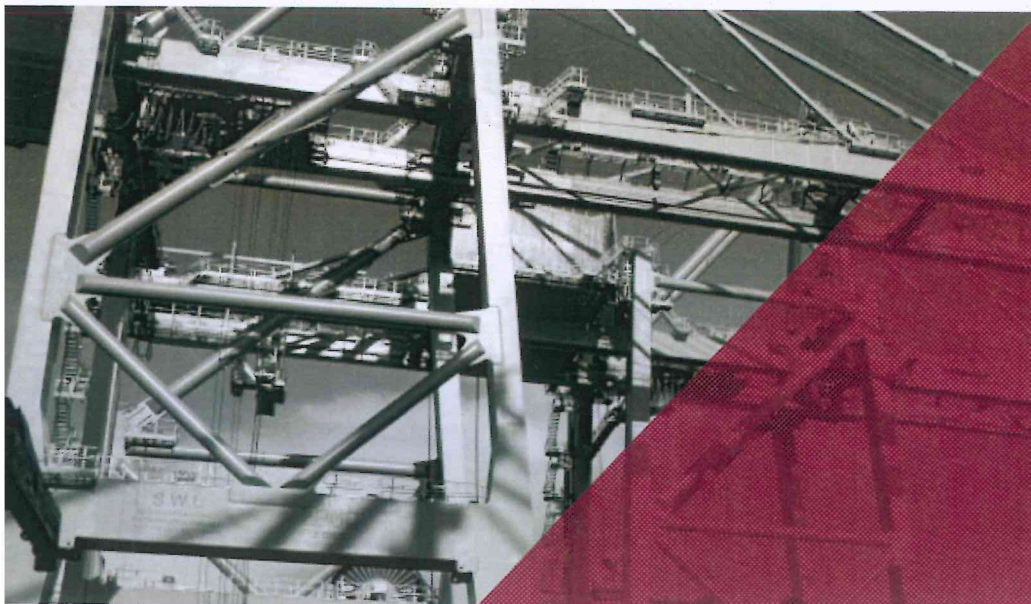


Acta Consejo de Dirección

Reunión N° 160 del 15/06/2020

DOCUMENTO DE USO INTERNO. NO DIFUNDIR.



Versión: 1.0 Elaborado por: Lic. Emilio Rivero Firma:  Fecha: 3/07/2020	Aprobado por: Firma: Fecha:
--	-----------------------------------

REVISIONES

Fecha	Versión	Autor	Modificaciones






ÍNDICE

REVISIONES.....	1
DATOS DEL ACTA.....	3
ORDEN DEL DÍA Y DETALLE.....	3
RESOLUCIONES TOMADAS.....	10
ANEXO I	10

M

107

GA

7

6

DATOS DEL ACTA

ORDEN DEL DÍA Y DETALLE

Los participantes de la reunión de 15.06.20 del Consejo de Dirección figuran en el Anexo I del presente documento.

En representación de la Administración Nacional de Puertos participó además del Ing. Horacio Lannes el subgerente general Edison Peña.

Comenzó la sesión de consejo directivo tomando la palabra, el presidente de Inalog el Ing. Alvaro Olazábal, tratando el primer punto del orden del día sobre la, Propuesta de proyecto de gestión "Smart Port" y acceso norte al Puerto de Montevideo.

Expresó que, en una reunión mantenida con el ministro de Transporte y Obras Públicas, Sr. Luis Alberto Heber, con el subsecretario Sr. Juan José Olaizola y con el presidente de la Administración Nacional de Puertos, Dr. Juan Curbelo, en la que se trató la temática del nuevo acceso norte del Puerto de Montevideo, el Ing. Olazábal manifestó la necesidad de que a la nueva infraestructura se la dotara de un sistema digitalizado de gestión, de lo contrario continuarían las dificultades existentes.

Ante lo mencionado, el ministro Luis Alberto Heber y el presidente de la Administración Nacional de Puertos, Dr. Juan Curbelo, le solicitaron al Ing. Civil Álvaro Olazábal si desde Inalog que es un ámbito con representantes públicos y privados se podía abordar esta problemática, y viabilizar un sistema de gestión para el nuevo acceso norte.

Dado el planteo de las autoridades, desde Inalog se generó un ámbito para abordar la temática junto a la Administración Nacional de Puertos y la Dirección Nacional de Aduanas, dos actores claves en lo que respecta a los accesos del puerto y se comenzó a trabajar en un proyecto interinstitucional, que en principio buscaba implementar un sistema de gestión para el acceso norte y luego se vio la necesidad de pensar en un sistema más amplio, un sistema de gestión digitalizado "Smart Port" para la mejora de los procesos de todo el Puerto de Montevideo.

