



KATOEN NATIE

TERMINAL CUENCA DEL PLATA

Veinte años de apuesta a la calidad
en el puerto de Montevideo

EL OBSERVADOR | SÁBADO 21 • DOMINGO 22 DE AGOSTO • 2021 | SUPLEMENTO DE 28 PÁGINAS





NGS 150 AÑOS

150 años liderando el asesoramiento
de seguros en Uruguay

**Felicitamos a
Terminal Cuenca del Plata
Grupo Katoen Natie**
por su 20° aniversario

NGS 150
AÑOS

Cumplimos **150 años.**
Cumplimos durante **150 años.**

Desde **1989** garantizando la calidad de los productos uruguayos
 Nuestra credibilidad y reconocimiento internacional nos permite declarar si se han cumplido todos los requisitos especificados relacionados con un producto o proceso comparando los resultados con las especificaciones y normas internacionales.



CALISET S.A.

Ofrecemos inspeccion de contenedores y bodegas - pruebas de estanqueidad - control de peso y calidad - analisis de laboratorio - control de inventarios - fumigaciones certificaciones, reportes y mas...

Nos especializamos en darle el valor agregado que necesita su empresa para posicionarse en el Uruguay y en el mundo. Nuestra experiencia y reconocimiento a nivel internacional nos convierte en un socio de confianza para todos sus proyectos.

CONTACTO

Rio Branco 1385 -4to Piso
 Montevideo (11100)

Uruguay

t: +598 29027175

t: +598 29081647

t: +598 29082833

mail: info@caliset.com

ASOCIADO A LA MARCA PAIS DEL
 URUGUAY: URUGUAY NATURAL



MIEMBROS DE GAFTA



MIEMBROS DE LA CAMARA
 NACIONAL DE COMERCIO Y
 SERVICIOS DEL URUGUAY



CAMARA NACIONAL
 DE COMERCIO Y
 SERVICIOS DEL
 URUGUAY

MIEMBROS Y CO-FUNDADORES
 DE LA CAMARA DE SURVEYORS
 DEL URUGUAY



**Cámara de
 Surveyors
 del Uruguay**

Socios comerciales desde 1989

www.caliset.com

IDENTIFYING ISSUES BEFORE THEY BECOME A PROBLEM

Principales hitos

Terminal Cuenca del Plata 20 años posicionando a Uruguay en la región

EN 2001, DURANTE LA PRESIDENCIA DEL DR. JORGE BATLLE KATOEN NATIE GANA LA SUBASTA PÚBLICA, LO QUE PERMITIÓ QUE LA TERMINAL CUENCA DEL PLATA SE POSICIONARA EN LA REGIÓN, CONVIRTIENDO A URUGUAY EN UN REFERENTE EN SERVICIOS PORTUARIOS A NIVEL LOCAL Y REGIONAL

El puerto de Montevideo tiene un hinterland de 700 mil kilómetros cuadrados y está ubicado en la puerta de la hidrovía Paraguay - Paraná y en el centro de una región de más de 200 millones de consumidores, con el PIB per cápita más alto de América Latina.

La fuerte competencia entre los puertos de la región hizo necesaria la llegada de inversiones de estas características, que con el transcurso de las últimas décadas posicionaron a Montevideo como uno de los puertos más competitivos de la región

Katoen Natie en el mundo

Katoen Natie es el operador logístico de empresas líderes automotrices y de petroquímicos, gracias a la especialización lograda en logística y servicios portuarios, que a su vez se integra en el

PRIMERA INVERSIÓN PORTUARIA DEL GRUPO EMPRESARIAL EN SUDAMÉRICA

proceso de producción y ventas. Esto ubica a la compañía como un referente, llegando a estar en el puesto número uno en la logística a nivel mundial. La compañía de origen belga está presente en cada uno de los eslabones de la cadena logística: estiba, almacenajes, distribución, embarque y transporte. En total, está instalada en más de 30 países, concentrando su actividad en diferentes áreas geográficas del mundo. De esta forma, lograron construir una red de logística global capaz de ofrecer un servicio completo a cada uno de sus clientes, sin importar en que parte del planeta se encuentren. Katoen Natie está presente en cada uno de los eslabones de la cadena logística, estiba, almacenaje, distribución y transporte.

La empresa llega a Uruguay

La empresa está presente desde 1996 en Uruguay pero en 2001 Katoen Natie gana la subasta pública, se asocia con ANP y comienza a desarrollar la nueva playa de contenedores y servicios logísticos. De esta forma, la operativa de TCP cuenta con el know how del grupo inversor, con fuertes inversiones



LA MAS COMPETITIVA PLATAFORMA LOGÍSTICA Y PORTUARIA DE LA REGIÓN

tecnológicas en el sector a nivel global; principalmente en Bélgica su país de origen y que a partir de esta fecha comenzó a operar en Uruguay con un modelo de negocios basado en brindar servicios e infraestructura logística y de distribución, incorporando tecnología de punta, facilitando los tiempos y reduciendo costos operativos, que fue además de un hito histórico para nuestro país, la primera inversión portuaria del grupo empresarial en Sud América.

Montevideo cómo puerto de transbordo internacional

El Decreto 137/001 que fue aprobado como marco legal para la gestión de la terminal especializada de contenedores y que constituye la misión y el objetivo de Katoen Natie en el desarrollo

de este proyecto, “es la de lograr que se presten servicios de alta, calidad, confiables y al mínimo costo para el usuario final”, favoreciendo el desarrollo del comercio exterior uruguayo y posicionando “al Puerto de Montevideo para el transbordo de las cargas con origen o destino internacional”

El proyecto en marcha de Terminal Cuenca del Plata, tiene como objetivo central convertir al Puerto de Montevideo en un centro de operaciones regional y para eso se necesita la llegada de barcos de ultramar, ya que por lo general las compañías navieras ingresan con barcos feeder que recogen la carga y la transportan a centros concentradores de esa carga, para ser embarcada hacia sus destinos de ultramar (Europa, EEUU y Asia).

Terminal Cuenca del Plata trabaja para crear las condiciones,

mediante obras e inversiones que permitan atraer esas embarcaciones de gran porte y aumentar el comercio de tránsito.

Las exportaciones uruguayas, no alcanzan por sí mismas un volumen como para justificar el envío de barcos de ultramar. Con mayores volúmenes y recibiendo cargas de la región, se obtendrá una mayor competitividad de nuestras exportaciones, en tiempos y en

costos, en especial los productos frescos que tienen que llegar en el menor plazo posible, a sus mercados de destino y debido a que el trasiego de una terminal a otra genera costos para los exportadores e importadores uruguayos

En diciembre de 2001, la terminal de contenedores tenía un total de 8,5 hectáreas pavimentadas. Ya en 2002, se logró pavimentar 4,5 hectáreas más y se le había logrado ganar a la bahía casi dos hectáreas.

En esta misma línea, alrededor del año 2007, el área pavimentada había alcanzado las 17,2 hectáreas. Es decir, en poco más de cinco años, se pasó de 8,5 a 17,2 hectáreas pavimentadas. Ya en ese momento se preveía la construcción de un tablero de hormigón armado de 350 metros de largo por 35 de ancho y se llevaban invertidos US\$ 68.000.000 en equipos, infraestructura y software. Se paso de 22 contenedores transportados por hora a 80 por hora (300.000 al año) entre 2001 y 2007.

De esta forma, se logró posibilitar por medio del dragado y movimiento de suelos la expansión de las playas de contenedores de la terminal. El primer objetivo ya estaba cumplido y se logró en 6 años convertir a Montevideo en un puerto de distribución y obtener el índice más alto de com-

Continúa en la página 6



EN 2003: AVANZAN LAS OBRAS DE LA TERMINAL PRIVADA



LAS IMPONENTES GRÚAS SE INAUGURAN EN 2009

HOY

COMO HACE MÁS DE 90 AÑOS, NOS PROYECTAMOS PARA SEGUIR SIENDO
LA SOLUCIÓN EN LOGÍSTICA DE CONGELADOS DE MAYOR CAPACIDAD Y
MEJOR SERVICIO EN URUGUAY.

**MÁS GRANDE,
MÁS RÁPIDO,
MÁS EFICIENTE**

ESTAMOS AUMENTANDO NUESTRA CAPACIDAD
DE ALMACENAJE Y LA CALIDAD DE NUESTRO
SERVICIO DE PICKING.

ETAPA 1

+6.000
Toneladas de Frio

ETAPA 2

+16.000
Toneladas de Frio

TOTAL FINAL

52.000
Toneladas

**FELICITACIONES KATOEN NATIE POR LOS PRIMEROS 20 AÑOS
EN LA ACTIVIDAD PORTUARIA POTENCIANDO EL CRECIMIENTO DEL PAÍS.**



12 DE OCTUBRE DE 2009: DESFILE MILITAR DURANTE EL EVENTO DE INAUGURACIÓN



EX PRESIDENTE TABARÉ VÁZQUEZ, FERDINAND Y KARINE HUTS DURANTE EL CORTE DE CINTA

Viene de la página 4

petitividad de la costa atlántica, pero la aspiración era mejorar esta “performance” hasta superar el 1.000.000 de contenedores por año, o sea triplicar la capacidad existente hasta la fecha.

Fecha histórica para el puerto montevideano

El 12 de Octubre de 2009 en oportunidad de inaugurarse las obras del nuevo muelle y la ampliación de la Playa de Contenedores de la Terminal Cuenca del Plata, también se pusieron en funcionamiento las nuevas grúas que fueron una gran novedad para la infraestructura existente en esa época en el Puerto de Montevideo.

La inversión que ese año hizo la empresa Katoen Natie superó los US\$ 171 millones y logró una capacidad para operar más de 1.100.000 contenedores por año. Este no solo fue un pilar fundamental en su momento, sino que con el correr de los años, Uruguay logró estar preparado para enfrentar el aumento en el tamaño de los buques, que arribaron a Montevideo.

Para el nuevo muelle y la ampliación de la playa de contenedores de Terminal Cuenca del Plata en Uruguay (TCP) se utilizaron 17 mil metros cúbicos de hormi-



DR. TABARÉ VÁZQUEZ DURANTE EL DISCURSO DE APERTURA

gón estructural, 10 kilómetros de pilotes, 110 mil metros cuadrados de pavimentos de adoquines y un terraplén de piedra partida de 135 mil toneladas.

Fue en ese entonces cuando fueron presentadas en sociedad, cuatro grúas pórtico de última generación Súper Post Panamax y las más grandes del mundo.

Las grúas incorporadas a la terminal tienen una capacidad de carga de hasta 75 toneladas en el extremo de la pluma y un alcance

de hasta 60 metros y pueden operar buques de 14.500 TEUs (contenedores de 20 pies) y buques de gran porte con hasta 22 filas de contenedores.

Una fortaleza de este equipamiento “de primer mundo” es que tienen capacidad operativa para realizar en forma simultánea 2 contenedores de 40 pies o 4 de 20 pies.

Con estas enormes grúas, la Terminal Cuenca del Plata puede operar desde 2009 en forma si-

multánea buques con esloras de más de 300 metros, en simultáneo con buques feeder o barcazas, en el muelle que fue ampliado de los 288 metros originales a 638 metros en la actualidad.

Obviamente que hay un antes y un después de la llegada de estos gigantes que se yerguen sobre la plataforma logística más moderna y tecnológicamente equipada de la región, un hecho que revolucionó la operativa portuaria en nuestro país.

Estas fueron instaladas en el muelle de la terminal, con el propósito de embarcar y desembarcar principalmente contenedores. Esta tecnología mejoró considerablemente la productividad del puerto y lo posicionó a la vanguardia dentro de la región.

El corte de cinta y la inauguración

Desfile militar mediante y con salvas de cañón el Ex Presidente Tabaré Vázquez procedió al tradicional corte de cinta de esta monumental obra, que transformaría para siempre la modalidad de carga y descarga en el Puerto de Montevideo, no solo por la modernidad y alta tecnología del equipamiento instalado, sino por la agilidad y el menor tiempo transcurrido en cada una de las operaciones, convirtiendo

la terminal portuaria en la más productiva de la región.

En oportunidad de este acontecimiento, la vicepresidenta del Grupo Katoen Natie, Karine Huts, expresó en un emotivo discurso que la terminal de contenedores era la más eficiente y productiva del continente; y proyectó que esta realidad se podría mantener por los próximos años, siempre y cuando Uruguay siguiera estando abierto al resto del mundo. A su vez, destacó que la Administración Nacional de Puertos (ANP) siempre “fue un accionista leal, que ha nombrado directores y síndicos muy responsables”.

Palabras del Ex Presidente Tabaré Vázquez

En esta jornada histórica de la que participaron empresarios del sector, el Presidente del Grupo Katoen Natie Ferdinand Huts y la Vicepresidenta Karine Huts, todo el espectro político nacional, el Ministro de Transporte y Obras públicas de la época Víctor Rossi y los Ex Presidentes Dr. Jorge Batlle Ibáñez, el Dr. Julio María Sanguinetti y el Dr. Luis Alberto Lacalle de Herrera, así como representantes de todos los medios de comunicación y el por entonces Presidente de la

Continúa en la página 8



KARINE HUTS VICEPRESIDENTE DEL GRUPO KATOEN NATIE



EL ACTO QUE JUNTO A TODOS LOS EX PRESIDENTES EN TORNO A UN PROYECTO DE INTERÉS NACIONAL

"Gracias por permitirnos
ser parte de la vanguardia
que Katoen Natie impulsa
en nuestro país,
siendo sus Auditores Externos."



