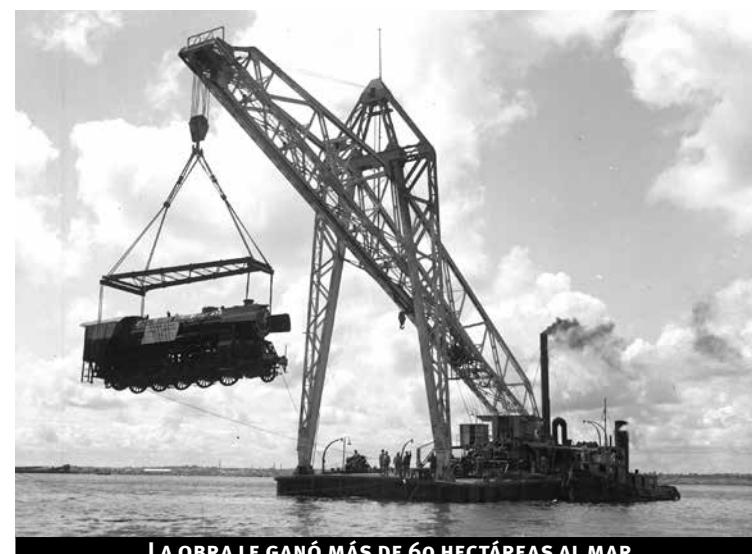
Todo esto hizo necesario el desarrollo de la terminal portuaria capitalina y como consecuencia de estos cambios la expansión de este nuevo modelo comercial y productivo hacia otros puertos como Nueva Palmira, Fray Bentos, Salto y Paysandú.

Con todo esto, comenzó la llegada de buques de carga así como portacontenedores de mayor calado y dimensiones. También se desarrolló la "logística".

Por otra parte, apareció el turismo de cruceros, una de las

actividades turísticas que más crece. El puerto de Montevideo, junto con Punta del Este, se transformó

en receptor de estas ciudades flotantes que transportan miles de pasajeros en cada trayecto.



LA OBRA LE GANÓ MÁS DE 60 HECTÁREAS AL MAR

En 2001 el grupo empresarial Katoen Natie obtuvo la concesión de la nueva Terminal Cuenca del Plata y ese mismo año inició las obras del gigantesco muelle, la plataforma logística y la playa de contenedores que comenzó a operar en 2007.

Un año después, llegaron las grúas pórtico que transportaron la operativa de carga en el puerto.

En 2015, la ANP inauguró el nuevo muelle "C" en el que tienen prioridad de atraque los cruceros, en segundo lugar los buques portacontenedores, luego los barcos graneleros y en cuarto lugar la carga en general.

En tanto, en diciembre de 2015 se inauguró la primera Terminal Granelera del Puerto de Montevideo, pensada para ser complementaria de la de Nueva Palmira.



**CORPORACIÓN URUGUAYA DE
PRÁCTICOS DEL RÍO URUGUAY,
RÍO DE LA PLATA Y LITORAL
MARÍTIMO OCEÁNICO**



**ACOMPAÑANDO LA OPERATIVA
DE NUESTROS PUERTOS**



Alejandro Antonelli - Gerente General de la ANP

“En algunos rubros el puerto tiene una demanda que no puede atender”

EL JERARCA DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS SE REFIRIÓ A LOS NEGOCIOS QUE SOBREEXIGEN AL PUERTO Y A LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN EN PROCESO QUE BUSCAN CONTEMPLAR ESA DEMANDA CRECIENTE. UN OBJETIVO CENTRAL ES “MANTENER EL RITMO DE INVERSIONES ADECUADO”

Aunque no todos los cambios son percibidos por los habitantes de Montevideo, el Puerto de la capital ha venido avanzando sobre el territorio, tanto hacia el mar como hacia la ciudad. Nuevos muelles, obras para facilitar los accesos, o una terminal pesquera en Capurro son solo algunos ejemplos de las obras que concluyeron o están en proceso.

La decisión responde a una demanda creciente de negocios diversos que “sobreexigen” la capacidad portuaria, explicó el Gerente General de la Administración Nacional de Puertos, Alejandro Antonelli.

Ya sea que se hable de los requerimientos de las empresas pesqueras, de negocios que aparecen de la noche a la mañana como la exportación de pinos a China o de la llegada de cruceros que se encuentra a tope de la capacidad, el jerarca responde con similar argumento.

“Yo entiendo que en algunos rubros en especial, en general el

INAUGURACIÓN DE MUELLES C Y D: TRAJERON “UN ALIVIO MUY IMPORTANTE”

puerto tiene una demanda que no puede atender”, dijo.

En ese contexto se inscriben todas las obras de ampliación que se han venido realizando y que seguirán en curso en los próximos años, que buscan que el puerto pueda responder a la demanda de más trabajo, señaló Antonelli.

