



Uruguay
Logístico

MEMO

Consejo de Dirección
ACTA

Reunión N° 144 del 25/02/2019

Versión: 1.0 Elaborado por: Lic. Emilio Rivero Firma: Fecha:	Aprobado por: Firma: Fecha:
--	-----------------------------------

DOCUMENTO DE USO INTERNO
NO DIFUNDIR

REVISIONES

Fecha	Versión	Autor	Modificaciones

INDICE

REVISIONES.....	2
INDICE	2
RESOLUCIONES TOMADAS	12
GESTIONES PARA REALIZAR.....	12
ANEXO I	12

DATOS DEL ACTA

Los participantes del acta figuran en el Anexo I, numeral 8 del presente documento. Se contó con la presencia del presidente de la Administración Nacional de Puertos, Ing. Alberto Díaz, el director vocal Dr. Juan Curbelo, del presidente de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, Mauro Borzacconi, del presidente del Centro de Navegación, Alejandro González y el vicepresidente Ing. Guillermo Del Cerro.

ORDEN DEL DÍA Y DETALLE

- Foro ser América Latina 2030, construyendo las cadenas del futuro.

Al inicio de la sesión la Cra. Ana Rey informó sobre el Foro ser América Latina 2030, construyendo las cadenas del futuro, al cual fue invitada junto al Ing. Pablo Genta por el Banco Interamericano de Desarrollo junto a todo el equipo de la División Transporte y Logística, con un número de aproximado de 10 expertos internacionales que debatieron sobre las tendencias de las cadenas de suministro, la distribución, urbana, Smart Port y el futuro del transporte marítimo.

Del mismo y en forma muy breve se debe destacar la importancia del concepto de comunidad logística en sentido amplio, comprendiendo los documentos, los sistemas de información, etc que se vinculan y las políticas de estado en la materia que determinan los criterios del desarrollo de sistemas de información.

Punto 1) BIG DATA y sistemas de información son claves para el desarrollo. En este punto quiero destaca que INALOG en 2018 desarrolló el SIL, que a la fecha el Ministerio de Transporte y Obras Públicas contrato los servicios de respaldo en la nube del gran volumen de información que permitirá avanzar en 2019.

Punto 2) Interoperabilidad de los sistemas informáticos de la comunidad, tema en que se debe continuar avanzando de forma que los sistemas puedan interactuar con la información del sector. La tecnología no es el fin, es el puente.

Punto 3) Industria 4.0 que es una realidad internacional, y parece importante revisar el modelo de Rotterdam que tiene la impresora 4D para equipamiento.

Punto 4) Desarrollo de los startups, la captura del talento a nivel internacional que está realizando Colombia, donde concursan de muchos países en fondos de innovación. Tema para conversar con ANNI sobre los fondos BID para empresas privadas.

Punto 5) Capital Humano. Hay que formar al sector para estos cambios, nuevos modelos de mercadeo sectorial al cual deberá adecuarse INALOG y esperemos que el proyecto con Costa Rica en esta línea se pueda instrumentar pues los fondos son restringidos.

Punto 6) Smart Port. Inteligencia para entender nuevas situaciones, el ambiente en que las empresas se mueven, etc.

Es importante desarrollar los modelos colaborativos, en esa línea vamos a trabajar con la Lic. Eugenia Yeghyaian de ITPC.

Esperamos contribuir en todos estos puntos de desarrollo sectorial, motivadores y que requieren una construcción del talento, escenarios de desarrollo, e invitaremos a uno de los profesores de estrategia a un desayuno en Uruguay a exponer con un panel sectorial.

En el evento del mes de mayo en Uruguay, pequeños países que organiza Diego Stewart que tanto colaboro con el sector.

- Dinámica en la participación de la Feria Intermodal 2019 – stand e información del evento.

Continuando con la sesión el Gerente General, Emilio Rivero comentó sobre la futura participación en la Feria Intermodal la cual ya se trató a nivel de la comisión de promoción internacional en el mes de enero del presente año.

La dinámica será similar a la del pasado año, el stand estará a disposición de las empresas patrocinadoras para tenerlo como punto de encuentro, mantener reuniones, etc y el plazo para las inscripciones es hasta el 26 de febrero.