Auditoría - Asesoramiento Tributario - Payroll - Outsourcing Contable
Finanzas Corporativas - Recursos Humanos - Fusiones & Adquisiciones - Tecnologías de la Información

www.uhygubba.uy



Aportando valor
a su crecimiento.





LAS GRÚAS SUPER PANAMAX OPERANDO UN BUQUE EN LA TERMINAL CUENCA DEL PLATA



TCP, UNA TERMINAL ESPECIALIZADA EN CARGA CONTENERIZADA

Viene de la página 6

República Dr. Tabaré Vázquez quién manifestó en su encendida alocución durante la ceremonia de inauguración, que los nuevos emprendimientos realizados en el Puerto de Montevideo no son el fruto de “un solo gobierno sino de todos los uruguayos”.

Y agregó “les pido a los señores ex Presidentes de la República aquí presentes y para demostrarle al mundo lo que es Uruguay, que me acompañen en el descubrimiento de una placa conmemorativa”. A continuación, en medio

de fuertes aplausos, subieron al estrado todos los ex mandatarios, quienes se estrecharon en un abrazo con Tabaré Vázquez.

Compromiso cumplido

También en ese recordado 12 de octubre de 2009, tuvo palabras de elogio hacia nuestro país el entonces Presidente del Directorio de la Terminal Cuenca del Plata quién se manifestó en estos términos “No hay magia detrás de esta obra. Este es el resultado de una gran ambición de Uruguay. Es una alianza

entre los inversores y el Estado que permitió concretar un plan estratégico de largo plazo y para consolidar la posición del país como hub regional y así dar un paso gigante hacia el futuro”. Y subrayó “en lugar de 220 metros de muelle, con la expansión de la terminal a 2,5 hectáreas que requería el compromiso inicial, Terminal Cuenca del Plata construyó un muelle de 350 metros y aumentó su superficie a 22 hectáreas ganadas al mar”.

“En vez de tres grúas, TCP tiene ahora ocho grúas pórtico al servicio de sus clientes, cuatro de

las cuales pueden operar buques de 11 mil Teus, o sea el doble del tamaño de los buques de contenedores que arriban actualmente a Montevideo y a la región”.

Productividad no para de crecer

La productividad promedio que ha tenido en los últimos años TCP, permite reducir el tiempo de espera y permanencia de los buques en Montevideo. Esto les implica menores costos operativos y lleva a que Uruguay se destaque en la región.

Esta tendencia se ha mantenido desde el pasado, donde Montevideo suele estar en eficiencia por encima de algunas terminales. Este es el caso de Río Grande o Buenos Aires, ya que la terminal capitalina se suele destacar en productividad, es decir, contenedores por hora. En parte, esto se da gracias a que Katoen Natie tomó algunos desafíos como propios, con el objetivo de materializar logros de cara al largo y mediano plazo y posicionó a Uruguay en el contexto internacional en materia de servicios portuarios, entre otras cosas porque Uruguay se





Nos une una nueva energía

El equipo de DISA Uruguay saluda y felicita a TCP por su 20° aniversario. Con el orgullo de haber caminado juntos buena parte de éste trayecto, les auguramos un futuro lleno de logros y éxitos compartidos.



LAS IMPONENTES GRÚAS SON CAPACES DE OPERAR EN BARCOS DE HASTA 14.500 TEUS



UN DEPÓSITO DE 6.300M² PARA ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

convirtió en el país de la región que mejor operaba la carga y descarga de los contenedores gracias a los avances tecnológicos adquiridos.

Record de Inversiones y Obras

Pero las inversiones y cómo consecuencia las obras han sido continuas, para la ampliación de la terminal se destinaron más de 250 millones de dólares, pasando de los 288 metros originales de muelle a 638 metros y se dragaron a 14 metros los 350 metros

nuevos. La ampliación de la playa de contenedores, alcanza en la actualidad las 37 hectáreas. Se incorporaron 7 grúas pórtico (una en 2001, 2 en 2007 y 4 en 2009) y los novedosos equipos para el traslado horizontal de contenedores (straddle carriers), tecnología única en la costa este de Sudamérica, así como la Incorporación de infraestructura para operaciones de logística de valor agregado, con un depósito de 6.300 m² (para consolidación, desconsolidación, fraccionamiento, etc).

Cuando Katoen Natie tomó la posesión de la terminal, había

126 tomas para contenedores refrigerados y ya en 2006 se había logrado un total mayor a 1500 y en 2009 pasaron a 2.120 tomas reefers. Esta cifra ha ido en ascenso con el correr de los años, porque existen muchas mercaderías que requieren ser enfriadas adecuadamente para su conservación. En la época de zafra, de febrero a julio, la demanda por enchufes para contenedores suele crecer. En ese período, fundamentalmente, llegan frutas, pescados, carne del sur argentino así como también desde Chile.

El nuevo acuerdo de concesión en marcha

En 2021 el actual gobierno del Dr. Luis Lacalle Pou ha impulsado un acuerdo con las autoridades del Grupo Katoen Natie que supone una inversión de US\$ 455 millones para ampliar la Terminal de Cuenca del Plata en Montevideo y a su vez se extiende la concesión por 50 años más hasta el 2080.

Este proyecto representa la máxima expansión del área de concesión y la mayor inversión realizada en la historia de la terminal portuaria. La terminal de contene-

dores tendrá capacidad para cargar y descargar 2,5 millones de TEUs al año y la generación de cientos de nuevos puestos de trabajo directos e indirectos. La obra, que finalizará en 2024, permitirá a la Terminal Cuenca del Plata operar la última generación de buques portacontenedores, de hasta 400 metros de eslora. Esto seguirá colocando a Montevideo en una posición privilegiada en las rutas comerciales de tránsito y transbordo de carga contenerizada. Una vez más, Katoen Natie y la ANP, ponen a la Terminal Cuenca del Plata a jugar en las grandes ligas del mundo.

IKARIMAR

Hace 20 años comenzaba a operar Terminal cuenca del Plata, revolucionando con su novedosa y avanzada tecnología al puerto de Montevideo. Una forma inusual para aquella época, en la operativa de carga y descarga de contenedores, que marco un antes y un después en la actividad portuaria nacional.



Nuestras felicitaciones por estos 20 años de exitosa trayectoria a la empresa Nelsury SA y al Grupo Katoen Natie los que compartimos juntos desde aquel lejano 2001 y un fuerte agradecimiento por habernos elegido.

IKARIMAR SRL

Taller especializado en el mantenimiento y rebobinado de motores y generadores eléctricos para corriente alterna y corriente continua • Tableros eléctricos • Reparaciones e Instalaciones navales e industriales.

Julio Herrera y Obes 1618 / 1622 | Tels: 2900 5315 / 099 275506 | jrosas@vera.com.uy

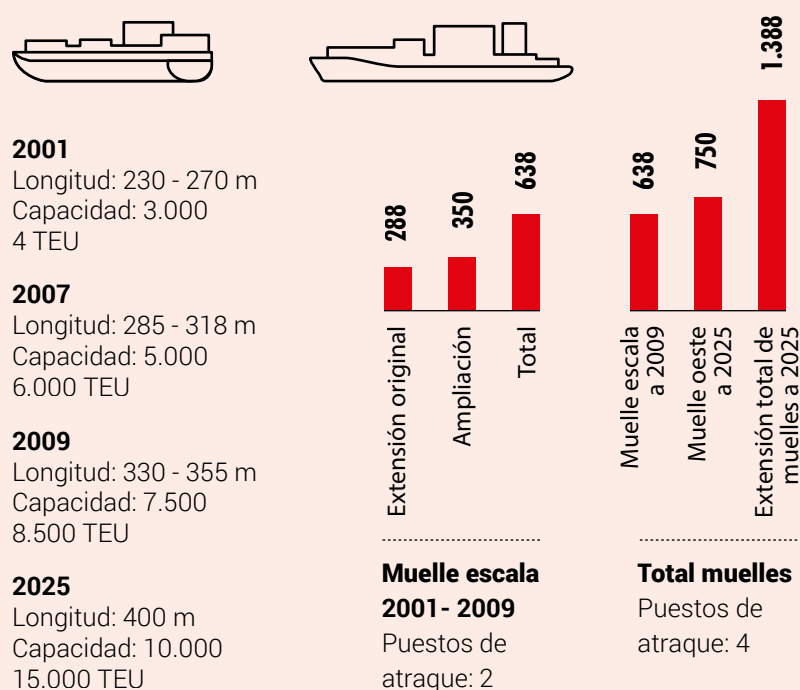
EN OBRAS DESDE 2001

Desde 2001 estamos trabajando para ubicar a Montevideo como principal puerto de la región.

Inversiones

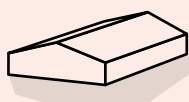


Muelles



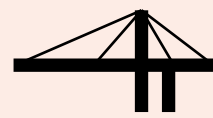
Depósito logístico

Depósito para logística de valor agregado



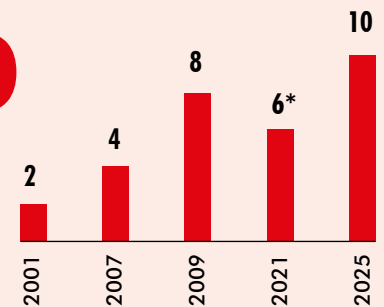
6.300 m²

Grúas pórtico



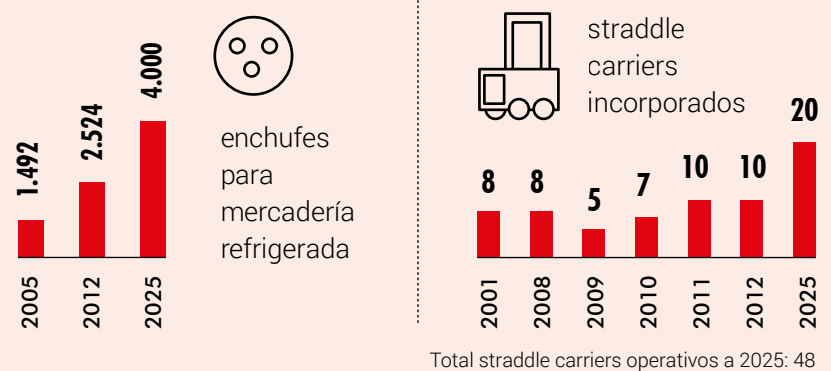
x 10

Grúas, las más modernas de la costa Este de Sudamérica.



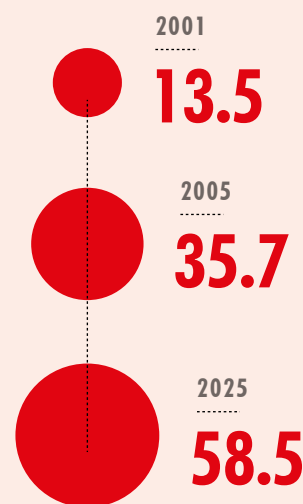
* Dos grúas fueron sacadas de circulación por obsolescencia

Equipamiento

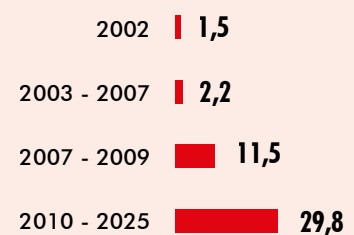


Superficie

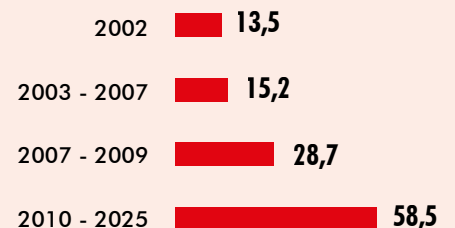
Superficie total



Ganancia a la bahía (Hás)



Área pavimentada (Hás)



www.terminaltcp.com.uy

(598) 2915 8556

Puerto de Montevideo, Uruguay



KATOEN NATIE
TERMINAL CUENCA DEL PLATA



Somos una empresa uruguaya con más de veinticinco años de experiencia en el sector portuario y logístico. Brindamos soluciones innovadoras y especializadas en operaciones portuarias, asegurando una excelencia operativa en toda la cadena de suministro.

En esta ocasión, queremos hacer una mención especial en el 20° aniversario de Terminal Cuenca del Plata, quien ha logrado posicionar al Puerto de Montevideo como referente y puerto hub a través de unas de las más productivas terminales de contenedores de la costa este de América del Sur.



- Depósito de contenedores y mercaderías en Puerto de Montevideo
- Consolidado y desconsolidado de contenedores estándar y especiales
- Alquiler de equipamiento portuario y herramientas
- Carga y descarga de buques porta contenedores, graneles, carga de pino en rollos, cargas generales, frigoríficos y cargas proyectos
- Servicios de transporte y transporte especial para cargas sobredimensionadas

Vincent Vandecauter, Gerente General de Terminal Cuenca del Plata

"La terminal tiene como objetivo consolidar su posición en la región"

EL PLAN DE EXPANSIÓN DE LA TERMINAL ESPECIALIZADA PREVÉ LA EXTENSIÓN DE LA PLAYA DE CONTENEDORES Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN MUELLE DE 14 METROS DE PROFUNDIDAD PARA MEJORAR LA EFICIENCIA. LA EMPRESA PROYECTA EL COMIENZO DE OBRAS PARA EL PRIMER TRIMESTRE DE 2022

Vincent Vandecauter es, desde 2018, el Gerente General de Terminal Cuenca del Plata (TCP). Tiene 33 años, nació en Bélgica, y es ingeniero aeroespacial. Ingresó en Katoen Natie (multinacional belga propietaria mayoritaria de TCP) en 2012 y recorrió distintas áreas de la empresa. Poco después tuvo su primera salida de su país natal. Fue a México, donde Katoen Natie brinda servicios logísticos a la industria petroquímica y ocupó la gerencia general de las operaciones de la empresa. A fines de 2018 llegó a Montevideo para reemplazar al Gerente General de TCP que volvió a Bélgica. Tiene dos hijos: una mexicana y otro que hace nueve meses nació en Uruguay.