Negocios que demandan

Según dijo Antonelli, parte de la gestión de la operativa portuaria implica responder a la demanda de “acuerdos comerciales puntuales”. “Por ejemplo en el último tiempo ha habido de forma muy relevante la exportación de pinos a China, que en uno o dos años pasó de cero tonelada a un millón de toneladas”, explicó.

También los buques pesqueros demandan su lugar. “Las flotas pesqueras son un negocio que da mucho trabajo uruguayo y los buques que pueden arribar dependen de la capacidad del puerto de recibirlos”, ejemplificó.

En el caso de los portacontenedores o también de la temporada de cruceros pasa algo similar.

“Hemos repetido que Montevi-



GERENTE GENERAL DE LA ANP, ECONOMISTA ALEJANDRO ANTONELLI

deo no recibe más cruceros porque no podemos. Nuestra capacidad ya llegó casi al tope, estamos en 120 anuales y no podemos ampliar más porque el resto de los buques sigue trabajando. Pero es un negocio estrella para el país y lo valoramos desde ese punto”, explicó Antonelli. Por todo esto, la inauguración de los muelles C y D trajo “un alivio muy importante”. “Nos dio una holgura para atender algunos tráficos que hace rato que el puerto estaba quedando chico”, señaló Antonelli.

A juicio del Gerente General de ANP, “el primer desafío más importante es mantener el ritmo de inversiones adecuado para que cuando llegue un incremento de la

demandas poder responder”. “Que sea lo suficientemente importante o que la relación entre recursos que recibimos se reinvierte y llegue a los mejores guarismos que se puedan mantener, porque todas nuestras inversiones dan resultado en el largo plazo”, añadió.

Antonelli recordó que cuando se inauguró el puerto de Montevideo se hicieron muros, que todavía están, a 10 metros cuando los buques venían a 5 metros. Hoy la exigencia es de 14 metros para mantener “unos cuantos años de anticipación planificando ese futuro”.

El puerto en números

En paralelo a preparar al Puerto

de Montevideo para atender la demanda futura y para seguir expandiéndose, las cifras de movimiento de contenedores y toneladas movilizadas en el último año móvil evidencian que el ciclo de la economía no es expansivo y que los países de la región enfrentan algunos problemas.

En el año móvil a setiembre de 2019 (últimas cifras disponibles de la ANP) el puerto de Montevideo movilizó 12.989.591 toneladas, lo que representa una caída de 5,3% respecto al año anterior, según datos de ANP.

Por otra parte, a setiembre de 2019 pasaron 458.907 contenedores, un 10,1% menos que el año anterior.

Estos números eran esperados por las autoridades, dijo Antonelli, debido a que la economía no se encuentra en una fase de expansión y a que los países de la región para los que se mueve carga están enfrentando dificultades.

“Era bastante lógico esperar que producto de la situación de la región nosotros este año no pensáramos en expandirnos del punto de vista del movimiento de contenedores”, señaló.

Para el puerto de Montevideo, los contenedores representan el negocio estrella desde el punto de vista de ingresos. Sin embargo, otros negocios como el de los cruceros o el transporte de millones de personas también son importantes por lo que significan para el país más allá de que no sean centrales en los recursos del puerto.

“Devolverle algo a la ciudad”

Las autoridades de la ANP saben que las obras de expansión que están en proceso generan “moles-

EL DESAFÍO ES “MANTENER UN RITMO DE INVERSIONES ADECUADO”

tias”. Así lo reconoce Antonelli por ejemplo a la hora de hablar de las obras que traerán una distorsión del acceso al puerto para realizar el viaducto.

En ese contexto, el Gerente General del puerto destaca el proyecto del Puerto Capurro porque allí buscan “devolverle algo a la ciudad”.

“Allí la interacción con el vecino va a ser muy fuerte”, reconoció.

En esa zona se centralizará toda la demanda de flotas de pesca con lo cual se solucionará el problema de “estrechez para trabajar” de esa actividad que genera muchos puestos de trabajo.

Allí habrá un sector para la pesca nacional y otro con mayor calado para flotas extranjeras y nacionales de mayor porte.

Pero además, al lado, desarrollarán una zona de puerto deportivo para el uso de los vecinos y allí también se concentrará la actividad de remo.

“Yo lo digo de forma muy sencilla que quisiéramos agregarle otro puerto del Buceo al lado, de manera que se forme un entorno más deportivo”, explicó Antonelli.



EL PUERTO BUSCA “DEVOLVERLE ALGO A LA CIUDAD” CON NUEVAS OBRAS

Expansión del Puerto de Montevideo

La estratégica ampliación del muelle C

SE TRATA DE UN MUELLE “MULTIPROPÓSITO”; LAS AUTORIDADES BUSCARON CON LA OBRA “EVITAR CAER EN UN CUELLO DE BOTELLA EN INFRAESTRUCTURA”

En momentos en que el Puerto de Montevideo cumplió 110 años, inauguró en este 2019 una obra que la administración considera estratégica. Se trata de la extensión del muelle C, también conocido como muelle D, una obra de extensión de 180 metros que se suma a los 360 metros de longitud que ya existían.