El Ing. Olazábal manifestó, que también se está iniciando un dialogo con la Corporación Nacional para el Desarrollo, dado que la CND tienen experiencia en implementar fideicomisos y gestionar préstamos de organismos internacionales para implementación de proyectos de gran envergadura. Adicionalmente, comentó que mantuvo una reunión con el subsecretario de Ganadería, Agricultura y Pesca, Ing. Agr. Juan Ignacio Buffa dado que el MGAP es otro organismo importante a considerar en un sistema de gestión portuaria integral y también se está procurando mantener una reunión con el prefecto nacional naval a la brevedad.

[Handwritten signatures in blue ink]

Con el proyecto también se busca que los organismos involucrados generen la previsión presupuestal en la Ley de Presupuesto Nacional 2020-2024, para la implementación del sistema Smart Port, la cual se estimó en veinte millones de dólares. A su vez, de una reunión mantenida con los responsables del Instituto de Computación de la Facultad de Ingeniería de la UDELAR, se podría inferir primariamente que el importe del proyecto no estaría muy lejano a la realidad, no obstante la cifra final surgirá cuando se avance en los detalles.

A continuación, el Ing. Olazábal paso a describir las 5 etapas previstas en el proyecto:

- Etapa I: Estructuración del proyecto (generar forma jurídica y gobernanza del proyecto, asegurar financiamiento, etc)
- Etapa II: Consultoría para la elaboración de los términos de referencia para la contratación del diseño de los procedimientos y el soporte técnico de los diferentes sistemas tecnológicos, sus especificaciones y su organización e integración entre los diferentes actores.
- Etapa III: Consultoría para la elaboración del diseño técnico ejecutivo de los diferentes sistemas tecnológicos integrados (información, digitalización, automatismos, control, gestión, indicadores, seguridad, software, hardware, instalaciones varias, equipos varios, capacitación, etc.), de las especificaciones técnicas de todos los elementos involucrados y de su implantación, de la organización e integración de los sistemas, del sistema de mantenimiento y actualización. Esta consultoría deberá establecer un cronograma de implementación iniciando por la implementación del sistema de gestión en el Acceso Norte del Puerto de Montevideo.
- Etapa IV: Licitaciones de la compra e implantación de los sistemas, equipos, instalaciones, capacitación, etc. También incluirá el servicio de mantenimiento y actualización por período a definir.

A continuación, tomó la palabra el Ing. Edison Peña manifestando que la implementación de un sistema de esta naturaleza le permitirá al Puerto de Montevideo dar un salto cualitativo en sus procesos y en su propia competitividad regional. Cuando se mire retrospectivamente, la implementación de este será un hito importante, como lo fue en su momento la Ley de Puerto de 1992. Dado que será un cambio tecnológico que permitirá tener una visión holística e integradora de toda la operativa portuaria.

Por su parte, la consejera Dra. Mónica Ageitos menciona que el Cennave ha solicitado los planos del nuevo acceso norte en reiteradas oportunidades y no los ha podido obtener hasta la fecha, por lo que no se ha tenido acceso a la información.

Continúo manifestando que considera importante tener toda la información para evaluar correctamente los proyectos y el diseño de estos. Menciono a modo de ejemplo que con relación a los datos de entrada y salida de camiones que maneja la ANP en la hoja 9 del documento enviado al consejo, hay una desviación estadística del

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'ms', 'my', 'AAG', and 'CJ']

entorno del 70% solo considerando los camiones que ingresaron o salieron de Montecón y TCP.

El Ing. Edison Peña manifestó que son conscientes de las diferencias numéricas que existen y que se está trabajando para ajustarlas, pero por un tema de tiempos se optó por trabajar con la información que se contaba y se aprecia en los gráficos del documento citado, dado que el comportamiento de cómo ingresan los camiones con cargas al puerto es válido para poder trabajar y nivelar la capacidad de trabajo en la operativa portuaria.

Con relación a lo mencionado a los planos del nuevo acceso norte, comentó que se ha enviado a realizar copias para poder compartirlas con los distintos actores y luego en las siguientes etapas se harán algunos ajustes sobre el mismo.

Seguidamente, el consejero Ruben Azar manifestó que implementar un proyecto de Smart Port en el puerto de Montevideo, es sin duda muy importante, viéndolo positivamente; pero no se debe olvidar que el acceso norte es prioritario, urgente y debería ser un subproyecto dentro del sistema de Smart Port y abordarlo prioritariamente ya que es un tema que necesita una solución, por más que luego se integre en un todo y se llegue a un sistema Smart Port para todo el puerto.