Sobre la expansión de la terminal especializada en contenedores señaló que es necesaria para hacer frente a las exigencias que actualmente piden las compañías navieras en todo el mundo. Para



VINCENT VANDECAUTER, GERENTE GENERAL DE TERMINAL CUENCA DEL PLATA

D. BATTISTE

en todos sus aspectos. Capacidad de productividad. Cargar y descargar los barcos más rápido. Hacer más movimientos por hora. También tener mejor capacidad de profundidad. Vamos a construir un muelle de 14 metros. Hoy los barcos que vienen son de 10, 11 metros. Pero el futuro marca 14 metros. Vamos a casi duplicar la cantidad de área de playa de contenedores, los metros de muelle que tenemos. Hoy tenemos 638 metros y vamos a aproximadamente 700 adicionales. También se incrementará la cantidad de grúas para mejorar la capacidad. Eso va a ser música para las líneas navieras y con esta oferta de infraestructura queremos ganar más mercados de transbordo.

¿Cuántas grúas está previsto adquirir?

No es un estudio exacto pero los que hemos hecho dicen que con este tamaño de terminal vamos a poder ir hasta 17 grúas.

TCP OPERA EL 40% DE LOS CONTENEDORES QUE INGRESAN AL PUERTO

captar un mayor volumen de la carga que movilizan las líneas marítimas, la terminal debe ofrecer más infraestructura y eficiencia, sostuvo. Con las obras previstas para los próximos años, TCP quiere aumentar la operativa de transbordos de mercadería a través del puerto de Montevideo. Pero eso significa que la terminal sea más productiva y pueda competir con otros puertos de la región.

¿Cuál es el porcentaje de contenedores que mueve Terminal Cuenca del Plata (TCP) actualmente del total de la operativa en el puerto de Montevideo?

El año pasado y este año en general el 40% del volumen del puerto pasa por TCP y el 60% en muelles públicos del puerto. Pero el proyecto de expansión tiene la ambición de incrementar esta tasa. Manejamos una métrica con los tres flujos: exportación, importación y transbordo. En este volumen que manejamos nosotros, la mitad son transbordos y la mitad restante comercio local de Uruguay.

LA CAPACITACIÓN Y EL PERSONAL YA FORMADO

El aumento de la actividad de movimiento de contenedores que generará la expansión de la terminal ubicada dentro del puerto de Montevideo, hace que TCP esté abocada a la selección de personal y también piense en la capacitación de nueva mano de obra. "Siempre hablamos de capacidad, infraestructura, equipos, pero no se puede olvidar la importancia de tener personal capacitado en otras áreas", dijo Vandecauter. "Habrá una mejora importante en informática, en software. Pero a la máquina la

maneja un conductor. Los contenedores se mueven con un estibador. Se necesita personal para coordinar la carga y descarga. Supervisores, técnicos", expresó.

"Conceptualmente no ha cambiado mucho la industria; entonces cuando hablamos de personal vamos a requerir lo mismo. Hay recursos imprescindibles que no se van, que se necesitan", añadió.

Es por eso que más allá de estar tomando personal, la empresa trabaja en conjunto con la UTU con el objetivo de avanzar en planes de capacitación. "Cerramos un convenio con UTU para

ver cómo podemos levantar el nivel de capacitación. Tenemos un gran desafío en ese sentido", explicó.

El ejecutivo también resaltó la importancia del personal con el que cuenta TCP. "Una parte es la capacitación, pero también contamos con gente que trabaja desde 2001 con nosotros. Han pasado por toda la evolución tecnológica e industrial", sostuvo.

"Esa experiencia es de gran valor. Hay que conservarla. Y utilizarla para también involucrar a la futura generación de trabajadores", agregó.

¿Cuál sería el incremento con el plan de expansión de la terminal?

La ambición es incrementar nuestro volumen para llegar al máximo posible. La oportunidad más grande es en los transbordos. El objetivo es consolidar mejor nuestra posición en la región y ser un mejor competidor para captar más volumen de transbordos. Hay diferentes oportunidades. Está Patagonia, Paraguay, Buenos Aires. Hay un gran pastel de donde podemos ganar todavía.

¿Cuáles serían los aspectos más relevantes del plan de expansión de la terminal?

Estamos dando una respuesta a la exigencia del mercado. Nuestros clientes son las líneas navieras que mueven los contenedores de un lado del mundo al otro. Cada

vez hay menos líneas. Se consolidan, una compra a la otra. Y entonces la oferta de transporte de contenedores cada vez está en manos de menos empresas. Y para que ellas trabajen de manera más eficiente, lo hacen con barcos más grandes. Las empresas tienen que mover más volumen y una solución a la que apuestan es a usar barcos más grandes. También combinan capacidad y varias líneas usan los mismos barcos. También hay exigencias ambientales, cada vez más tienen que bajar la huella de carbono. El precio del combustible está creciendo y todo eso son conductores para optar por barcos más grandes. Es la tendencia de los últimos 20 años. Hoy estamos operando barcos de 340 metros de eslora. Si nos preguntaban hace 10 años si íbamos a operar hoy en día estos

tamaños de barcos hubiéramos dicho que no iba a existir. Pero la tendencia fue muy rápida y prevemos que esta evolución va a continuar. Estos barcos más grandes precisan infraestructura. Hay diferentes aspectos. Antes que nada las condiciones náuticas deben estar adecuadas. El dragado del canal de acceso. También hay que conseguir que los barcos no tengan demasiado tiempo muerto en diferentes puertos. La terminal debe tener suficiente profundidad en frente de sus muelles. Grúas. A eso las navieras están mirando. Qué puerto tiene las condiciones para los barcos grandes. Y si querés ganarle a la competencia y captar el mercado de transbordo tenés que ser capaz de ofrecer esas condiciones. Entonces ahí entra nuestro proyecto de expansión. Vamos a incrementar la capacidad

SE PREVÉ QUE LAS OBRAS COMIENCEN EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2022

Obviamente no vamos a precisar esa cantidad a partir de 2024. Es un aspecto muy flexible en incrementar. Comprar e instalar una grúa no es tan complejo, al contrario de construir un muelle extra. Lo que vamos a encaminar es el desarrollo completo de las obras civiles. En los siguientes años, construir la playa de contenedores máxima que el área permite y también el muelle máximo. Lo que vamos a ver de manera gradual es la cantidad de grúas. Vamos a empezar con cuatro o seis extra de las que tenemos. Pero podemos ir en los siguientes años y décadas hasta nueve más en el nuevo muelle y siete en el actual. Recibimos muchas veces la pregunta: ¿por qué van a construir un muelle de 700 metros si no lo precisan ahora? Lo vamos a hacer porque son obras que no se pueden hacer en partes. No se pueden hacer ahora 100 metros de muelle y en cinco años otros 100. Es muy costoso. Tiene un costo fijo muy grande esta obra. Movilizar todos los equipos. Es

Continúa en la página 8



Saludamos a las autoridades y personal de la Terminal Cuenca del Plata, en oportunidad de conmemorarse el 20° Aniversario del inicio de sus actividades en Uruguay y reafirmamos nuestro compromiso de continuar afianzando el vínculo comercial basado en la confianza mutua

Somos una empresa de profesionales capacitados, para gerenciar soluciones integrales y facilitar las operaciones de comercio exterior de nuestros clientes, a través de los siguientes servicios:

- Exportaciones / Importaciones
- Tránsitos
- Admisiones Temporarias
- Servicios a Cruceros
- Consumos a bordo
- Cargas Proyecto

Nuestra misión es al mismo tiempo, qué desarrollar con eficiencia y seguridad nuestros servicios, también consolidar relaciones estables con los operadores nacionales e internacionales, apostando a la innovación y a la excelencia, en un sector caracterizado por su dinamismo y en plena expansión.

Nuestro equipo tiene cómo denominador común, su experiencia profesional, la seriedad y la motivación, cimentada con los valores que nos guían desde los inicios, formando parte del desarrollo comercial de nuestros clientes y creando relaciones duraderas.


CesarNavatta
-despachante de aduana-

Viene de la página 6

mucho más económico realizar estas obras de una vez. Sí, quizás es una sobrecapacidad, pero es la manera más eficiente respecto a la inversión. Y luego, los equipos se instalarán gradualmente con el incremento de volumen.

¿Cuál es el cronograma del plan de obras?

Es obviamente tentativo, porque depende de muchos factores. Permisos ambientales, la pandemia que tuvo su impacto el año pasado, por ejemplo. También depende de la disponibilidad de los contratistas. Hay varios aspectos que pueden influenciar este cronograma. Estamos manejando arrancar en el primer trimestre del próximo año con las obras grandes. Este momento es el de la etapa de preparaciones, tareas previas como el colapso controlado de una de las grúas. Cosas que tenemos que hacer antes de empezar con la obra grande. Prevemos terminar la obra grande a finales de 2024 o inicio de 2025.

¿Con una terminal especializada como se está previendo para los próximos años, cuál sería la operativa que tendría que desarrollarse en las áreas públicas del puerto de Montevideo?

Me baso en lo que se estableció

LA TERMINAL QUIERE TRIPLICAR LA CAPACIDAD EN LOS PRÓXIMOS AÑOS

en su momento en el Plan Maestro (del puerto de Montevideo) en 1999 que el gobierno desarrolló para definir la estrategia futura. Ahí se definió una estrategia muy clara: el puerto de Montevideo precisaba terminales especializadas. Una especializada para enfocarse en un tipo de mercadería como tenemos nosotros: los contenedores. También existe una terminal especializada de granel, se desarrolla una pesquera en Capurro. Pero siempre con el soporte de los muelles públicos como multipropósito. Eso es un soporte, un adicional para complementar las terminales especializadas. Y eso no cambió. Vemos una gran oportunidad para los muelles públicos de ser complementarios a las terminales especializadas.

¿En los grandes puertos europeos, como Hamburgo, Amberes o Rotterdam, cómo se trabaja en ese sentido? ¿Se da esa complementariedad?

Hay un poco de todo. Este modelo no fue un invento de Uruguay. Son regímenes que existen en el mundo. Para ser eficientes en un cierto rubro del mercado necesitas infraestructura especializada, gente especializada. Luego, obviamente, siempre existe la carga general, la mercadería



LA COMPAÑÍA QUIERE COMENZAR LAS OBRAS EN EL CORRER DEL PRÓXIMO AÑO

FOTOS: D. BATTISTE

EL FERROCARRIL COMO UNA OPORTUNIDAD

Los transbordos de mercadería básicamente se realizan en barco. Actualmente, el puerto de Montevideo recibe barcas que provienen desde distintas zonas de Argentina. La mercadería llega en esas embarcaciones, se descarga y se carga en un buque de ultramar que la trasladará hasta su destino final. Pero en TCP también se observa al tren como una oportunidad para la primera parte de la operativa de transbordos. "Estamos haciendo mucho enfoque en el desarrollo del tren. Los transbordos los cono-

cemos tradicionalmente por barco o barcaza", señaló Vandecauter. "Hay una oportunidad importante para el ferrocarril que puede llevar contenedores desde Argentina o Brasil hasta TCP para hacer el transbordo", explicó.