La obra fue realizada por el consorcio integrado por la empresa francesa Soletanche Bachy France SAS, la uruguaya Saceem y la belga Dredging International.

La iniciativa de ampliación demandó tres años de realización y una inversión de 82,5 millones de dólares. A eso se suman los 148,7 millones de dólares del muelle C, lo que totaliza 231 millones de dólares invertidos.

Los trabajos implicaron la construcción de un muelle nuevo de 180 metros de largo por 34 de ancho y una explanada de 4.000 metros cuadrados.

Durante la inauguración, el Presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP) Ing. Naval Alberto Díaz, destacó que se trata de un “muelle público, multipropósito, fundado a 14 metros



MUELLE D: SE BUSCA EVITAR CAER EN UN CUELLO DE BOTELLA EN INFRAESTRUCTURA

al igual que el Muelle de Escala”.

“El muelle D es multipropósito (es decir, que moverá distinto tipo de carga) y sigue la estrategia de contar con más muelles y más áreas de respaldo para evitar caer en un cuello de botella en infraestructura y que podamos seguir creciendo”, afirmó Díaz, en rueda de prensa.

“Aquí veremos la operativa que habitualmente se desarrolla en los demás muelles, con contenedores, carga de ganado bovino, embarque

82,5

Millones de dólares de inversión demandó la ampliación del muelle C

de pinos en rollos y automóviles”, entre otros mercaderías, describió. El área “no forma parte del proyecto (conocido como) UPM 2 y

no debemos vincular este muelle con los que tendrá la (empresa) finlandesa”, aclaró.

Por su parte, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, aseguró que esta ampliación fue un mojón en la estrategia de desarrollo del puerto de Montevideo. “Hay que pensar en la profundización de todos los muelles, se ha avanzado en las condiciones para plantear más etapas de profundización”, dijo.

Rossi señaló que el puerto ha tenido “de 15 a 20 años de permanente crecimiento” y que “en 2017 se lograron los máximos niveles de movimiento de la historia”.

“Esta habilitación del muelle C es un compromiso con el esfuerzo de todos para recuperar el camino ascendente para beneficio del Uruguay y de todos los uruguayos”, indicó el jerarca, previo a efectuar el corte de cinta y a encabezar un brindis de celebración.

Además, señaló que “la ampliación y profundización de los muelles del puerto de Montevideo (contemplado en el Plan Maestro 2018-2035) aseguran la actividad económica y es un motor fundamental que el país necesita. Esto genera trabajo y permite la salida de los productos del país, como así también el ingreso y salida de los de la región”, destacó Rossi.

Además de Díaz y Rossi, participó de la inauguración el Director de Saceem, Alejandro Ruibal, quien destacó que la obra implicó mucho trabajo que no se ve porque está bajo el agua. Ruibal felicitó a toda la comunidad portuaria y auguró la llegada de negocios para el puerto.



Desde 1892 contribuyendo al progreso de la actividad marítima en el Uruguay

Desarrollamos infraestructura portuaria y brindamos soluciones logísticas
a la medida de sus necesidades

Rincón 550, CP11000.
Montevideo, Uruguay

Tel. (598) 2916 0109
chris@christophersen.com.uy

Instituto Nacional de Logística

Mercados “muy exigentes” requieren agilidad y digitalizar los documentos

LOS PRINCIPALES DESAFÍOS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO PASAN POR “ACOMPAÑAR EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA Y DE INFRAESTRUCTURA DOCUMENTAL”, SOSTUVO LA PRESIDENTA DE INALOG, ANA REY. EL PUERTO CRECIÓ “HACIA LA CIUDAD Y HACIA EL MAR” Y LUCE “RENOVADO”, DIJO

El puerto tuvo que cambiar su silueta para adaptarse a las demandas de barcos cada vez más grandes. Por eso creció en los últimos años en “hacia la ciudad y hacia el mar”. Las demandas de infraestructura que vinieron de la mano del desarrollo de la logística han sido enormes y por eso hoy el puerto luce “renovado”.

Así define la Presidenta del Instituto Nacional de Logística (INALOG), Ana Rey, el estado actual del Puerto de Montevideo, que concentra más del 95% del comercio exterior del país.

En los últimos años, la operativa logística marítima de la principal

PRESIDENTA DE INALOG: “LA LOGÍSTICA ES UN NEGOCIO VIVO”

terminal uruguaya debió dar soluciones a portagranes de última tecnología, a cruceros cada vez más grandes así como también a portacontenedores de gran porte.

“Los barcos están cambiando a tecnologías verdes, crecen y los dragados que se exigen son mayores. Aquellos muelles de 200 metros hoy tienen que tener como mínimo 300 a 350 metros para la escala de un gran crucero oportaconedores”, explicó Rey.

La infraestructura del puerto hoy está en línea con los requisitos en logística del siglo XXI y por eso, a su juicio los principales desafíos del puerto hoy pasan por “acompañar el desarrollo de



ANA REY, PRESIDENTA DEL INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA

infraestructura y de infraestructura documental” para digitalizar procesos, tal como exigen las empresas multinacionales.