A continuación, tomó la palabra el Ing. Olazábal expresando que como lo mencionó el consejero Ruben Azar, el acceso norte es prioritario y está reflejado en el propio documento donde se expresa la priorización del mismo. El sistema Smart Port, será un marco mas grande donde todos los demás subsistemas estén integrados y funcionen como un todo y que no quede descolgado uno del otro. Por tal motivo, se busca aprovechar esta instancia presupuestal y dejar una apertura de veinte millones de dólares a ejecutar en cuatro años, que complemente a la obra física y que sea un salto cualitativo para la gestión portuaria.

El consejero Washington Durán manifestó, que es bueno contar con un documento que tiene como futuro generar un sistema general de gestión de la operativa portuaria, pero sin olvidarse de lo urgente que es poder solucionar la problemática del acceso norte. Destacó que es muy bueno que se esté trabajando en un documento que sitúe la problemática y se aproveche la instancia presupuestal en donde se definirán los próximos cinco años.

Adicionalmente comento que el sistema que se implemente deberá adecuarse de forma permanente a los cambios, dado que cómo se manifestó en la conferencia de Jan Hoffmann que realizó INALOG, los cambios nunca serán tan lentos como ahora, por lo tanto, la permanente revisión y adecuación de los propios sistemas que se implementen es esencial.

Seguidamente, el consejero Juan Carlos Rodríguez manifestó, que sin duda todo sistema que se implemente de informatización y de mejora de los procesos, debería

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'lu', 'lu', 'A.D.', and 'G.R.']

mejorar la competitividad del puerto, pero sería bueno saber en cuánto ha mejorado la competitividad en los puertos de Latinoamérica que ya han implementado sistemas de esta naturaleza, dado que debería ser el fin del sistema mejorar la informatización y la gestión portuaria reflejándose en sus costos. Finalizando coincidió con la consejera Mónica Ageitos destacando que es esencial tener acceso a la información, para tomar las decisiones adecuadamente.

A continuación, se procedió con el punto dos del orden del día, Propuesta de artículo de Ley de exoneración de impuestos a mercaderías con fines de reciclaje procedente de zonas francas y depósitos aduaneros.

El Ing. Olazábal, manifestó que antes de asumir como presidente del Inalog y conversando con colegas y profesionales vinculados a la operativa de zona franca, le manifestaron la necesidad de encontrar una solución a los residuos que se generan para ser reciclados, dado que en el proceso de valorización de los mismos hace que no sean enviados para su reciclaje, sino que se acumulan y terminan siendo llevados a disposición final en vertederos.

Por lo tanto, se generó un ámbito de articulación interinstitucional con la Administración Nacional de Aduanas, el Ministerio de Economía y Finanzas y la Dirección Nacional de Medio Ambiente, para poder encontrar posibles soluciones a esta problemática. Encontrándose una buena respuesta por parte de las instituciones y se comenzó a trabajar en un proyecto de ley, buscando generar la exoneración de estos residuos que ingresan al mercado con fin de reciclaje.

El consejero Augusto Olivera, expresó que a su entender el proyecto es limitativo, dado que la DINAMA no permite que nada vaya a disposición final; por tanto, la misma no va a autorizar una propuesta técnica que se le presente por parte del "Gestor Ambiental". A su vez, la Dirección Nacional de Aduanas, no autoriza ninguna importación de este tipo de mercadería sin su autorización, por lo tanto, el proyecto como está redactado solo busca la exoneración del pago de impuestos y tasas a la hora de ser importado.

Continúo mencionando que el proyecto es sumamente limitativo por 2 razones:

1. Solo se refiere a la mercadería que está comprometida en el literal H del artículo 5, por lo tanto, es para la mercadería que tiene un sistema de gestión particular, como por ejemplo las baterías que contengan plomo, pilas, cubiertas de vehículos entre otros.

Pero entiende que hay muchos otros productos que quedan por fuera del proyecto, como lo son los que están comprendidos en el literal E, estos son todos los derivados de los procesos industriales y comerciales; por lo que entiende que estos también debieran ser incluidos.

2. Solamente están habilitados a importar el “Gestor Ambiental” (según el intercambio con Carina Camarano de la DNA son las empresas de reciclaje registradas ante la DINAMA) y no el dueño de la mercadería.

A continuación, tomó la palabra la consejera Carina Camarano y expresó que el planteo del consejero Olivera, es una situación que no estaba contemplada inicialmente, la interpretación que se le está dando al artículo es que una empresa recicladora compre a la empresa o a la persona jurídica que tiene la disponibilidad de la mercadería y que luego la introduzca al mercado.