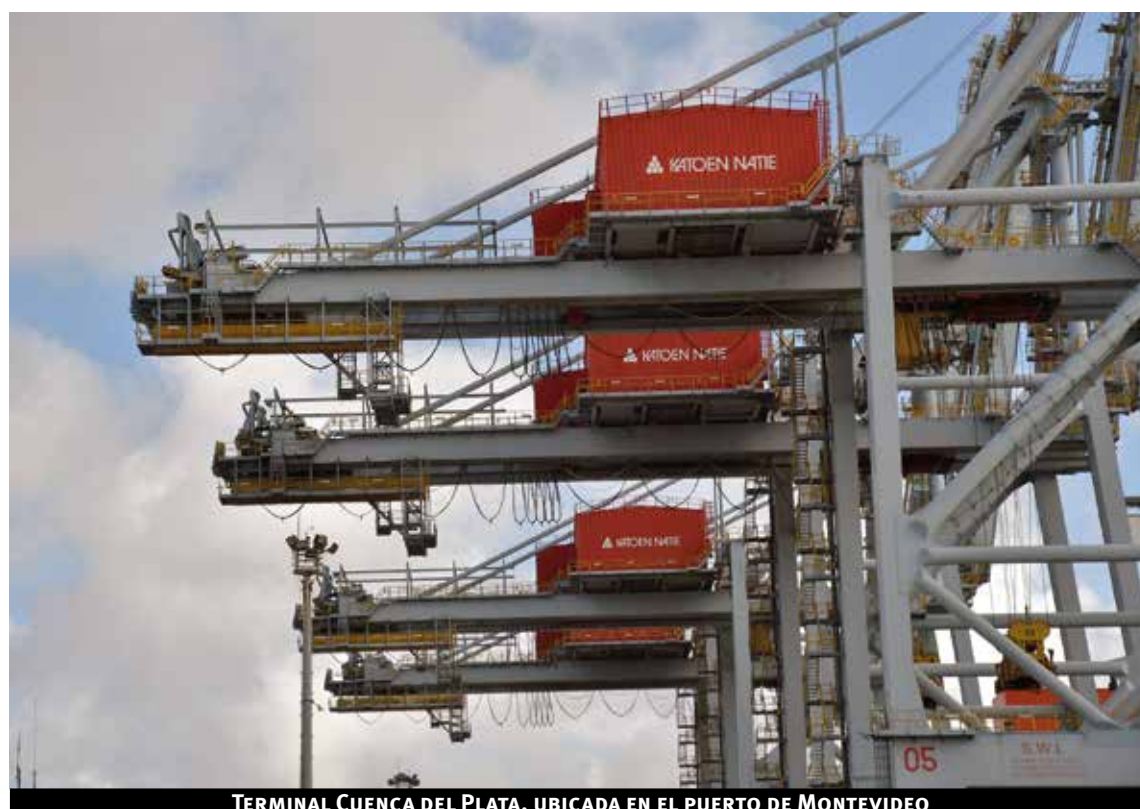
Actualmente, la terminal tiene capacidad para un millón de TEUs (unidad de medida de transporte marítimo, equivalente a un contenedor de 20 pies). La expansión de TCP podría tener como resultado triplicar la capacidad operativa. "El sueño sería llegar a 3 millones de

TEU con una buena conexión con el ferrocarril", dijo. Ante la posibilidad de movilizar mercadería de transbordo en tren, sostuvo que los costos no tendrían por qué ser más onerosos. "Si la logística está bien coordinada y se hace de una manera eficiente, el tren puede competir con la barcaza", expuso. "Depende de dónde provenga la carga, pero el tren se puede pensar como un complemento. Está previsto en la extensión de la terminal un área de intercambio intermodal con el ferrocarril", indicó.

suelta y para eso también hay un mercado de terminales. En otros puertos existe esta diferencia de especializadas con una o varias multipropósito. No tenemos que olvidar que somos un puerto chico respecto a otros. Hablamos de puertos grandes que manejan cinco, 10, 15 o 20 veces más de volumen que Montevideo. Ahora, si querés ser el mejor estudiante de la clase, la mejor terminal en la región, la más eficiente, la que

puede ofrecer la infraestructura que exige la mercadería, precisas volumen para justificar este tipo de inversiones. Hubo licitaciones que se hicieron en el pasado en el intento de desarrollar una segunda terminal de contenedores. Montevideo todavía no tiene el volumen comercial de contenedores para más de una. Entonces, hay dos caminos. Se puede optar por diferentes terminales pero nunca vas a llegar a tener una (si son

varias funcionando) que ofrezca esta capacidad de infraestructura porque se tiene que dividir el volumen de carga entre las diferentes terminales. O decir: vamos a optar por una sola, pero debe ser de excelencia, justamente para ir a competir con la región. Y este es el último camino que se eligió en su momento en los años 90. Ese fue el Plan Maestro. Y se optó por una sola. Pero se pensó: vamos a hacerlo bien, vamos a



TERMINAL CUENCA DEL PLATA, UBICADA EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO

involucrar al gobierno, vamos a tener una participación como país en esta empresa, que es lo que se hizo con TCP (que es propiedad mayoritaria de Katoen Natie con el 80% y el 20% restante pertenece a la Administración Nacional de Puertos). La terminal tiene como objetivo consolidar su posición en la región. Y eso es lo que estamos haciendo. Es el mandato que recibimos en 2001 cuando comenzó TCP. Lo estamos haciendo en los últimos 20 años y este plan de expansión también es parte de ejecutar el mandato que recibió TCP en 2001. Posicionar la terminal, por ende el puerto de Montevideo, y por ende también el país como un hub de transbordo para la región. En este marco estamos haciendo el proyecto de expansión.

Hace algunos años, durante el último gobierno de Cristina Fernández en Argentina, las autoridades tomaron una posición proteccionista con sus puertos. En los últimos meses, desde el sector de la vicepresidente se vuelve a hablar de la soberanía portuaria y de potenciar el Canal Magdalena. ¿Preocupa la política portuaria que pueda adoptar el próximo gobierno argentino?

Eso es una competencia que ya tiene una gran historia: la de

LAS OBRAS INCLUYEN UN MUELLE DE 14 METROS DE PROFUNDIDAD

Buenos y Montevideo. Y eso no ha cambiado. Nos mantiene alerta y tenemos que ser el mejor estudiante de la clase. Buenos Aires es una gran oportunidad para que crezca nuestro volumen. Si analizamos la historia entre el puerto de Montevideo y Buenos Aires siempre es muy parecida. No fue mucho mejor uno que el otro. Siempre fue muy apretada la competencia y muchas veces la historia muestra que aprovechamos los errores de Buenos Aires. Cuando por ejemplo el flujo o los procesos administrativos en Argentina se complicaron para los transbordos vimos que el mercado se movió más hacia Montevideo. Y eso muestra qué sencilla es la competencia. Si sos mejor que el vecino, automáticamente el mercado va a tu terminal. Y lo hicimos bien en el pasado, pero obviamente los demás no se duermen. También tenemos los puertos de Brasil. Tenemos que cuidar eso. Se trata de eso, asegurar que tenés mejores condiciones que los vecinos. Nosotros tenemos que aprovechar las debilidades de Buenos Aires. Cada mes pasa que barcos toman la decisión de dejar carga para Buenos Aires en Montevideo. Pasa porque el barco no puede acceder porque hay retrasos. Hay negocio para nosotros ahí.

Celebramos este 20 ° Aniversario saludando a
Katoen Natie, Terminal Cuenca del Plata.



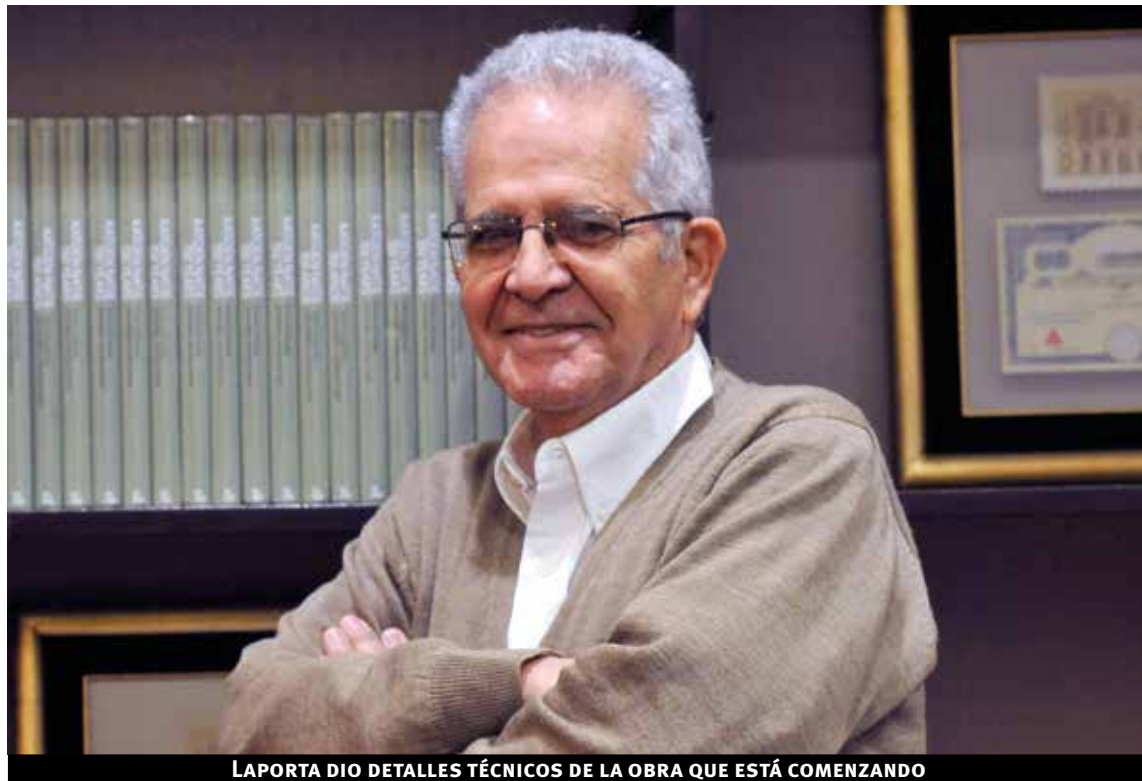
Infraestructura para el país

Una obra histórica para expandir y aggiornar el puerto de Montevideo

KATOEN NATIE, EL OPERADOR BELGA QUE OFRECE SERVICIOS LOGÍSTICOS A NIVEL MUNDIAL, INVERTIRÁ US\$ 455 MILLONES EN LA EXPANSIÓN DE LA TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES. EL GERENTE DE PROYECTO, RODOLFO LAPORTA, REPASÓ DETALLES DEL NUEVO PLAN QUE ESTÁ EN MARCHA

En 2001 se llegó al remate. Fue una hora y cinco de transmisión directa por radio Sarandí”, recuerda el gerente de Proyecto de Katoen Natie, Rodolfo Laporta. Con la concesión hecha realidad la empresa belga tomó posesión de la Terminal Cuenca del Plata (TCP) el 12 de diciembre de ese año. Un día después llegó la primera grúa pórtico y la actividad se puso en marcha.

Por ese entonces la terminal tenía 13,5 hectáreas en tierra y 45 hectáreas en agua. Hoy se cuenta con 37 hectáreas en tierra y 21 hectáreas en el agua. Ahora se proyecta la ejecución de una millonaria obra, que prevé la construcción de una segunda playa de contenedores y un segundo muelle de aproximadamente 700 metros, con una profundidad de 14 metros mínimo. “Llegar a completar las 58 hectáreas es señal que el proyecto tuvo éxito. Es el camino en que estamos en este momento”, afirmó Laporta.



LAPORTA DIO DETALLES TÉCNICOS DE LA OBRA QUE ESTÁ COMENZANDO

nuestra protección y la protección del puerto. Estamos buscando alternativas”, dijo.

Tecnología

A futuro se prevé que el muelle oeste (así la bautiza la compañía) estará equipado con 9 grúas pórtico Super Post-Panamax con alcance de 22 filas de contenedores y una altura de 9 por arriba de cubierta, y habrá otras 8 grúas en el muelle de escala. También se seguirá trabajando en la operativa de playa con unos 80 straddle carriers, es decir equipos móviles para el transporte de contenedores.

“Además, en el nuevo muelle tenemos previsto una instalación por debajo del nivel de pavimento, para en dos lugares darle energía a los buques desde tierra. Queremos evitar que los buques cuando están en puerto hagan funcionar sus generadores. La gente no lo nota, pero eso genera contaminación ambiental y es un problema”, dijo el gerente.

LA IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL

En la playa original de 8 hectáreas está previsto retirar el piso de adoquines y nivelar el terreno. Allí se construirá la plaza de maniobra del ferrocarril, un medio de transporte que se considera “imprescindible” para que la terminal funcione adecuadamente.

“Precisamos no solo la alimentación por la vía fluvial, sino también la alimentación vía terrestre de Brasil, Argentina, Paraguay y Bolivia. Hoy entran por el paso de frontera de Salto Grande entre 600 y 700 mil toneladas de carga que pasan por camión. Es importantísimo tener

en ese punto lo mismo que está queriendo hacer la Administración de Puertos en Rivera con el puerto seco. Tenemos que tener un puerto seco en Salto Grande. Una mercadería que entró en ese puerto seco es como si estuviera en el puerto de Montevideo”, dijo Laporta.

**“YA ESTÁN
GOLPEANDO LA
PUERTA LOS BARCOS
DE 370 METROS”**

Una vez terminadas las obras, el puerto de Montevideo dispondrá de una terminal especializada de última generación, multiplicará su capacidad anual y permitirá atender los barcos más modernos (400 metros).

Los dos muelles, que representan en total más de 1.300 metros, le permitirán a TCP operar cuatro barcos porta contenedores en forma simultánea. Tres de esos puestos de atraque con 14 metros de calado estarán en condiciones de atender barcos de más de 350 metros de largo. Y el otro con 10 metros de calado será para barcazas y buques feeder.

Hace pocos días culminaron los estudios de simulación de navegación que demuestran que un barco de 400 metros y 59 metros de manga podría ingresar a futuro a Montevideo. “Es el mismo barco que hace algunos meses se atravesó en el Canal de Suez. Ese es el barco que va a venir a la costa este de América en algunos años. No digo que sea mañana ni dentro de 5 años, pero de repente dentro de 10 años sí. Hoy al hacer la obra

nosotros tenemos que preverla para ese tipo de barcos”, dijo el gerente de Proyecto.

Los desafíos técnicos

En el proceso de construcción un mojón fundamental será el primer muelle de por lo menos 450 metros. Eso permitirá empezar a recibir barcos de mayor porte en poco tiempo. Laporta contó que la infraestructura planeada presenta varios desafíos técnicos importantes que requieren precaución para no dañar obras que ya existen.