“Parte de las recomendaciones de una hoja de ruta que estamos finalizando van en línea de desarrollar el block chain, trabajar online. La ventaja competitiva tiene que ser distinta, pasa por la agilidad, por documentos validados online. Son mercados muy exigentes”, reflexionó Rey que recordó la importancia de la trazabilidad documental que le da “garantías a todos los actores”.

Según Rey, el Puerto de Montevideo está “bien posicionado en el Río de la Plata”, consolidado como vía de salida de exportaciones y con muchas posibilidades en materia de cargas en tránsito. “Hay

que seguir de cerca lo que pasa con las economías de la región para ver cómo evolucionan los volúmenes de carga. Si esos países importan más, podemos hacer más tránsito”, explicó.

“Seguir liderando”

El Puerto de Montevideo es fundamental a la hora de establecer a Uruguay como hub, considera Rey. “El eje y el nodo central está en la actividad marítima que tiene que seguir liderando para abastecer a las plataformas y darle competitividad a las industrias que se empiezan a instalar”, explicó Rey.

En ese sentido, se destacan dos tipos de negocios fundamentales. Por un lado, está el negocio de contenedores, “que es el negocio

estrella en la logística de distribución regional porque viene el producto terminado o se viene a completar en Uruguay”.

Por otro lado, está el comercio que se genera “a través del ferrocarril”, fuertemente concentrado en la exportación de commodities. “Ahí vas a tener el volumen de más de 5 millones de toneladas que van a permitir que el puerto de Montevideo obtenga más profundidad y sea más competitivo para los otros negocios”, explicó Rey.

Este último tipo de negocios es particularmente importante si se tiene en cuenta que, por ejemplo,

“cada barco de madera, que tiene un valor de 50 o 60 dólares la tonelada, da trabajo a 300 personas por barco estacionado”.

“Un negocio vivo”

La Administración Nacional de Puertos (ANP) es solo una de las organizaciones que integran INALOG, un instituto donde se reúne el sector público y el privado con el objetivo de articular entre todos el proceso de promoción, profesionalización, innovación y capacitación vinculado a la logística.

El objetivo es convertir a

EL PUERTO ESTÁ “BIEN POSICIONADO EN EL RÍO DE LA PLATA”

Uruguay en un hub logístico que impulse el desarrollo nacional.

“Los empresarios privados han sido protagonistas con inversiones. Y requieren que no se pierda la facilitación, la competitividad, la conectividad. Por eso hoy INALOG está finalizando un estudio de competitividad por el que dejará más de 180 acciones a trabajar para 2020, con todos los sectores que lo conforman, para seguir creciendo. La logística es un negocio vivo”, concluyó Rey.



URUGUAY DEBE SER UN “HUB” DE LA REGIÓN

LOGÍSTICA: POLÍTICA DE ESTADO

El Instituto Nacional de Logística fue creado por ley a finales de 2010, con la aprobación unánime de todos los partidos políticos.

Algunas de las razones expuestas por los parlamentarios para su creación fueron “definir una política de Estado para el desarrollo del sector logístico” y “dar un salto cualitativo a través de la formación de un instituto que encare el tema con una visión de largo plazo”, según se informa en el sitio web del organismo. El Inalog es una persona jurídica no estatal, de participación pública privada a través de un consejo que representa a todos los sectores de la actividad. Tiene potestades para actuar tanto a nivel nacional como internacional.

El organismo tiene por cometido, entre otras cosas, “promover la profesionalización y la eficiencia del sector logístico con el fin de impulsar Uruguay como un polo de distribución regional”. También busca “promover el desarrollo de la logística mediante acciones de investigación, extensión y divulgación” y “promover la marca Uruguay logístico como distintivo de la industria logística nacional”.

El organismo también asesora al Poder Ejecutivo en la materia y presta servicios de información a agentes del sector.

Como parte de su objetivo de promover a Uruguay como hub regional, realiza actividades como la visita a ferias especializadas, expone en foros especializados y organiza mi-