- Propuesta de la Administración Nacional de Puertos para la adecuación de la normativa que regula al operador portuario (en base al glosario de servicios portuarios vigente).

La presidente del INALOG le dio la palabra al Ing. Nav. Alberto Díaz. Comienza su exposición expresando que le pareció oportuno explicar él mismo, de qué se trata en lo que están trabajando.

En primer lugar, se está tratando de terminar un trabajo que tiene que ver con el llamado "Glosario de Servicios Portuarios", lo cual implica definir los términos que se cobran en la actividad portuaria, quién los cobra y paga, cómo se denominan, etc.

En esto se estuvo trabajando en dos períodos de gobierno diferentes: en uno trabajó la ANP, el CENNAVE, y la UE; en el último, trabajó la ANP con la UE, y convocaron a los demás actores para recabar información.

En el primer período del estudio, se creó el glosario. En este, sucedió que hubo salidas a la prensa de actores del sector que hablaban por su propia empresa y no en relación



con la actividad portuaria, pero se mencionaban los costos portuarios como un tema a tener en cuenta y resolver.

ANP envió una nota que, según expresó el Ing. Nav. Alberto Díaz, no fue lo suficientemente clara. Dicha nota fue enviada a los actores que estuvieron trabajando con ellos: ITPC, CENNAVE, CMPP, CNCS, INALOG y UE. La idea de esta instancia es profundizar el tema.

A continuación, el Ing. Alberto Díaz proyectó el Glosario Portuario, el cual se adjunta al presente documento:

La idea del grupo de trabajo fue detectar:

- Qué se facturaba.
- Quién lo facturaba.

Luego de ello, se identificaron 4 grupos en la ANP: 1) Los depósitos; 2) Las terminales; 3) El agente marítimo; 4) El transportista. Los grupos 1) y 2) cuentan con la figura del operador portuario.

Lo que se pretende es que el glosario sea una descripción de tareas y pone como ejemplo las primeras que surge del mismo:

GLOSARIO DE SERVICIOS PORTUARIOS		
Taller N.º1: Avance del Grupo de Trabajo designado por Resolución de Directorio N.º 11/3.856		
ACTOR	NOMBRE	CONCEPTO
Depósito	AGRUPADO	Actividades de empaquetado y preparación para el transporte o la distribución.
Depósito	ALMACENAJE	Estadia de un contenedor en un espacio determinado.

Se trata de un relevamiento que quiso ser objetivo. Entienden que algunos ítems tienen que cobrarlos alguien y no todos en la cadena. Por ejemplo: el PBIP, para ellos, debería recaudarlo el agente y solo él, no los operadores (para ellos es un servicio que no lo pide nadie, pero está intrínseco en que ahora no se pueden hacer las cosas sin la seguridad del PBIP); en consecuencia, entiende que en la cadena de los servicios que da el operador de depósito o terminal, debiera subir su cuota parte, pero no llamarlo "PBIP", sino en la factura aparece duplicado. Este fue el razonamiento, un criterio propio de un grupo de técnicos para distribuir actividades.

La propuesta que trae es avanzar un poco más y validar un decreto por medio del cual se apruebe el glosario, crear una norma que permita incluir nuevos conceptos cuando aparezcan, eliminar los que no tienen sentido y no ingresar en el tema de valoración económica. Al hacer esto a través del Poder Ejecutivo (PE), van a quedar en evidencia los costos portuarios, y eso sería un capítulo 2.

Los depósitos y operadores de terminal solo podrían facturar los conceptos que allí están. No incluyen al transportista, no regulan su actividad. Los servicios de agencia

entienden que sí se deben regular, pero se hace a través de operadores (habría que ver la trazabilidad en este caso).

Es una regulación y no una descripción, ya que lo que plantean es que si un usuario del puerto (sea un armador paraguayo o quien sea), recibe en su factura algún concepto por fuera, pueda preguntar qué se le está cobrando.

ANP analizaría quién sería el responsable y actuar en consecuencia en forma administrativa (solicitando explicaciones, aplicando un régimen de sanciones de advertencias y multas, etc.).