Seguidamente, el Ing. Olazábal propuso realizar una reunión específica, para analizar el planteo que realizó Augusto Olivera, manifestando que este no es un artículo cerrado, sino que lo que se busca es mejorarlo para brindarle una respuesta a las necesidades del sector. Por lo tanto, se creará una comisión para tratar esta temática específica.

Por su parte Juan Carlos Rodriguez manifesto que en la exposición de motivo se menciona que sería para residuos y desperdicios de la “industria y comercio”, entiende que esto puede inducir a que se deban cumplir las 2 condiciones; por lo que habría que especificar “industria y/o comercio”. Por otra parte, manifestó que el artículo habla de mercaderías y no habla de desperdicios, y estos últimos también están inventariados.

Seguidamente, la Dra. Mónica Ageitos destacó que le llamó la atención la técnica legislativa, dado que como está redactado el artículo, es para beneficiar a los productos que provienen desde las zonas francas y como un adicional se agregaron los depósitos aduaneros. Finalmente, consultó si cuando se refiere a los depósitos aduaneros, se están incluyendo los depósitos intraportuarios.

A lo cual el Ing. Olazábal comento que como dijera anteriormente se había comenzado con una propuesta para los residuos generados en zonas francas y luego se incluyeron los depósitos aduaneros, entendiendo que incluye los depósitos intraportuarios.

Por su parte el consejero Gonzalo Carrau, manifestó que el proyecto genera un conflicto frontal con toda importación industrial y comercial. La importación de mercadería paga impuestos y una tasa especial al MVOTMA, esta última es una tasa anual para gestionar los residuos medioambientales; por lo tanto, todas las empresas que generan residuos la pagan; según este proyecto, cuando se importe desde las zonas francas o depósitos aduaneros van a estar exonerados, deberían estar todos exonerados o todos abonarla.

Ante lo expresado, el consejero Washington Durán mencionó, que no se daba cuenta de la tasa que se refiere Gonzalo Carrau, porque no es una tasa por importación específicamente, es algo que se paga para la gestión de residuos.

Por otra parte, comparte la preocupación de Augusto Olivera con relación a que el proyecto solo abarca los productos del literal H del artículo 5, pero no abarca a los del

Luc

lu

G

AO

W

literal C, los cuales son residuos de actividades económicas productivas ya sean públicas o privadas, de la industria, el comercio, los servicios y las agroindustriales entre otras.

Adicionalmente, mencionó como una aspiración que el proyecto incluya el literal E, en este caso son los residuos generados por la construcción, como lo son las chapas, hierro, etc. Entiende que el principal problema que se puede generar es la evasión tributaria y que incluir a los literales C y E no generarían un problema en este sentido.

Finalmente, manifestó coincidir con el consejero Juan Carlos Rodríguez en que deberían cambiarse a “industria y/o comercio”.

A continuación, el Ec. Juan Martín Chaves manifestó, que el espíritu del proyecto es de control del importador, por lo tanto, por lo tanto, la exoneración sería para la empresa qué se va a encargar en revalorizar el residuo para posteriormente comercializarlo.

Seguidamente, tomó la palabra Edison Peña, expresando que el proyecto está orientado a las zonas francas y debería también incluir el régimen de puerto libre, dado que se generan también bajo este régimen diversas problemáticas con relación a tema de los residuos.

Luego el gerente general Emilio Rivero, puso a consideración el tercer tema del orden del día, Propuesta de INALOG sobre la priorización de los desafíos y las oportunidades de mejoras a implementar en el sector logístico, pero dado el escaso tiempo que quedaba en la reunión se entendió que era mejor retomar el mismo en la próxima sesión de consejo directivo y de esta manera se les daba a los consejeros más tiempo para analizarlo.

A continuación, tomó la palabra el Ing. Olazabal mencionando el cuarto punto del orden del día, Relevamiento de aspectos principales de la promoción en la web de un conjunto de empresas del sector logístico.

Manifestando que es un tema que se procura redefinir desde INALOG y se entendió que era una manera de poder abordar el mismo, viendo como un conjunto acotado de diferentes empresas del sector buscan promocionarse en el exterior; la idea fue recopilarlos en un documento de trabajo, extraer ideas comunes y que los consejeros puedan considerarlo.

Seguidamente, el Ing. Olazábal procedió a informar al consejo directivo sobre dos temas adicionales, el primero de ellos relacionado al documento que INALOG envió sobre el sistema de gestión de ingreso al puerto de Nueva Palmira con relación a la problemática generada en los estacionamientos y las calles que van desde los silos instalados próximos al recinto portuario al bypass de ingreso al puerto.