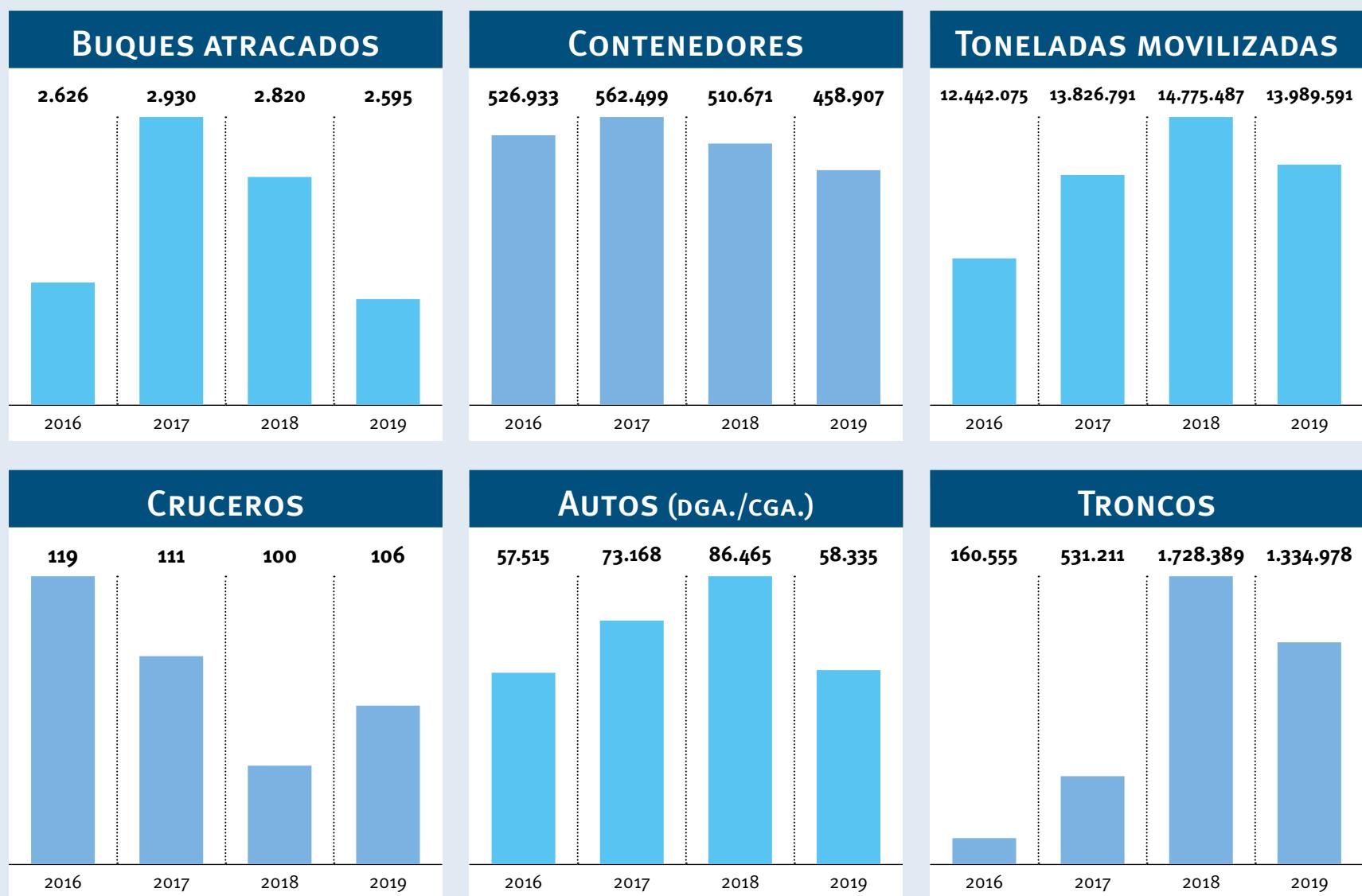
siones comerciales con presencia del sector privado.

El Consejo Directivo tiene representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Administración Nacional de Puertos, Ministerio de Economía, de Relaciones Exteriores, Asociación de Despachantes de Aduanas del Uruguay, Cámara de Zonas Francas, Cámara Mercantil de Productos del País, Cámara Nacional de Comercio y Servicios, Intergremial de Transporte Profesional de Carga, Terminal de Cargas Uruguay, Asociación Uruguaya de Agentes de Carga, Cámara de Industrias del Uruguay, Cámara de Logística, Centro de Navegación y la Unión de Exportadores del Uruguay.

El Puerto de Montevideo hoy



La principal terminal marítima en números



Corporación Uruguaya de Prácticos del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico

Las mejoras en la navegabilidad han permitido barcos con “mayor carga”

EL PRESIDENTE DE LA ORGANIZACIÓN QUE NUCLEA A PRÁCTICOS DE RÍO REFLEXIONÓ SOBRE LOS DESAFÍOS QUE TIENE URUGUAY, DESTACÓ LA PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL MARTÍN GARCÍA Y EXPLICÓ POR QUÉ CUANDO UN PRÁCTICO SE SUBE A UN BUQUE ES UN “EMBAJADOR DEL ESTADO”

Captar carga de otros países” y “mantener y mejorar la infraestructura”. Esos son los desafíos principales que tiene Uruguay, según entiende el Presidente de la Corporación Uruguaya de Prácticos del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico, Capitán Sergio Gorriarán.

A su juicio “los puertos uruguayos están capacitados para recibir carga y tienen la capacidad”, por lo que el tema es “captarla”. “Por ejemplo, el Puerto de Montevideo no se mantendría sólo con mercadería uruguaya porque no es suficiente. Por eso es muy

el Estado para desempeñar la tarea de practicaje en el río Uruguay, el Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico.