Uno de esos desafíos es la excavación en roca que se requiere para poder avanzar en el nuevo muelle. “Es una zona de roca muy rasa. El techo de la roca está más o menos en la cota menos 8 metros. Nosotros tenemos que llegar a menos 17 metros, 9 metros hacia abajo excavando en roca. Son mínimo 250 mil metros cúbicos de roca a excavar a 100 metros o menos de la terminal existente. Parte de la roca podrá ser retirada con grandes retroexcavadoras subacuáticas y hay partes que van a tener que ser



“ESTAMOS SACUDIENDO EL TABLERO, HACIENDO UN NUEVO PUERTO”

retiradas por voladura. Las vibraciones que puedan transmitir esas voladuras a un relleno de arena pueden causar una liquefacción de ese relleno”, contó el ejecutivo de Katoen Natie.

Otro desafío es la conexión entre el muelle nuevo que irá montado sobre pilotes y el muelle de escala. En la punta de ese muelle existe un escollero de piedras que protege el relleno de arena. Se está estudiando la forma de

que las fundaciones del nuevo muelle eviten ese empedrado que no se puede atravesar con pilotes, se explicó.

El ingeniero también resaltó que se deberá tener “mucho cuidado” con la escollera Sarandí. “Hay que hacer obras de contención de la escollera. En principio una solución es alejarnos determinada distancia y con el talud natural no tenes que preocuparte de obras de protección. La escollera es

**“HAY QUE EXTENDER
YA EL MUELLE PARA
RECIBIR BARCOS MÁS
GRANDES”**

También está prevista la instalación de aerogeneradores de energía eólica. TCP ofrecerá esa energía renovable y limpia a los barcos que atraquen en sus muelles. Además implica menores costos energéticos que pueden trasladarse a mejorar la competitividad del puerto respecto a cargas refrigeradas. El montaje de los molinos se podría realizar en áreas de Puntas de Sayago.

Por otro lado, se contará con 4.000 tomas eléctricas para contenedores refrigerados que son los mayores consumidores de energía eléctrica en la terminal. Sin contar el suministro a los buques, cuando se tuvo el pico de actividad en 2011, el 70% del consumo eléctrico correspondía a los contenedores refrigerados, el 20% a las grúas, y el 10% a otros usos, explicó Laporta a modo de ejemplo.

“El puerto se tiene que aggiornar. Estamos sacudiendo el tablero, haciendo un nuevo puerto. (...) El éxito de esta inversión sería que las navieras decidan que Montevideo es el hub regional. Ese es el objetivo que buscamos”, afirmó Laporta.

Ingener



**Desde Ingener y Sedelir saludamos a
Katoen Natie en su 20° Aniversario.**

**Es un orgullo para nosotros acompañar desde los inicios
a Terminal Cuenca del Plata en sus operaciones.**

Entrevista a Carlos Muñoa

Una mirada al corazón de la operativa en la terminal de contenedores

EL GERENTE DE OPERACIONES DE KATOEN NATIE TRABAJA EN LA EMPRESA DESDE 2002. SU AMPLIA EXPERIENCIA LE PERMITE CONTAR “TODA LA PELÍCULA”, SEGÚN DICE. TAMBIÉN DESTACA LA IMPORTANCIA DE ESTAR AL TANTO SOBRE LAS ÚLTIMAS TENDENCIAS TECNOLÓGICAS EN EL MERCADO

El desafío principal hasta ahora es el tamaño de los buques, algo que se prevé aumente con el paso del tiempo. Con la nueva inversión que anunció la empresa belga de más de US\$ 450 millones, la terminal especializada en contenedores estará preparada para recibir los navíos más grandes del mundo. El Gerente de Operaciones de Katoen Natie, Carlos Muñoa, comentó que la tecnología, sumada a la experiencia ha servido para cumplir en materia operativa y aumentar la productividad. En este sentido, esperan que en el corto plazo Montevideo se consolide como puerto hub para la región. “La idea es poder ofrecer un buen lugar, rápido, efectivo y lo más eficiente posible para que los buques no pierdan tiempo”, afirmó.

¿Cómo ha ido cambiando la Terminal Cuenca del Plata (TCP) si se lo mira en perspectiva histórica?

**CARLOS MUÑOA
ESTÁ EN TERMINAL
CUENCA DEL PLATA
DESDE EL 2001**

Yo empecé a trabajar el 6 de febrero de 2002, o sea que estoy prácticamente desde el inicio. De hecho, estuve presente en el primer barco que se operó acá en la terminal, por lo que puedo hacer toda la película porque vi de cerca cada momento. Por aquel entonces, teníamos solo el muelle original que era de 288 metros de largo y teníamos unas ocho hectáreas de terminal. Hoy en día tenemos casi 37 hectáreas de piso y 638 metros de muelle. En aquel momento teníamos dos grúas pórtico y una móvil, la cual se mandó de nuevo a Europa por allá por el 2009. De las grúas pórtico una se desarmó hace unos años, y la otra fue una cuyo colapso controlado se realizó este año. Hoy tenemos seis grúas, de las cuales dos vinieron en 2007 y las otras cuatro que vinieron a fines del 2009, pero las pusimos a trabajar en febrero de 2010. Lo mismo con las máquinas, de las primeras que usábamos para el transporte horizontal de los contenedores ya no queda ninguna en funcionamiento. Es decir, ya pasaron su tiempo de vida útil y actualmente hay nuevas que han venido en diferentes



CARLOS MUÑOA, GERENTE DE OPERACIONES DE TCP

momentos. Las más nuevas que tenemos comenzaron a trabajar en 2012, alrededor de los meses de setiembre y octubre. Este cambio fue muy positivo, porque las máquinas viejas solo podían con tres contenedores de altura y estas que tenemos ahora llegan hasta cuatro. Esto nos da más capacidad. Lo mismo pasa con las grúas, las que vinieron en 2010, en su momento, eran las más grandes del mundo tanto en altura como en alcance de filas de contenedores. A modo de comparación, las grúas que teníamos antes llegaban a la fila 14 de los barcos y las que tenemos ahora llegan a la 22. O sea, es un 50% más de alcance.

¿Los barcos no crecieron?

Sí, pero no lo hicieron tanto. Los más grandes que vinieron tienen 19 filas de ancho, por lo que aún nos sobran tres filas de contenedores y estamos cubiertos hasta dentro de unos años. Obviamente, la nueva inversión que se anunció traerá nuevas grúas y las que vendrán van a ser más grandes que las que tenemos hoy. Eso previendo, sobre todo, que el tamaño de los buques aumente.

¿En materia de operaciones cómo se perciben los cambios que trajeron los nuevos tiempos?

Si comparamos las primeras operaciones con los rendimientos de hoy, fueron lentas. O sea, eran rápidas en su momento para Montevideo, pero si hoy en día comparo esa productividad con la actual son lentas. Nosotros operábamos los barcos con dos grúas -una pórtico



TCP TENDRÁ GRÚAS DE ÚLTIMA GENERACIÓN

y una móvil - y hacíamos una productividad de 50 o 60 contenedores por hora. Hoy hemos superado los 100 contenedores por hora. Ahí hay una mejora desde el punto de vista operativo que las líneas marítimas han reconocido.

¿Cuáles han sido los principales desafíos?

Sobre todo que empezaron a llegar buques más grandes y hubo que ver cuál era la mejor forma de operarlos. También hay más movimientos por cada sector del barco que antes eran menos. En algunos lugares del barco, sin que la grúa se mueva un centímetro, hemos movido más de 400 contenedores entre carga y descarga. Esto cambia porque antes los movimientos eran más seguidos, pero ahora la misma grúa está 14 o 15 horas

vez, depende de la importación y exportación como también de los trasbordos. Más del 50% de los contenedores que se mueven acá son de trasbordo, lo que posibilita que los buques grandes vengan al puerto de Montevideo.

¿Con la importación y exportación no se justifica la llegada de buques grandes?

No, en realidad el trasbordo es un elemento que suma para que ese tipo de buques lleguen. En líneas generales, si fuera todo por importación y exportación, no se justificaría la llegada de ese tipo de barcos. El diferencial que aporta el trasbordo es justamente que el navío sea grande. Acá en Montevideo tenemos dos metros más de calado para ofrecerle a los barcos, en comparación con Buenos Aires. Por esta razón es que los trasbordos se hacen acá. Todo esto sumado presenta a Montevideo como una buena opción para las líneas marítimas.

**PARA MUÑOA
EL PANORAMA
QUE VIENE ES
ALENTADOR**

¿El estar a tiro con los avances tecnológicos también resulta clave?

Sí, sin dudas. Eso es lo que nos permite estar siempre en la mesa de opciones. Es un desafío, porque debemos estar al tanto de las últimas novedades. La empresa nos ha dado la oportunidad al gerente del Departamento Técnico y a mí de asistir todos los años a una feria regional, para conectarnos con proveedores y gente de otras terminales que nos muestran las últimas tendencias del mercado.

El panorama para lo que viene resulta alentador

Sí, nos vamos a consolidar como puerto hub para la región. La idea es poder ofrecer un buen lugar, rápido, efectivo y lo más eficiente posible para que los buques no pierdan tiempo. A nosotros por el tipo de terminal que tenemos nos sirve que vengan menos barcos con más cantidad de movimiento cada uno. Eso aumenta el rendimiento de las grúas. Así que, si en el futuro vienen buques grandes, vamos a poder demostrar la eficiencia del trabajo de la terminal.

trabajando en el mismo lugar. Estas horas era lo que llevaba hacer una operativa total de un buque con varias grúas. Todo lo bueno que fuimos aprendiendo y desarrollando al principio hoy en día nos sirvió como base y para un momento determinado de la operativa. Pero eso quedó totalmente obsoleto porque los tiempos han cambiado.

¿Se pudieron anticipar a los cambios o este tipo de modificaciones surgen sobre la marcha

Tenemos como previsión el aumento de tamaño de los buques. En ese sentido, recibimos consultas de las líneas marítimas que quieren saber si estamos capacitados para recibir buques más grandes. Después, cantidad movimientos por buque y modificaciones más de este tipo varían mucho. A su

Mónica Acosta, Gerenta de Salud Ocupacional, Seguridad Laboral, Medio Ambiente y Gestión de Calidad

Con la mirada puesta en seguridad laboral y cuidado medio ambiental

TERMINAL CUENCA DEL PLATA CUENTA CON PROTOCOLOS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRABAJO QUE INCLUYEN SIMULACROS Y CUMPLEN CON DIFERENTES REGULACIONES Y EXIGENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA EVITAR CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

Un operario puede tener un accidente y caer al Río de la Plata. Otro realiza tareas muy cerca de una máquina en movimiento y corre el riesgo de ser atropellado. En otra área de la terminal se estiban contenedores con mercadería líquida que puede volcarse y provocar incidentes medio ambientales. Temas como los mencionados, y otros tantos, forman parte del día a día de Mónica Acosta, Gerenta de Salud Ocupacional, Seguridad Laboral, Medio Ambiente y Gestión de Calidad de Terminal Cuenca del Plata (TCP).

Acosta ingresó a la empresa hace 11 años, pero lleva casi tres décadas dedicada a tareas de calidad, seguridad laboral y medio ambiente. Este es su primer trabajo en la actividad portuaria; antes había estado vinculada a la industria del cuero y también la automotriz.

Su tarea en seguridad laboral se basa en dos pilares. "Tenemos



MÓNICA ACOSTA, REFERENTE DEL ÁREA DE SEGURIDAD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE

D. BATTISTE

visualizar de lejos y se puede acudir a ayudarlos. Con ese uniforme los compañeros también los identifican y se dan cuenta cuando pueden estar ante un riesgo y los previenen", señaló.

Cuidado del medio ambiente

Otro de los aspectos a tener en cuenta dentro de la terminal especializada es la contaminación que la actividad puede generar. "En este caso la empresa tiene una certificación de sistema de gestión desde hace varios años", explicó Acosta. TCP parte de la base de planificar actividades que no sean contaminantes y se apoya en diferentes regulaciones que se fueron creando. "Es importante que haya leyes y exigencias. Nosotros siempre vamos a la legislación más exigente. A veces, incluso, a legislación internacional", expuso.

Un ejemplo del cuidado que tiene la empresa con el ambiente es que en la terminal se instalaron

TCP SE RIGE POR LAS REGULACIONES AMBIENTALES MÁS EXIGENTES

un trabajo que viene del grupo (Katoen Natie) como una base, son 10 principios de seguridad que están alineados. Eso está muy arraigado dentro de la terminal", comentó. Por otro lado, hay un decreto específico sobre seguridad laboral dentro del puerto de Montevideo. Ese texto se acordó en forma tripartita en 2018, pero en lo previo hubo una comisión que trabajó cinco años en el articulado. Y Acosta formó parte de ella. Además de este decreto, hay otros que también regulan la actividad portuaria, como por ejemplo uno referido a la manipulación de mercaderías peligrosas.

"Con ese conjunto de cosas, y a través de herramientas de gestión, hay un sistema para trabajar sobre los riesgos, oportunidades y problemas, y generar un ambiente seguro de trabajo", indicó.

"Los indicadores de riesgo, que son la medición más importante, vienen bajando en frecuencia y gravedad consistentemente desde hace años. Tuvimos un reconocimiento del Banco de Seguros del Estado (BSE) con baja de primas por el resultado. Esa es la forma

LA IMPORTANCIA DE LOS SIMULACROS

Una de las iniciativas sobre seguridad laboral que resaltó Acosta fue la realización de simulacros de accidentes. "Son importantes. Porque hay cosas sobre las que se puede hablar, pero si (las situaciones) no se ven no se resuelven nunca", dijo.