Quien reclamó no se haría del dinero, ya que en este caso debería continuar su reclamo ante la Defensa de la Competencia (ANP le otorgaría, sin embargo, una herramienta de prueba potente).

Se dividió el trabajo en 4 grupos de interés u operadores:

- Los transportistas.
- Los concesionarios con depósito.
- Los concesionarios con terminal.
- Las agencias marítimas.

El segundo paso sería la reglamentación o re-reglamentación de la inscripción de los operadores portuarios. El Decreto 413 del año 1992 que dice que un operador de contenedores se habilita con tal equipamiento, está obsoleto. Se quiere hacer un relevamiento de este tema.

Como tercer punto a continuación se aporta por el presidente de la ANP, Ing. Nav. Alberto Díaz, una medida argentina, la Disposición 13/2019 de la Subsecretaría Nacional de Puertos República Argentina, cuyo link se detalla a continuación:

<http://www.consejoportuario.com.ar/nota/1267-SSPVNYMM--OBLIGATORIEDAD-DE-COMUNICAR-TARIFAS-RUTAS-FRECUENCIAS-Y-CALIDAD-DEL-SERVICIO-PARA-TRAFICOS-REGULARES-EN-PUERTOS-ARGENTINOS>

A partir del 01/05/2019, todas las empresas que realicen operación comercial en el puerto (agentes, armadores fluviales y marítimos que realicen tráficos regulares a puertos argentinos) estarán obligados a comunicar tarifas, rutas, frecuencias, etc., a través de un trámite a distancia denominado "Actualización Nacional de Tarifarios, Libros y Declaración de Empresas/Sujetos Prestadores de Servicios en Jurisdicción Portuaria".

Esto se hace en el marco de un abordaje integral y sistémico de los desafíos del sistema de control de la autoridad portuaria nacional se estima conveniente adoptar medidas que reduzcan los costos y fomenten el crecimiento económico.

No sabe cómo reaccionará el sector argentino.

Hay una actitud de varias resoluciones argentinas con un propósito y Uruguay no puede estar ajeno, aunque no sean medidas espejo, pero sí observando lo que sucede.

DISCUSIÓN:

Intervino la presidente Cra. Ana Rey para ordenar los aportes del consejo directivo. Informa que con la participación Transforma Uruguay, MTOP e INALOG se está iniciando el trabajo que evalúa la competitividad de la cadena logística.

El director de la ANP, Dr. Juan Curbelo informó que a la fecha no conoce el Decreto, por tanto, no puede opinar en profundidad, pero quiere plasmar su oposición. Por otro lado, entiende que muchos de los puntos comentados por el Ing. Nav. Díaz tienen sentido porque hay reclamos de los operadores. Si hay alguna incongruencia en cuanto al cobro de estas, tiene que ser el propio mercado es el que debe castigar y no una regulación estatal. Para ellos las tarifas las definen los privados y no la ANP.

Crean firmemente en el espíritu de la Ley de Puertos y lo van a seguir defendiendo. La mejor regulación va en beneficio del funcionamiento de la actividad portuaria en general, sin perjuicio de muchas veces entender la necesidad de una adecuación, siempre hay que lograr las mejoras y reflejarlas en la actividad portuaria. En definitiva, el objetivo de los presentes es mejorar la cadena logística y la portuaria como actor de relevancia, aunque no siempre los caminos son los mismos o existen algunos matices.

Para él, el glosario no puede ser más que un elemento que colabore con las buenas prácticas comerciales, que todas las empresas trabajen en este sentido, y, si hay alguna incongruencia sobre ello, tiene que ser el propio mercado el que se encargue, haciendo ver esto.

El presidente de la ANP, Ing. Nav. Alberto Díaz respondió que el texto de decreto va a ser aprobado por el PE, puede no salir o ser totalmente diferente a la propuesta. El tema es, en qué están de acuerdo y en qué no, cuáles son los pasos para seguir.

Hay puntos claros y otros en que hay diferencias y cómo llegar al mismo objetivo.

La Cra. Ana Rey, mencionó que hay dos aristas diferentes: por un lado, el trabajo en el glosario y por otro lado la de la revisión del Decreto 413/992. Propone se incorporen a la agenda de trabajo que informe la ANP.