Gorriarán destacó las mejoras en la navegabilidad que han ocurrido en el último tiempo, sobre todo a partir de la profundización del canal Martín García, que incrementó su profundidad de 32 a 34 pies, lo que implica estar igualado con el Canal Mitre. “Los barcos pueden salir a más calado, lo que implica también mayor cantidad de carga”, explicó.

También señaló que el Canal Punta Indio mantiene una profundidad estable.

“Embajadores del Estado” a bordo

El trabajo de los prácticos consiste en “ser embajadores del Estado” a bordo de cada buque al que suben a maniobrar.

En ese sentido, señaló que les compete como una de las tareas principales la protección del medio ambiente. “Nosotros al entrar a un buque que puede tener miles de metros cúbicos de combustible, sea petrolero o no, tenemos el desafío muy importante de no tener accidentes en el tránsito porque cualquier accidente frente a las costas significaría un derrame, lo que traería un perjuicio grande para Uruguay”, indicó.

Poreso, entre las capacitaciones que promueve la organización, dijo, se encuentran aquellas vinculadas al tema.

“Somos los primeros y últimos que nos bajamos del buque y tenemos que tratar de evitar accidentes así como también evaluar

importante captar carga de otros países, hacer trasbordo con cargas de mercadería por ejemplo entre países del Mercosur y el resto del mundo. Y en el litoral, captar cargas de granos paraguayos, o de mineral que venga de Brasil”, consideró.

Gorriarán explicó que el otro gran desafío es “mantener la infraestructura y mejorarlala, con buenos canales, buena profundidad y valizamiento”.

La Corporación nuclea a 34 prácticos que trabajan en los ríos. Es una entidad fundada en 1907 y que reúne a prácticos titulados por



CAPITÁN SERGIO GORRIARÁN, PRESIDENTE DE LA CORPORACIÓN

una responsabilidad grande de los prácticos de terminar bien las maniobras”.

“Mantener el profesionalismo”

La Corporación tiene como política la capacitación de sus prácticos en países como Estados Unidos, Panamá o Brasil. El objetivo es prepararse para barcos cada vez más grandes y de mayor calado.

“Los barcos están siendo cada vez más grandes y navegando cada vez con más calado. Si se mira de afuera, que el canal Martín García haya aumentado 60

“ES IMPORTANTE MANTENER EL PROFESIONALISMO EN LA PLANTILLA”

cm de profundidad no debería ser tan difícil o cambiar demasiado, pero no. El comportamiento de un buque con un calado es uno y si le restamos o aumentamos calado se comporta de otra manera”, exemplificó.

Con el objetivo de mantener la seguridad en las maniobras que se producen en los ríos, la Corporación también apuesta a la capacitación en nuevas tecnologías, equipos electrónicos, radares o hasta primeros auxilios.

“Es importante mantener el profesionalismo en la plantilla”, concluyó Gorriarán.

**ARCA SHIP SUPPLIERS
ARCAPIEFLO S.R.L.**

Jose Ma. Vidal 374, Montevideo, Uruguay | CP 11900
Cel: 094 957385 | Tel: 23046746
carlosherrera@arcashipsuppliers.com
www.arcashipsuppliers.com

TGU

Terminales Graneleras Uruguayas S.A.

En TGU seguimos trabajando, invirtiendo y mirando más lejos.
Y trabajamos cada día para estar a la altura de la confianza que nuestros clientes depositan en nosotros.

www.tgu.com.uy

Gerardo Ramis

“Nuestro puerto logró constituirse como una referencia en la región”

EL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE DESPACHANTES DE ADUANA DEL URUGUAY CELEBRÓ LA EVOLUCIÓN DEL PUERTO DE MONTEVIDEO Y ASEGURÓ QUE LOS DESPACHANTES COMPARTEN LA INICIATIVA DE “APLICAR TECNOLOGÍA A TODAS SUS ÁREAS, ESTABLECIÉNDOSE EN LA REGIÓN COMO UN ‘SMART PORT’”

Gerardo Ramis es Presidente de la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay. En la siguiente entrevista, repasa las principales transformaciones que tuvo el puerto en las últimas décadas así como sus principales desafíos: “debemos trabajar en un comercio exterior más seguro, ágil y competitivo”, señaló.

¿Qué significa el Puerto de Montevideo para el comercio uruguayo?