Como ejemplo, mencionó la caída de un operario al agua. "¿Qué se hace ante eso? Hay que tirar un salvavidas. ¿Pero cómo?", planteó. Sobre ese accidente específico se trabaja en los simulacros. "Si quien tira el salvavidas no conoce la técnica

para hacerlo es peor. Le puede pegar en la cabeza y dejarlo inconsciente en el agua", explicó. Entonces, se practica con el operario que está en tierra, pero también con el que está en el río. "La persona tiene que saber y sentir en experiencia propia cómo es caerse al agua", sostuvo.

Acosta contó que pasó por esa situación varias veces durante ejercicios de simulacro. "El Río de la Plata es oscuro. Cuando te caes y te sumergís ves todo negro", relató. "Es muy distinto nadar allí que en otro lugar donde se te ocurra hacerlo. Es

una situación que te genera mucha adrenalina", añadió. Para esta actividad, la empresa cuenta con un técnico prevencionista que es buzo.

Dentro de los simulacros también hay ejercicios para enfrentar incendios. Allí, se trabaja en la correcta utilización de extintores y planes de evacuación. "Eso nos permite estar alerta y mejorar los planes. Porque hay muchas cosas que salen mal en las prácticas. Entonces hay que hacer cambios y los ensayos son los que te permiten ir haciendo pruebas", expresó Acosta.

que podemos evaluar que estamos trabajando bien", añadió Acosta.

Los riesgos laborales

Hay varios aspectos a los que se debe prestar atención en el funcionamiento de una terminal de contenedores. Allí conviven grúas, vehículos y personal que cumple tareas en diferentes áreas. El trabajo conjunto conlleva riesgos laborales y hay que prevenirlos. Acosta relató que uno de los principales accidentes que se pueden producir en la terminal es el atropellamiento por una máquina. "Ese es un riesgo que te puede llevar a un resultado muy grave. Esa es una cosa fundamental. Todos los operadores de máquinas tienen un entrenamiento muy específico, tanto en seguridad como calidad de servicios", señaló. Agregó que el resto del personal también tiene un entrenamiento en seguridad.

Esa preparación, dijo, genera un ambiente de trabajo seguro y se complementa con otros procedimientos, y buenas prácticas por parte del personal, que permiten minimizar los riesgos.

Otro riesgo importante es el de la caída al agua o el de contaminación por productos químicos. Acosta sostuvo que para minimizar los accidentes es fundamental que el personal se involucre con la seguridad laboral. "La concientización es muy importante", afirmó. TCP efectúa conversaciones de inducción de personal y otras instancias de diálogo para intercambiar con los trabajadores sobre diferentes situaciones que surgen a diario. "Si llueve, el trabajo tiene una característica; si hay sol, otra. Eso te cambia y hay que hacer ajustes puntuales", expresó.

Una de las apuestas fuertes de la empresa en cuanto a su política

de concientización se desarrolla cada abril, desde hace 10 años, y se denomina: mes de la seguridad. En ese período se organizan charlas sobre salud y seguridad que buscan involucrar a los protagonistas. Este año, a causa de la pandemia del covid-19, se efectuó de manera virtual. "Tuvimos una altísima participación. Es importante atender a la gente", dijo Acosta.

Hay dos características frecuentes que la experta identifica en los accidentes que sufren los trabajadores de la terminal. "Una es la confianza que generan los años de trabajo y la otra, en el otro extremo, es la falta de práctica de quien recién empieza. En los dos casos hay que enfocarse", mencionó.

"Con los trabajadores nuevos lo que hicimos hace un tiempo fue cambiarles el color del uniforme y el casco y entonces se lo puede

atrapadores de bolsas de nylon en todos los lavaderos de contenedores y de ese modo se evita que vayan a parar al río. También hay una planta de tratamiento de agua en esa zona y actualmente, está vigente una regulación sobre contaminación del aire. En ese sentido, la compañía ha realizado mediciones de huella de carbono.

Entre las acciones desarrolladas estuvo también el cambio de toda la flota de vehículos, que era diesel, a diesel eléctrica. Además, desde hace un tiempo, todo el sistema de iluminación de la terminal es con luces LED. También hay sistemas de contención para los casos de rotura de un contenedor y con ellos se evita, por ejemplo, el vertido al piso de carga líquida.

La extensión de la terminal es un aspecto que genera desafíos medio ambientales para la empresa. "Se está en contacto con la Dinama para obtener permisos y cumplir con distintas etapas. Se trabaja desde la elección de los proveedores para que cumplan ellos también con las mismas políticas que nosotros tenemos y promovemos", indicó Acosta.

LA EMPRESA ORGANIZA UNA VEZ POR AÑO EL MES DE LA SEGURIDAD

Entrevista a Juan José Olaizola

“La idea es trabajar en las cadenas logísticas para optimizar costos”

EL SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTO), REPASÓ LAS PRINCIPALES LÍNEAS VINCULADAS A LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LAS QUE SE TRABAJA DESDE EL GOBIERNO. TAMBIÉN RESALTÓ LA IMPORTANCIA QUE TENDRÁ LA OBRA DE TCP EN UN MARCO DE COMPETENCIA REGIONAL

En un contexto marcado por los cambios en la actividad portuaria a nivel global, el Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Juan José Olaizola, afirmó que las nuevas inversiones contribuirán a consolidar Montevideo como puerto hub regional. El jerarca también se refirió a otros proyectos que se están gestando en diferentes puntos del país.

¿Qué importancia tiene para el puerto de Montevideo la obra planificada en Terminal Cuenca del Plata?

Es la inversión más importante en la historia del puerto de Montevideo. Va a contribuir a consolidar la posición de Montevideo como puerto hub regional. Hoy vivimos un período de mucho cambio en la actividad portuaria a nivel regional y mundial. Hay una importante concentración en pocas y grandes líneas navieras, y los



EL SUBSECRETARIO OLAIZOLA EN SU DESPACHO DEL MTO

L. CARREÑO

mentar las inversiones en tierra en materia de infraestructura. Se necesita tener servicios adecuados, precios competitivos y también buenos accesos por mar. Son tan importantes las inversiones en infraestructura y tecnología, como en dragado, para permitir la operación de barcos de última generación.

Hay otra obra en curso que es la terminal pesquera de Capurro. ¿Eso cómo viene?

Se está haciendo el llamado a licitación por parte de ANP para una concesión a 30 años de la operación de esa terminal. Habría varias empresas interesadas en operar esta terminal. Era necesaria su construcción. Venía la iniciativa de varios años atrás con idasy vueltas. El Estado está avanzando en la construcción, pero se entendió necesario poder hacer un llamado a concesión para explotación privada.

"LA OBRA VA A CONSOLIDAR AL PUERTO DE MONTEVIDEO"

puertos tienden a diferenciarse en puertos distribuidores de carga regional y puertos abastecedores de puertos hub. Montevideo desde hace años y particularmente desde la promulgación de la ley de Puertos en 1992, tuvo un cambio sustantivo en la operación de cargas regionales, en la captación de cargas de transbordo, en la mejora y eficiencia de sus procesos portuarios, y en el posicionamiento en la región como puerto confiable, seguro y limpio.

Es una buena puerta de entrada y salida para las cargas de la región. Pero las realidades portuarias se van transformando y Montevideo enfrenta hoy distintas amenazas por las cuales se deben tomar medidas para consolidar esa posición. Al asumir el gobierno teníamos una reclamación en curso por US\$ 1.500 millones del grupo inversor Katoen Natie, y luego de un año de conversaciones se llegó a un acuerdo que permite la inversión más grande. Es pasar a tener una terminal de contenedores que podrá operar más de dos millones y medio de teus (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies), y que además va a tener

servicio a nivel de las principales terminales del mundo. Para Montevideo contar con una operación de contenedores de ese nivel y con una posibilidad de captar cargas de transbordo con niveles de eficiencia y de precio es muy importante, en el marco de esa competitiva realidad regional, y pensando a futuro.

¿Por qué la nueva concesión es a 50 años de plazo?

Las concesiones a 50 años las permite la legislación uruguaya. No es el primer caso. En el período

anterior se otorgó a ese plazo la terminal de celulosa (por UPM 2) y con una inversión bastante menor a la proyectada en este caso. Hay inversiones a nivel del territorio que también son a 50 años en otro tipo de negocios. Además, en materia portuaria este tipo de inversiones requieren montos importantes. Estamos hablando de US\$ 450 millones que naturalmente van asociadas a un período más extenso para su repago. Es habitual ver en la actividad portuaria actual inversiones a 75 años, incluso a 99 años.

Uruguay tiene la intención de dragar el canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros. ¿Qué tan cerca está de concretarse ese objetivo?

En este momento se está dragando el canal de acceso a 13 metros con equipos propios de la Administración Nacional de Puertos (ANP). Falta culminar procesos en la Comisión Administradora del Río de la Plata para poder llevar adelante el dragado a 14 metros, que es una decisión de este gobierno. Es una necesidad que tiene el puerto para comple-

"SON IMPORTANTES LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y EN DRAGADO"

Hay un proyecto que es la Hidrovía de las Lagunas. ¿En qué situación está y por qué es importante para el país?

Estamos trabajando con nuestra contraparte brasileña. Hemos tenido avances y se está trabajando con interés por parte de los dos países para poder llevar adelante la hidrovía de las lagunas Merín y de los Patos. Allí hay que habilitar el canal San Gonzalo con una inversión que ronda los US\$ 6 millones. Ambos países han acordado hacer un llamado a concesión para el dragado de esa vía de navegación y el balizamiento; y para la construcción privada del lado uruguayo de un puerto en la zona de Tacuarí, que es una iniciativa que también tiene varios años y que inversores privados quieren llevar adelante. Además tiene una importancia singular para nuestro país, porque no solamente va a otorgar mejores costos logísticos a los productores de esa zona, sino que va a permitir en el futuro, si concretamos esta obra, poder incorporar tierras uruguayas a la producción que hoy tienen un problema de costos para la salida de esa producción. Teniendo una



MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO

vía de salida más competitiva va a permitir incorporar tierras que hoy están improductivas. Esto tiene un impulso muy importante del presidente de la República (Luis Lacalle Pou). Traerá esas ventajas para la carga uruguaya, y Brasil va a captar carga por el puerto de Río Grande y también va a poder mejorar la actividad de algún puerto ubicado a la vera de la laguna. Entonces, es un proyecto de ganar-ganar para los dos países.

"LA HIDROVÍA DE LAS LAGUNAS ES UN GANAR-GANAR PARA LOS DOS PAÍSES"

¿Qué tipo de productos podrían utilizar esa salida?

Arroz, soja, madera, clinker. Pueden ingresar insumos, fertilizantes. Hay varios tipos de productos que se pueden incorporar a esa hidrovía y mejorar los costos logísticos. Las cadenas logísticas hay que considerarlas desde la producción del producto hasta su destino final. De nada sirve tener buenos puertos si tenemos un transporte terrestre caro o carecemos, en algunos casos, de transporte ferroviario.



EL JERARCA DIJO QUE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO URUGUAY ES PRIORIDAD

Necesitamos que toda la cadena esté optimizada. La idea de este gobierno es trabajar en las distintas cadenas logísticas para poder optimizar los costos y mantener operativas nuestras principales terminales.

¿Qué perspectiva tiene la navegabilidad del río Uruguay aguas arriba de Salto?

La navegabilidad del río Uruguay es una prioridad para este gobier-

no. En algunos casos precisamos contar con la anuencia de los dos países (Uruguay y Argentina) para algunas obras. Y en otros casos, se puede a través de iniciativas privadas o de otro tipo de proyectos aumentar el nivel de cargas que se trasladan por esta vía fluvial. El gobierno no está cerrado a ninguna de estas alternativas. Hemos tenido contacto con Argentina, hemos tenido contacto con inversores privados.

Hay interés en desarrollar esa zona, hay interés en articular distintos proyectos de integración de los modos de transporte. El ministerio está trabajando articulado con ANP, con AFE, con la delegación uruguaya en la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), y con la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, en distintas iniciativas para poder potenciar la actividad de carga en esa región.

¿Qué posibilidades de desarrollo futuro tiene el puerto de Nueva Palmira?

Es el principal puerto granelero nacional. Es un puerto que además es el extremo sur de la Hidrovía Paraná- Paraguay. Ha tenido un desarrollo muy importante en las últimas décadas, tanto en el puerto público como en los puertos privados. Hoy tenemos más de un proyecto privado interesado en invertir, tanto en el puerto de Nueva Palmira como en la zona cercana.

"LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO URUGUAY ES UNA PRIORIDAD DE ESTE GOBIERNO"

¿Cómo ve la idea de una nueva agencia de regulación para controlar las tarifas portuarias?

Es una idea que busca tener una agencia técnica independiente que lleve adelante la regulación de los temas portuarios. En la medida que sea una agencia pequeña y técnicamente calificada estamos totalmente de acuerdo con esa iniciativa. Nos parece importante que se pueda plasmar así como existen otras unidades reguladoras en materia de energía y agua, y en comunicaciones.

ARRIGHI · MANTERO · SANTI

A B O G A D O S

Somos un estudio jurídico nacido de la integración de profesionales de trayectoria, que ejercen la abogacía en contacto directo con sus clientes. En el asesoramiento corporativo, en el preventivo, así como en los litigios y arbitrajes, las tareas son cumplidas directa y personalmente por abogados con amplia experiencia profesional y altamente especializados.

Nuestros servicios están respaldados por un perfil netamente académico de los integrantes de AMS Abogados.