La consejera, Dra. Mónica Ageitos expresó que recibieron una nota similar a la del INALOG, solicitándoles que en un plazo de 15 días calendario, den una opinión del tema y que hacía referencia a una resolución de la ANP que se remitía a otra y aprobaba el glosario y el trabajo de la comisión que lo había aprobado. Como desconocían el trabajo, solicitaron los expedientes, lo cual se les fue negado porque no se les estaba pidiendo asesoramiento y que con los documentos proporcionados había sido suficiente.

En el día de la fecha se presentó la respuesta junto con un informe jurídico del Dr. Carlos Delpiazzo que intenta resumir:

En lo que tiene que ver con la comisión de estudio del glosario, hubo una reunión con la Comisión Directiva del CENNAVE, y en su momento fueron 4 funcionarios de la ANP, quienes opinaban que era para conocer los términos, establecer tarifas, etc. No tenían una definición exacta de lo que se iba a hacer.

Luego de ello, se realizaron reuniones con las 3 mesas ejecutivas del CENNAVE: agencias marítimas, depósitos - terminales y operadores, oportunidad en la que surgieron las falencias del glosario.

Se preguntó a ANP quiénes serían objeto de regulación, expresando que ANP intentaría incluir a actores y conceptos que están fuera del alcance jurídico. Asimismo, se ejemplificó a la ANP con rubros que, en caso de prosperar, las mercaderías más baratas terminarían subsidiando a las más caras. Sin embargo, la Comisión no incorporó ninguno de los aportes realizados por el Centro de Navegación.

Por su parte, en la comparecencia del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPA) a la Comisión de Asuntos Laborales de la Cámara de Senadores, el presidente, Sr. Ricardo Suárez, expresó que la ANP estaba trabajando en un glosario para fijar los precios de los privados. Dicha comparecencia era por otro tema, pero se hizo referencia.

A esta altura, el CENNAVE no conocía el trabajo que se estaba realizando, ya que circulaban diversas versiones. Por tal razón, habiéndole comunicado al Ministro de Transporte y Obras Públicas Sr. Víctor Rossi, el CENNAVE dejó de participar en esta comisión. Lo que luego comunicó al Directorio de ANP.

En lo que tiene que ver con el análisis jurídico del glosario y del marco legal de la resolución, se solicitó el análisis del Dr. Carlos Delpiazzo, el cual es parte integrante de la respuesta. A efectos de no repetir conceptos, se hace referencia a las conclusiones:

- Desde el punto de vista conceptual, una cosa es un glosario de términos relativos a los servicios portuarios y otra cosa es la imposición por vía de la autoridad de un tarifario de precios o precios máximos, que deben ser cobrados por los particulares bajo pena de imposición de sanciones, etc.
- Desde el punto de vista jurídico, la ilegitimidad del glosario resulta de su apartamiento de las bases fundamentales de la reforma portuaria instalada por la Ley 16.246.
- Adicionalmente, la modificación, por vía de la autoridad de las condiciones de los contratos vigentes, configura un grave vicio, invalidante de lo que pretende decidirse, y desde el punto de vista específico de los prestadores de privados de servicios portuarios, el desconocimiento de su actividad legal como privada, y, por ende, regida



por los principios de libertad y subsidiariedad, constituyendo un apartamiento de la Constitución y del modelo instaurado por la legislación portuaria, el cual no puede ser modificado por la vía oblicua.

En lo que refiere al análisis operativo del glosario, expresa que:

- El trámite administrativo de habilitación ante la ANP es un buen trámite, tiene un plazo que, si se cumple, se da por habilitado. Cambiar un trámite que funcionaba bien no es adecuado.
- En cuanto al plazo de habilitación, no se comparte la reducción del plazo y no atraerá inversores por ser un lapso muy corto de un año para recuperar la inversión. La renovación automática no soluciona este problema, sino que enfrenta al inversionista a la inseguridad jurídica de si se le renovará o no.
- En cuanto a los servicios que se pretenden regular, la resolución indica que se asociará al glosario y la legislación actual ya lo establece. Dentro de la lista de actores del glosario, se habla de servicios de agencia y transporte. Entienden que la ANP pretende controlar y regular las tarifas de las agencias marítimas y de los transportistas profesionales de carga, hablándose de actores que por su propia naturaleza no tiene que ser habilitados por el puerto.
- No aparecen rubros de facturación por actores distintos a los operadores portuarios, situación expresada varias veces ante la ANP y el directorio del INALOG. Si los intermediarios facturan por encima de los servicios portuarios a sus clientes, provocando que el consignatario o exportador paguen más por sus servicios, el glosario no modificará esta situación.
- En lo que tiene que ver a la prestación de servicios, las líneas estratégicas proponen que sea de 24 horas los 365 días del año. Los operadores portuarios prestan actividades todos los días si la demanda lo requiere, tal como dice el artículo 1 de la Ley 16.246. Es ilógico y contrario a la eficiencia de costos, que una empresa tenga personal disponible si no hay demanda, de lo contrario, las empresas deberán aumentar los recursos humanos y repartir costos entre los clientes. De ocurrir algo así, quien requiera el servicio en un horario especial, se verá beneficiado, y quien lo haga en un día hábil, asumirá un cargo adicional. CENNAVE entiende que este tema llevará a un gran debate sindical ya que los sindicatos continúan solicitando primas por nocturnidad, entre otros.
- Algunos operadores prestan servicios en competencia con otros regímenes, lo cual es un tema, por ejemplo: los depósitos intraportuarios que compiten con los depósitos de zonas francas, no estando, estos últimos, obligados por el glosario. Dice Delpiazzo que la confección de un glosario taxativo colide con las recomendaciones de la libre competencia.



- El glosario está plagado de errores y omisiones. Uno de ellos es que el Código Aduanero (CAROU) prevé la posibilidad de instalar depósitos logísticos en el puerto, hipótesis ignorada por el referido glosario.
- No se estudian costos que realmente afectan, por ejemplo: tarifas de practicaje. El Cennave no entiende cómo si la ANP está tan preocupada por los costos, vota consuetudinariamente cada uno de los aumentos de tarifas solicitados por los Sres. Prácticos en la Comisión del Art. 125.

Se solicita al INALOG que se adjunte la nota presentada y el informe al acta de la reunión del consejo directivo.

La presidente del INALOG, Cra. Ana Rey informó que el instituto hizo un estudio de costos de Argentina y de Brasil, ya que llegó el momento de saber qué cobran los actores en distintos ítems a nivel regional. Encontró en España un observatorio de precios del sector marítimo.

El Ing. Alberto Díaz comentó que no se iba a tratar como un tema de uno a uno, sino general, y que hay un error conceptual del CENNAVE en poner la intención en regular cosas. Le parece grave.

No se niegan a estudiar costos.

Se les consultó si estaban de acuerdo o no, y no fue lo que respondieron.

El vicepresidente del Centro de Navegación, Ing. Guillermo del Cerro expresó que el glosario está muy mal hecho y pone como ejemplo el segundo renglón que dice que, en un depósito, el almacenaje es la estadía de un contenedor en un espacio determinado y un depósito es dónde se almacena mercadería.

Alejandro Gonzáles presidente del CENNAVE, agradeció la oportunidad a la presidencia de Inalog, a los consejeros y a la ANP de expresar sus posiciones.

Cuando se les dio la posibilidad de dar una opinión, ellos manifestaron que necesitaban más tiempo y diálogo para poder discutir el tema, lo cual fue negado por la ANP, con el fundamento de que esto es una opinión y no un asesoramiento. Es cierto que la ANP pidió una opinión sobre qué piensan del tema.

Hace más de dos años que se están defendiendo como institución y vienen invirtiendo dólares para ello en asesoramientos profesionales.

Se habla de que la ANP puede disponer precios máximos y que la facturación esté de acuerdo con las nuevas disposiciones. Entonces, entendieron que la opinión es para todo el tema: el glosario, el operador portuario y las tarifas.



Hace más de 10 años vienen planteando inquietudes en relación con el servicio de practica, nunca se entrometieron en la idoneidad del servicio y del personal o profesionales. A diferencia, el sector público sí se ha metido en cuestiones comerciales y siempre que han manifestado su opinión han perdido, por ejemplo: con el tema de las lanchas, de las tarifas, seguridad portuaria, etc.