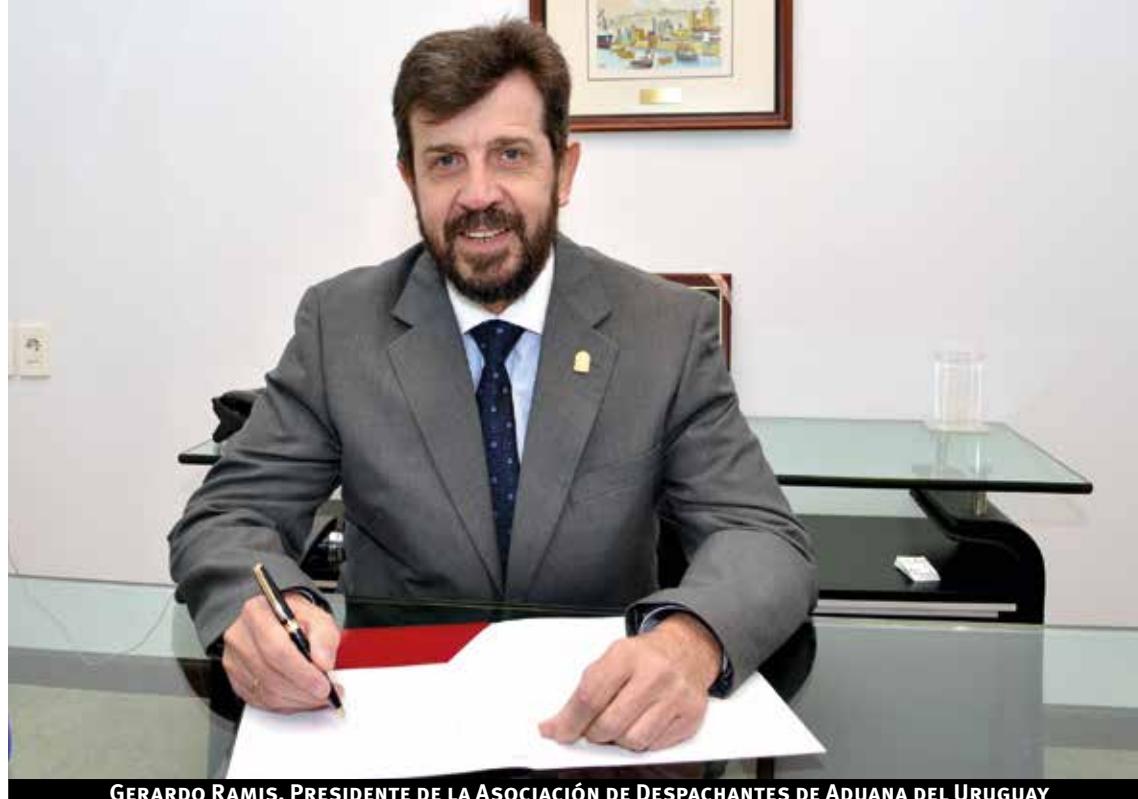
El Puerto de Montevideo ha sido históricamente la principal puerta de salida de nuestra producción. El

“LA TECNOLOGÍA CAMBIÓ NOTORIAMENTE NUESTRA FORMA DE TRABAJAR”

hecho de que cumpla 110 años de vida significa que es una empresa pública que ha evolucionado con nuestra historia, modificando su estructura, actualizándose tanto tecnológicamente como normativamente pero manteniendo su institucionalidad y presencia cada vez más pujante en la logística de nuestro país.

¿Qué características debe tener el comercio exterior para aportar al desarrollo del país?

La dinámica del comercio exterior ha venido cambiando de manera notoria en los últimos años. Por este hecho es que debemos trabajar, y así lo hemos establecido en



GERARDO RAMIS, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE DESPACHANTES DE ADUANA DEL URUGUAY

nuestro rol como despachantes de Aduana en un comercio exterior más seguro, ágil y competitivo.

Se ha avanzado mucho. Hoy los tiempos para concretar una operación de importación, exportación o tránsito se han reducido notoriamente gracias a los sistemas informáticos que permiten realizar la declaración aduanera de las mercaderías, abonar tributos y obtener la liberación de las mercaderías en horas.

En cuanto a seguridad, si bien quedan cosas por hacer, también se ha trabajado en establecer perfiles de riesgo que permiten seleccionar aleatoriamente en función a esos perfiles qué controles se deben realizar a las mercaderías.

¿Cómo evalúa la evolución que ha tenido el puerto en las últimas décadas de este siglo?

En las últimas décadas el puerto ha sufrido importantes transformaciones. La aprobación de la ley de Puertos marcó un rumbo que se ha mantenido hasta hoy.

Por otra parte, en los últimos años se ha venido trabajando en varias medidas como el pago on-line de los proveientos y tasas portuarias, lo que posibilitará de futuro que estos se realicen durante las 24 horas del día.

Compartimos la iniciativa del puerto de aplicar tecnología a todas sus áreas, estableciéndose en la región como un “Smart Port”.

¿El puerto logró transformarse en un hub?

Ser un hub logístico ha sido un importante desafío que las autoridades portuarias se han fijado y en ese sentido han trabajado de manera eficiente. Temas coyunturales como la competencia en costos, y la baja de operativa en esta región que lamentablemente no está pasando sumenor momento económico, creo que son aspectos a tener en cuenta para lograr este objetivo.

De todas maneras considero que el esfuerzo se ha realizado y en cierta medida nuestro puerto ha logrado constituirse como una terminal de referencia en la región.

¿Cómo evalúa el desempeño del puerto en relación a los que son su competencia en la región?