Nos especializamos en el asesoramiento corporativo; principalmente, en las áreas del Derecho Comercial, Derecho Civil (Contratos y Responsabilidad), Derecho Internacional Privado y Derecho Concursal. En nuestra actuación profesional, nos destacamos en el área contenciosa (procesos judiciales), con especialización en Derecho Procesal y Litigación civil. Un área distintiva de nuestra especialización es la de Arbitraje Comercial Internacional y local, con amplia trayectoria como litigantes o árbitros.

Asimismo, contamos con el concurso de consultantes de gran prestigio en el Uruguay y en el extranjero, y vinculaciones con estudios jurídicos de América del Sur y del Norte y de Europa.



Juan Curbelo, Presidente de la ANP

“El puerto de Montevideo tiene la capacidad para ser líder de la región”

EL PRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS AFIRMÓ QUE MONTEVIDEO TIENE LA OPORTUNIDAD DE CONVERTIRSE EN UN PUNTO DE REFERENCIA ; PARA ESO ES FUNDAMENTAL LA PARTICIPACIÓN DE OPERADORES PRIVADOS Y EL AUMENTO DE PROFUNDIDAD QUE SE ESTÁ REALIZANDO

Juan Curbelo llegó a la presidencia de la Administración Nacional de Puertos (ANP) en marzo de 2020, casi al mismo tiempo del arribo del covid-19 a Uruguay. Ya conocía al organismo por dentro porque en el anterior gobierno se había desempeñado como director en representación del Partido Nacional.

La situación particular por la pandemia modificó, en parte, la estrategia que quería desarrollar en el inicio de la gestión, pero con el paso de los meses logró encauzar el rumbo. Mencionó que uno de los objetivos fundamentales es lograr que el puerto de Montevideo sea más eficiente. De esa manera conseguirá ser más competitivo y podrá captar más carga regional en tránsito. Entre enero y julio de este año se verificó un incremento de 26,3% en el movimiento de contenedores, respecto a igual período de 2020. Dentro de ese aumento se destacó la operativa de transbordo de



JUAN CURBELO, PRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

FOTOS: D. BATTISTE

¿De dónde llegaron principalmente los tránsitos?
Fundamentalmente de Paraguay.

¿Se pudo avanzar en la posibilidad de recibir también carga boliviana en tránsito?

Se ha intentado desde hace muchos años. Vamos a seguir en esa línea, sobre todo en la zona de Santa Cruz de la Sierra. Para que la carga de allí pueda salir por la hidrovia. No es fácil. Históricamente han salido por puertos chilenos, Arica particularmente. Pero hay una carga muy importante y si parcialmente se puede lograr que salga por Uruguay sería importante.

¿Cómo se logró recuperar la operativa de mercadería en tránsito?

Lo primero fue la visión de la región. El puerto de Montevideo está inmerso en el desafío que tiene en cuanto a la competitividad y la competencia. La carga busca seguridad, rapidez, menores cos-

LA ACTIVIDAD PORTUARIA AUMENTÓ 26,3% ENTRE ENERO Y JULIO

mercadería. El Presidente de la ANP resaltó que para conseguir que el puerto sea más competitivo debe haber un trabajo en conjunto entre la autoridad portuaria y los operadores privados. También, desde su visión, es fundamental que haya terminales especializadas para optimizar la actividad.

¿Cómo fue asumir en un año tan particular como 2020 con la llegada del covid-19 al país?

Asumí pocos días después de la declaración de emergencia sanitaria que ocurrió en el comienzo de la pandemia. No tuvimos un día de normalidad como le pasó a todo el Estado. En la actividad portuaria fue un enorme desafío tratar de sobrellevar esta situación absolutamente extraordinaria en una actividad que es esencial como el buen funcionamiento de los puertos. Pero funcionaron en un marco de normalidad con todas las operativas a pleno.

¿Cuáles eran en ese momento los principales aspectos estratégicos que quería desarrollar como presidente de la ANP?

Una cosa es lo que pensábamos cuando estábamos diagramando el desarrollo de las políticas portuarias y otra fue la realidad a partir de esta situación. Los objetivos se modificaron por un tema de la realidad. Lo que hemos tratado de hacer durante todo este tiempo fue preservar la parte sanitaria de nuestros trabajadores.

El combate al covid-19, tanto en los públicos como los privados que operan en los distintos puertos del país. Por otro lado, el aspecto operativo. La esencialidad y la importancia que tiene la

actividad portuaria ameritaba que hiciéramos el máximo esfuerzo para no interrumpir o distorsionar la actividad. Eso nos llevó a un enorme desafío, muchísimo trabajo y el resultado, en definitiva, ha sido bueno porque la operativa se mantuvo y porque a partir de algunas decisiones que se tomaron la actividad en los distintos puertos ha aumentado en forma notoria. Un ejemplo fue la carga en tránsito. Apostamos a recuperar parte de la carga de la región que se nos había ido por distintos motivos. Ese era uno de nuestros pilares de gestión. Gene-

rar un puerto eficiente, atractivo, competitivo para la región. El año pasado y sobre todo en este primer semestre fue notorio el aumento de los tránsitos, de la carga paraguaya y es claro que de vuelta los exportadores de ese país están optando por operar a través del puerto de Montevideo. Eso es importante. Y sobre todo entender que estas cargas hay que preservarlas, hay que cuidarlas, y en ese cuidado la autoridad portuaria está muy atenta a lo que suceda y respaldando a los distintos operadores para que se trabaje de la mejor manera.

LA ANP QUIERE LLEVAR AL PUERTO A 14 METROS DE PROFUNDIDAD

tos. Y va a ir al lugar que ofrezca estos parámetros. En ese sentido es importante la mejora de la infraestructura, la conectividad, la seguridad portuaria y la rapidez de las operaciones. El puerto de Montevideo está transitando por un camino que entendemos que es el más adecuado y que le va a generar el salto de calidad. Apuntalar a las áreas especializadas. Por eso decidimos y respaldamos y estamos absolutamente convencidos de que el uso inteligente de las infraestructuras hace a esa mejora de la competitividad.

¿Dentro de esa estrategia cuál es la importancia de las terminales especializadas?

Obrinel, la terminal especializada en granos, está operando este año de una manera muy fuerte. Mejorando los índices del año anterior y de 2019. Está teniendo una muy buena operativa. En esa línea, por eso es que se está construyendo la terminal especializada en celulosa con todo el desarrollo logístico que implica el ferrocarril central. Eso se hace para que la producción, en este caso de celulosa, salga en



PARA EL PRESIDENTE DE LA ANP ES POSIBLE QUE MONTEVIDEO SE CONVIERTA EN HUB REGIONAL

mejores condiciones. Y eso mismo es lo que estamos pensando y viendo con respecto a la terminal especializada de contenedores (Terminal Cuenca del Plata). Por eso la inversión que se va a llevar adelante de US\$ 455 millones para una terminal que esté posicionada en un lugar de privilegio para captar toda la carga del Río de la Plata y la región. Creemos que estas decisiones van a generar mayor eficiencia y eso va a determinar menores costos. Y ellos van a hacer que se opte por Montevideo o por

LA MAYORÍA DE LOS TRÁNSITOS DE MERCADERÍA FUERON DE PARAGUAY

el puerto de Nueva Palmira. A eso se le debe sumar la profundización. Un puerto con mayor profundidad obviamente va a estar en mejores condiciones respecto a otros. Con ella pueden venir buques de mayor calado que carguen más y eso va en beneficio del costo final del valor exportado. Por eso definimos este dragado que estamos llevando adelante a 13 metros con las dragas de la ANP. Aspiramos que para fin de año se pueda haber logrado ese objetivo. La segunda

etapa es llegar a 14 metros, que en definitiva va en la misma línea que es la de infraestructura en tierra y en agua. Esta última es tener la mayor profundidad posible. Si logramos eso, creemos que el puerto va a estar posicionado como hub. Siempre se ha dicho eso, pero es hora que de los dichos pasemos a los hechos. Eso es un puerto fuertemente instalado, que compita en forma agresiva con la región, consustanciado con sus operadores portuarios y una autoridad que sea la que lidere ese proceso.

¿Está convencido que Montevideo tiene que convertirse en un hub regional?

Por supuesto. Tiene que ser protagonista y eso debe concretarse con la prestación de servicios. Ser el puerto líder y para eso obviamente ofrecer los mejores servicios. La autoridad portuaria lo que tiene que hacer es liderar esa definición con el convencimiento de los objetivos. Obviamente, las navieras, los operadores portuarios tienen que acompañar ese cambio de matriz del desarrollo portuario con un elemento central: el posicionamiento del puerto de Montevideo como el principal de la región.

¿Preocupa la postura que quieren tomar algunos sectores políticos argentinos si llegan al



EL PUERTO DE MONTEVIDEO BUSCA SER MÁS EFICIENTE Y COMPETITIVO

gobierno de potenciar su actividad portuaria?

Hay que ser muy respetuosos de las decisiones soberanas de los países hermanos. Esas situaciones, que no nos son ajenas y que las analizamos de forma permanente, nos tienen que reafirmar en el concepto de ser proactivos, dinámicos en cuanto a la toma de decisiones e inteligentes en la forma de posicionarnos. No solamente en sacar nuestras exportaciones de la mejor manera, también para captar la

PARA LA ANP ES FUNDAMENTAL EL TRABAJO DE LAS ÁREAS ESPECIALIZADAS

carga de la región. Si Argentina va en esa línea que anuncia, podemos pasar a ser un puerto secundario y eso no lo podemos permitir. La manera de no serlo es tener la mejor capacidad de infraestructura posible, el mejor diseño portuario, la mayor profundidad. Si logramos concretar esos parámetros nos parece que más allá de cualquier decisión que se tome, el puerto de Montevideo tiene toda la capacidad para ser el líder y hub del Río de la Plata.

BBVA

Creando
Oportunidades

BBVA se suma a los festejos del **20° Aniversario** de la **TERMINAL CUENCA DEL PLATA** saludando y reconociendo la enorme labor por parte de **KATOEN NATIE**.

¡Felicidades!

Entrevista a José Andrés Arocena

Nueva inversión hará que Uruguay sea el puerto “elegido” de la región

EL DIRECTOR DE TCP POR LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS HABLÓ SOBRE LA IMPORTANCIA DEL PROYECTO PENSANDO EN MONTEVIDEO COMO REFERENCIA INTERNACIONAL DEL COMERCIO. “QUEREMOS SER CENTRO REGIONAL DE MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN AMÉRICA DEL SUR”, DIJO

El Director de Terminal Cuenca del Plata (TCP) por la Administración Nacional de Puertos (ANP), José Andrés Arocena, trabaja en la consolidación del nuevo proyecto portuario. También tiene un rol institucional con distintos actores políticos del Uruguay, básicamente ministros y presidentes de entes. El jerarca conversó sobre la realidad y el futuro de la terminal especializada de contenedores en la que el Estado es socio minoritario.

¿Qué importancia le asigna a esta inversión millonaria que tendrá el puerto de Montevideo?

La cifra de US\$ 455 millones habla por sí misma. Va a proyectar al puerto de Montevideo y a nuestro país como un puerto obligado para las líneas marítimas. Eso nos va a permitir que en la reducción de paradas que hacen las líneas intercontinentales, Uruguay sea la escala elegida por sobre otros puertos de la región para cargar o descargar mercadería. Cada vez hay menos paradas, por lo tanto cada vez es más importante tener un puerto muy eficiente, de forma tal que seamos elegidos como tales. De lo contrario pasaríamos a ser simplemente un pequeño puerto de entrada y salida de nuestros productos. Con eso no vamos a lograr ni generar trabajo ni generar divisas para el país, algo que tanto necesitamos. Hoy Uruguay está moviendo en el entorno de un millón de contenedores. De ese millón, la mitad son exportaciones e importaciones uruguayas, y la otra



AROCENA SEÑALÓ QUE LA EXPANSIÓN DE LA TERMINAL GENERARÁ NUEVOS EMPLEOS

son trasbordos que se hacen en el puerto de Montevideo. Es carga de la Patagonia, la Hidrovía, y algunos puertos de Buenos Aires del Paraná. La idea es captar aun más carga de la región, pasar de un millón a un millón y medio o dos millones de contenedores por año. La idea de aumentar la carga no es por la producción de Uruguay que seguirá creciendo a su ritmo, sino que es directamente que la producción de Paraguay, de Bolivia y de Argentina pase por nosotros en vez de salir por otros puertos que salen naturalmente. Con esto vamos a estar

“Vamos a lograr una terminal portuaria más moderna y eficiente”

logrando, en función de una terminal moderna y eficiente, una generación de empleos que hoy están en otros países.

¿La idea es crecer en base a mayor operatividad?

Cuando a veces uno viaja por

una línea aérea desde Uruguay a EEUU o a Europa, lo normal es que vaya a un aeropuerto regional que enlaza con muchos lugares. Se llaman aeropuertos hub, puede ser Miami, puede ser Panamá, puede ser Madrid. Nosotros queremos hacer lo mismo en el ambiente portuario para contenedores. Esto es que Montevideo sea el centro regional de América del Sur de todo el movimiento de contenedores, que las líneas marítimas que conectan con Europa, EEUU o Asia vengán a Montevideo, y de acá se redistribuye en barcos más pequeños a otros puertos.

¿Cómo quedará posicionado Montevideo desde el punto de vista de los tiempos de operativa?