El consejero, Ruben Azar expresó que la preocupación de la UE en relación con los costos es histórica.

Su preocupación es la competitividad, para él se está haciendo foco en un tema que no es el central.

El Ing. Juan Opertti, compartió con el Sr. Ruben Azar que hay que estudiar la cadena, tomar cada eslabón e ir viendo los aspectos relevantes; a modo de ejemplo cito el caso del precinto electrónico y como Argentina exonero del mismo a los Operadores Económicos Autorizados, similares a los OEC de Uruguay.

La consejera Lic. Eugenia Yeghyaian, realizó un análisis técnico de la Resolución de Directorio y de ANP.

El presidente de ITPC Mauro Borzacconi comentó que no se puede comparar el precinto electrónico que se aplica en Uruguay con el de Argentina ya que este no es un sistema confiable dada las distintas problemáticas que se han presentado a lo largo del tiempo con el mismo.

Adicionalmente cree que el sector privado que brinde servicios a las cadenas logísticas debe ponerse de acuerdo para transparentar los costos, desde la intergremial están dispuestos a sentarse a trabajar sobre los mismos y analizarlos todos desde la A a la Z.

El consejero Ing. Juan Opertti, mencionó que hay que desnudar todos los costos de los eslabones de la cadena logística. Se debe buscar un diálogo entre privado y privado para una mejora de la competitividad.

El presidente de Centro de Navegación, Alejandro González expresó que hay importantes socios que también lo son de la Unión de Exportadores, destacando que mantuvo una reunión con la presidente de la misma, Andrea Roth quien le manifestó que la Unión de Exportadores no está de acuerdo con la regularización de precios y le preocupa la conectividad del Puerto de Montevideo y le recordó que en la época de los 90 al Puerto de Montevideo llegaban *feeder* que lo conectaban con el de Buenos Aires para el intercambio de exportaciones e importaciones.

El consejero Ruben Aza mencionó, que como consejero de la Unión de Exportadores podía manifestar que a dicha gremial le preocupa la conectividad, pero también los costos y la poca competitividad que se tiene hoy en día. La Unión de Exportadores no piensa que la regulación de precios sea la solución y cree en el libre mercado.

El consejero Augusto Olivera, manifestó que se debe hablar de la problemática y los costos dado que se están perdiendo negocios como se puede ver en lo expuesto en el consejo.

El consejero Gonzalo Carrau, comentó que las respuestas a la nota con relación al glosario, se las tendrían que brindar cada cámara a la Administración Nacional de Puertos. También entiende que el ámbito de Inalog tiene que ser para discutir grandes líneas, tener una mirada hacia adelante y que, a través de los estudios de las cadenas de importación, exportación se debe lograr mejorar los costos del país.

La consejera Ing. Victoria Carballo, estuvo vía conferencia escuchando el desarrollo de la reunión del consejo directivo.

RESOLUCIONES TOMADAS

Enviar a los miembros del consejo directivo los costos de importación en los puertos de la región de 2018.

GESTIONES PARA REALIZAR

ANEXO I

Lista de Participantes

127ª Reunión de Consejo de Dirección

	Miembros Titulares	Miembros Alternos
MTOP	Cra. Ana Rey	
MEF		Ec. Juan Chaves
MRREE		Lic. Guillermo Laurenza
Administración Nacional de Puertos	Ing. Alberto Díaz	
Cámara de Comercio y Servicios/ Unión de Exportadores	Gonzalo Carrau	Ruben Azar

Cámara Mercantil de Productos del País/ Cámara de Industrias	Ing. Victoria Carballo (vía conferencia a distancia).	
Terminal de Cargas del Uruguay/Asociación Uruguaya de Agentes de Carga	Ing. Bruno Guella	
Intergremial de Transporte Profesional de Carga		Lic. Eugenia Yeghyaian
Cámara de Zonas Francas / Cámara de Logística	Ing. Juan Opertti	
Asociación de Despachantes de Aduanas del Uruguay / Centro de Navegación	Augusto Olivera	Dra. Mónica Ageitos