Nuestro puerto tiene ventajas comparativas con otros puertos de la región tanto por su régimen jurídico como también por su ubicación natural en el Río de la Plata que lo favorece notoriamente. No obstante ello, las políticas portuarias en la región han venido planteando importantes desafíos para nuestra terminal portuaria. Hoy el ingreso de barcos de gran porte requiere canales de acceso profundos. En ese sentido la ANP ha venido trabajando y ha logrado

“EL PUERTO TIENE UNA PRESENCIA CADA VEZ MÁS PUJANTE EN LA LOGÍSTICA”

con tres dragas propias mantener la profundidad del canal de acceso de forma adecuada para atender esta necesidad.

¿Los cambios tecnológicos les cambiaron su forma de trabajar?

La tecnología ha cambiado notoriamente nuestra forma de trabajar. Hoy con casi toda la documentación en formato digital, los trámites ante la Aduana totalmente informatizados y sin papeles, y contando además con una Ventanilla Única de Comercio Exterior, se han reducido los tiempos y con ello también los costos para todos.



International Maritime Pilots' Association

Más de 120 años respaldando la seguridad y eficiencia del Sistema del Practicaje en el Uruguay.



Desde 1898

Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo

Practicaje uruguayo, ejemplo mundial

EN EL “X FORO LATINOAMERICANO DE PRÁCTICOS” AUTORIDADES INTERNACIONALES DESTACARON EL SISTEMA LOCAL QUE ASEGURA MANIOBRAS SEGURAS

El Sistema de Practicaje uruguayo es “tomado como un ejemplo en el mundo”. En eso coincidieron todas las autoridades mundiales que se dieron cita en octubre en el “X Foro Latinoamericano de Prácticos”, que se realizó en Montevideo.

Del evento participaron autoridades como el Presidente de la Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA, por sus siglas en inglés), Capitán Simon Pelletier, o el Presidente de la Asociación de Pilotos Americanos (APA), Capitán Jorge Viso, entre otras autoridades.

“Todos ellos coincidieron en destacar el sistema de practicaje en Uruguay como ejemplo a tomar”, dijo el Capitán Eduardo Boubet, Presidente de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo.

¿Por qué? Porque “gracias al sistema de practicaje ejercido en Uruguay, el Estado uruguayo puede asegurar que las maniobras de los buques que navegan en sus aguas jurisdiccionales con práctico a bordo son seguras”, añadió.

Seguridad y medio ambiente

El tema del foro realizado en Montevideo tuvo como tópico principal la relación del practicaje con la protección del medio ambiente.

“Cuando hablamos de maniobras seguras, esto involucra en primer término al medio ambiente. Cualquier accidente marítimo, en mayor o menor grado, afecta al medio ambiente.

Es un tema de seguridad nacional y soberanía, de protección de los intereses del país. Más que nunca lo importante es prevenir, visto que ante cualquier accidente no solo afectaría el medio ambiente sino que sería imposible volver la naturaleza al estado previo al accidente”, explicó el Capitán Fernando Adáime, integrante de la Comisión Directiva de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo.

En ese sentido, reflexionó que dado que el accidente de un buque tendría consecuencias de proporciones “intangibles e irreversibles”, es fundamental la “prevención” que ejercen desde la tarea de los prácticos. “El desconocimiento público de



X FORO LATINOAMERICANO DE PRÁCTICOS REALIZADO EN MONTEVIDEO

esta profesión está íntimamente ligado con la no ocurrencia de accidentes marítimos y con la seguridad de la navegación y el medio ambiente y por ende con el buen desempeño profesional del practicaje en Uruguay”, dijo.

En igual línea, el Capitán José Olivera, secretario de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, explicó que la “labor del práctico es fundamentalmente la seguridad”. “Tengamos en cuenta que las dimensiones de los buques

son considerables: hoy día la medida de los buques portacontenedores que frecuentan el Puerto de Montevideo es de 300 metros de eslora, 48 de manga y 10,50 metros de calado. Estamos hablando de 105.000 toneladas de desplazamiento en movimiento, con su respectiva inercia, moviéndose en el agua, afectada por corrientes y vientos en espacios reducidos”, explicó Olivera.

“La pericia de los Prácticos es muy importante y portal motivo es necesario que todos los prácticos de cada zona mantengan un ritmo de trabajo para asegurar al Estado que las maniobras de los buques sea segura”, añadió.

Aniversario del puerto

Los representantes de los prácticos del Puerto de Montevideo explicaron que han sido “testigos” de la historia de la principal terminal marítima y que han acompañado su desarrollo. “El puerto cumple un papel fundamental en el Río de la Plata”, dijo Boubet.

A juicio de la Sociedad, el puerto se ha desarrollado para ser “competitivo y competente, lo que se traduce como eficiente”.

**Cuando no hay
margen para el error,
confía en nosotros.
Planir Operador
Portuario.**

Máxima especialización para cargas sensibles, con la experiencia de 560.000 toneladas anuales de carga y descarga de buques, y logística portuaria.



Tel: 2903 4434
ops@planir.com.uy