En estos 20 años de operación de TCP se indica una mayor eficiencia en el tiempo de carga y descarga de los contenedores. Y también es cada vez más eficiente el tiempo en que los buques están en el puerto. Estos barcos años atrás capaz que pasaban dos o tres días o hasta una semana. Hoy los tiempos ya se miden por horas. Están 12 horas, 18 horas, cargan

LA CAPACIDAD DEL PERSONAL ES IMPORTANTE EN LA EFICIENCIA DE TCP

y descargan 700 contenedores y se van. Esa eficiencia está dada por varios factores. La primera y más importante es el personal excelente del que se dispone, muy capacitado. También hay un muy buen equipamiento técnico en cuanto a infraestructura. Hoy un barco llega y hay cuatro grúas que operan de forma simultánea. Esa eficiencia permite que las líneas navieras bajen sus costos operativos. Hoy estamos muy bien posicionados entendiendo que estamos al lado de dos países muy grandes que también juegan. Brasil hace unos años realizó una serie de cambios en los puertos,



Felicitamos a las autoridades y personal de Nelsury SA al conmemorarse 20 años desde el inicio de su exitosa trayectoria comercial en Uruguay.

40 años
EL PARQUE
SERVICIO OFICIAL VW

Magallanes 919 | info@elparque.com.uy
Tel: 2411 4455 | www.elparque.com.uy

donde muchos se privatizaron y se le dio una enorme fuerza y proyección. Manejan costos operativos más bajos que nosotros y sin duda alguna tienen una economía de peso mundial. Es un jugador fuerte. De todas formas nosotros podemos trabajar a la par de ellos. Y el otro país grande es Argentina, octavo país del mundo en territorio. Con sus avatares políticos y económicos, y de alguna manera compartiendo el Río de la Plata y los tratados, a veces es un poco más complejo, por lo pronto en lo que es el

“ El ferrocarril es fundamental, esencial, imprescindible ”



EL JERARCA DIJO QUE SE NECESITA LA CARGA EXTRANJERA Y QUE ES CLAVE EL FERROCARRIL

C. DOS SANTOS

interconectarnos con Argentina. Si no tenemos un buen ferrocarril que permita bajar los costos operativos de traslado dentro del país también las cargas podrán elegir otros puertos para tener su salida a otros mercados. Hoy Argentina está con un calado muy bajo y ya a muchas líneas navieras por el tamaño de los buques les está costando llegar a Buenos Aires. Esto se va a ir agudizando en los años próximos.

¿También se apuesta a Paraguay y Bolivia por esta vía de transporte?

Paraguay y el sur de Bolivia. Si no lo hacemos así muchas de esas cargas se podrán ver tentadas a salir por los puertos de Brasil, cruzarán Río Grande del Sur e irán a algunos de los puertos que ellos tienen y que también son muy buenos.

Otro aspecto clave es el dragado del canal de acceso. ¿Cómo viene ese tema?

En la ampliación que se va a hacer de TCP está previsto llevarlo a 14 metros. Lo que tenemos que ver es que el canal de acceso al puerto también esté a 14 metros. De esa forma estaríamos recibiendo buques cada vez más grandes. Es una decisión que pasa por negociaciones entre países, y sobre todo por la Comisión Administradora del Río de la Plata. Ese es un desafío que tenemos como país.

dragado de los canales. Hoy Buenos Aires está a 10,5 metros de profundidad, nosotros tenemos 14 metros. Y también hay que tener en cuenta las dimensiones de los buques. Antes un barco tenía 250, 300 metros y parecía grande. Hoy estamos operando normalmente buques de 330 metros y ya pasamos a la nueva generación acá en Montevideo de 370 metros, cuando la costa del Pacífico ya está operando barcos de 400 metros. Uno se

debe imaginar un barco que tiene cinco cuerdas de largo. Todo eso lleva a que se esté planificando la profundidad de la bahía, la profundidad del canal de acceso, el largo de los nuevos muelles. Se está planificando un muelle de 700 metros de largo con todo el equipamiento para que la carga y descarga sea extremadamente rápida. Eso nos va a permitir competir en la región. Si no es así Montevideo y el Uruguay quedarían relegados.

¿Qué importancia tiene la conectividad ferroviaria con Argentina y Brasil para este nuevo proyecto?

Es fundamental, esencial, imprescindible. Tal es así, que hará un mes y medio atrás cuando se comenzó a rediseñar el nuevo puerto después del acuerdo realizado entre el gobierno y Katoen Natie, las primeras acciones fueron invitar al presidente de la ANP (Juan Curbelo), con todos sus gerentes y el resto del Directorio

para hacer una recorrida. A partir de ahí los equipos técnicos del ferrocarril y TCP están trabajando juntos para el rediseño de las nuevas exigencias portuarias y de los ferrocarriles. El Ferrocarril Central hasta Paso de los Toros; y de Paso de los Toros a Rivera que está refaccionado a nuevo ya nos permite una muy buena conexión con el país y con Brasil. Lo mismo desde Paso de los Toros hasta Salto. Hay conversaciones que se están manteniendo para



- Movimiento de suelos
- Obras de pavimentación

- Obras civiles
- Mantenimiento en general



Felicitamos a todo el personal de Terminal Cuenca del Plata por estos 20 años y agradecemos la confianza depositada en nuestra empresa

Tels: 099 278236 / 098 039349 | mafenirconstrucciones@gmail.com

Entrevista a Daniel Loureiro

La estrategia portuaria en un sector de cambios y desafíos permanentes

EL VICEPRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS DESTACÓ QUE LOS MODELOS ECONÓMICOS Y DE NEGOCIOS PORTUARIOS CAMBIAN CONSTANTEMENTE, LO QUE SUPONE UN GRAN DESAFÍO PARA EL SISTEMA LOGÍSTICO Y PARA LAS AUTORIDADES ENCARGADAS DE LAS POLÍTICAS

El Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos, Daniel Loureiro, habló sobre los lineamientos estratégicos que está siguiendo su gestión. También se refirió a los desafíos que presenta el escenario regional y a la importancia de seguir desarrollando áreas especializadas en el puerto de Montevideo, entre otros temas.

¿Cómo visualiza el escenario regional a nivel portuario?

Lo que existe en la región siempre es una lucha de puertos que está instalada desde el siglo XIX. Como autoridad portuaria tenemos que estar viendo el panorama y cómo gestionamos nuestros equilibrios internos a efectos de posicionarnos debidamente, con el afán de captar volúmenes de carga que hagan de nuestro principal puerto de importación y exportación que es Montevideo un hub regional. Estamos en una competencia interportuaria y en ellas nos va el futuro como puerto y como país.

¿Cuáles cree que son los desafíos que se enfrentan hoy?

Básicamente es ceñirnos a lo que son los planes maestros de desarrollo del puerto de Montevideo, tender a las áreas especializadas que es lo que estamos haciendo en este momento en el área de contenedores, celulosa, granos y también en el área pesquera. Al respecto la semana pasada hicimos el prelanzamiento del pliego. Adelantamos parte de su contenido a un montón de empresas inter-



EL VICEPRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS, DANIEL LOUREIRO

nacionales que se desenvuelven en el área de la pesca para tratar de entusiasmar y promover las bondades que tienen el puerto de Montevideo como base de operaciones de flotas extra regionales que operan en el Atlántico Sur. Ese plan de áreas especializadas se estaría complementando a muy corto plazo con esta nueva concesión privada para el manejo de la pesca internacional.

Es de suma importancia ser competitivos. ¿Qué toman en cuentas las líneas navieras para elegir un puerto u otro?

Primero la ubicación. Y segundo los volúmenes de carga, no es lo

mismo lo que maneja la economía brasileña o argentina que la economía uruguaya. Por lo tanto, en el caso particular de Uruguay, lo que pasa a ser estratégico es explotar al máximo las condiciones naturales de nuestros puertos para captar volúmenes de carga que nos coloquen a una escala internacional competitiva con respecto a gigantes que tenemos en la región. También la productividad de las terminales y la profundidad para atraer los grandes conectores oceánicos que hoy son los buques que llevan productos de una costa a otra, de un mercado a otro. Ya no existen más las flotas mercantes de bandera como se concebían

hace décadas atrás, sino que son empresas globalizadas que entre pocas manejan prácticamente todo el comercio del mundo. También se tiene en cuenta la complementariedad, porque una cosa que no puedan estar haciendo en un puerto que está saturado lo van a hacer en otro. Esa complementariedad arrastra la posibilidad de que determinados puertos adopten o tengan posiciones secundarias con respecto a otros. Por lo tanto, una de las características técnicas más importantes que debe tener una terminal especializada en contenedores es un área de respaldo en la cual se pueda hacer el almacenamiento de los contenedo-

res vacíos a distribuir en la región y los contenedores llenos con los productos de la región, para que la transferencia muelle- buque se haga en el menor tiempo posible, con los mayores volúmenes de cajas y la mejor productividad posible.

¿Pensando en el futuro qué importancia tiene el ferrocarril?

Es fundamental porque el modelo logístico al cual está apostando Uruguay es a la intermodalidad. Es decir la complementariedad del modo carretero, ferroviario

ES CLAVE EXPLOTAR LAS CONDICIONES NATURALES DE LOS PUERTOS

y fluvial, para que juntos contribuyan o alimenten el transporte oceánico de mercado a mercado. El país está propendiendo a modos de transporte que bajen los índices de siniestralidad carreteros que son altos. El tratar de sacar miles de camiones de las rutas lo va a mejorar notoriamente. Además está la descarbonización del medioambiente, propender a que Uruguay se afilie al cumplimiento de los estándares internacionales de efecto invernadero. Apuntamos a que la conectividad férrea tenga 100% de utilidad, a que la capacidad ociosa se pueda

**Respaldo
Seguridad
Eficiencia**

Más de 120 años en la operativa portuaria

Practicaje de Calidad para la Seguridad y la Protección

ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
ISO 45001:2018

explotar con otro tipo de cargas además de la celulosa.

¿En qué está el proyecto de puerto seco en Rivera?

Hemos terminado todas las expropiaciones que correspondían hacer para el puerto seco en el que tenemos grandes esperanzas. Ya estamos muy próximos a empezar a hacer la ocupación del lugar, la delimitación, la iluminación y los accesos. Tenemos en los próximos meses un gran desafío de infraestructura en esa área. Tiene una

“APUNTAMOS A QUE LA CONECTIVIDAD FÉRREA TENGA 100% DE UTILIDAD”

posición geográfica muy estratégica, está al lado de la vía férrea para facilitar la conectividad. Va a servir como una extensión del puerto de Montevideo en el norte del país. Tenemos la idea que sirva para atender la región del sur de Brasil, tanto sea en la absorción de carga que pueda salir por Montevideo, y también parte de las importaciones de esa región, porque apuntamos a modelos de negocios en los cuales puedan operar desde allí emprendimientos privados de



LOUREIRO SE REFIRIÓ A LA REALIDAD PORTUARIA NACIONAL

D. BATTISTE

la exportación a Europa u otros mercados potenciales. El hidrógeno podría transformarse en un motor de desarrollo portuario descentralizador del puerto de Montevideo.

¿Qué pasa con puertos como Fray Bentos y Paysandú?

La actividad se ha incrementado notoriamente durante la pandemia. En Fray Bentos se están haciendo exportaciones muy sostenidas de troncos. En este momento la parte forestal es un motor de las

“EL HIDRÓGENO VERDE PODRÍA TRANSFORMARSE EN UN MOTOR DE DESARROLLO”

entrega. A pesar que los mejores puertos de aguas profundas están en la costa de Brasil y en eso no podemos competir, tenemos índices de productividad, y a su vez ellos tienen índices de saturación, que nos hacen competitivos. En esa dinámica permanente es donde la actual política portuaria nacional se quiere posicionar. Ya no es como hace 50 o 100 años atrás donde los modelos económicos y de negocios portuarios no cambiaban en muchísimo tiempo. Ahora todo es dinámico y es un desafío absoluto para el sistema logístico nacional,

y para las autoridades encargadas de los planes estratégicos de la política portuaria uruguaya.

¿Se puede pensar en algo similar en el litoral oeste?

Hay iniciativas al respecto. Ese modelo se podría llegar a reproducir tomando en cuenta que tenemos a través de la represa de Salto Grande una conexión ferroviaria con Argentina, tenemos puentes. Ambos puertos secos, en el supuesto que este otro se logre desarrollar, serían feeders alimentadores directos del puerto de Montevideo.

¿Y respecto a la costa este qué comentarios puede hacer?

Si bien no hay nada concreto en el horizonte inmediato de mediano y largo plazo, no se abandonan los planes de un desarrollo de puertos en la costa oceánica. Tenemos una esperanza fundada en que si se consolida el negocio del hidrógeno verde en el plan futuro energético nacional, Uruguay en el plazo de 10 años podría convertirse en un exportador. Eso implicaría la construcción de plantas y de facilidades portuarias de mayor profundidad para

exportaciones y muchos de esos embarques se han hecho a partir de ese puerto con la profundidad ya existente. Si lográramos, como ha sido la intención, profundizar a 32 pies los accesos al puerto podríamos posicionarlo en forma muy interesante y quitarle presión al puerto de Montevideo, porque Fray Bentos es un puerto de ultramar. En cuanto a Paysandú tenemos la esperanza en un futuro inmediato de captar carga regional.



Día a día ayudamos a crecer a los que hacen crecer el país.

Conami saluda a la Terminal Cuenca del Plata en su vigésimo aniversario.



PoloOeste

Parque logístico y de servicios

SEGUIMOS CRECIENDO CON LA MISMA SEGURIDAD



A los 100.000 m² construídos le sumamos 5.400 m².