En dicho documento se manifestó que era necesario reparar todas las calles vinculadas a los silos y estacionamientos de camiones, porque durante las zafras se deteriora rápidamente generando una importante problemática a los exportadores.

Informo que dicho documento fue elevado al subdirector de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, dado que la misma mantiene algunos programas vinculadas a la infraestructura con las intendencias departamentales, para tratar de encontrar una solución interinstitucional de largo plazo, en el cual estuviera la Intendencia de Colonia junto con la OPP.

También informó, que el subdirector de la OPP, se comprometió a trabajar con su equipo técnico en el planteo realizado por parte de INALOG y cuando asuma el nuevo intendente, poder plantear una solución a la problemática conjuntamente.

El Ing. Olazábal quiso dejar constancia de que el documento no quedó solo en el ámbito del consejo directivo, sino que Inalog lo elevó a los ámbitos pertinentes para buscar soluciones a la problemática identificada.

El segundo tema que informó el presidente de Inalog, es que el Cennave solicitó una reunión al presidente y al gerente general de Inalog para plantear que no se dejara de incluir en el trabajo de análisis sobre costos portuarios que el instituto lleva adelante, los costos vinculados al practicaaje y su evolución en el tiempo, por lo cual dicho Centro le hizo llegar documentación al instituto sobre el tema. Según manifestó el Cennave en esa reunión este costo es elevado y el mismo no se está ajustando como debería ser.

Continuó el presidente de Inalog, expresando que como costo portuario se lo va a considerar en el análisis, sin entrar en la consideración y opinión del diferendo existente, y solo se calculará la evolución del ajuste paramétrico del costo del practicaaje.

Por el momento, se está analizando el tema mencionado y una vez finalizado se informará al Consejo de Dirección para su análisis interno, el cual también es integrado por el Cennave.

Ante lo expuesto, la consejera Mónica Ageitos consultó si Inalog está realizando el cálculo de acuerdo a derecho. El Ing. Olazabal, expresó que solo se realizarán los cálculos en las dos paramétricas que se han constatado e Inalog no entrará en el diferendo existente, o sea, no realizará consideraciones ni abrirá opiniones sobre el diferendo, como tampoco sobre lo expresado por la consejera acerca de cuál de los ajustes paramétrico es a derecho o no.

Finalizando, el Ing. Olazábal informó que se mantuvo una reunión muy productiva con la Unión de Exportadores del Uruguay, para analizar el estudio de costos de exportación realizado por ellos, y que los análisis y reuniones continúan.

[Handwritten signatures in blue ink: "lus", "ly", "Z", "to", "ch"]

Asimismo planteó que se va a convocar al Cennave para poder analizar y trabajar sobre la estructura de los costos portuarios.

Adicionalmente comentó que se va a estar enviando un documento realizado con técnicos del MTOP vinculados a los costos de transporte terrestres, junto con un análisis de cómo varía el costo de transporte con relación a la reparación de la infraestructura. El análisis es para un tramo y no para toda la red, pero demuestra la sensibilidad cuando se repara una ruta y como eso impacta en el costo del transporte terrestre.

Cerrando la sesión, el gerente general, Emilio Rivero, les solicitó a los consejeros que en el correr de la semana le hicieran saber por email quienes estarían interesados en participar en la comisión por el tema de reciclaje y a su vez le enviaran los planteos con relación al documento de proyecto de ley que se envió al consejo.

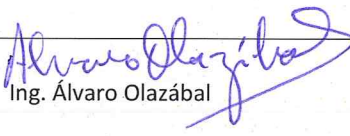
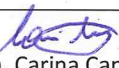
RESOLUCIONES TOMADAS

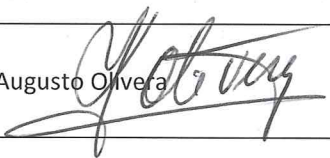
Se crea comisión en el ámbito del Consejo Directivo para tratar la Propuesta de artículo de Ley de exoneración de impuestos a mercaderías con fines de reciclaje procedente de zonas francas y depósitos aduaneros.

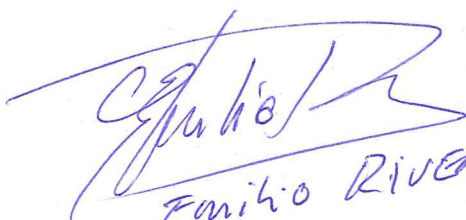
ANEXO I

Lista de Participantes

140 Reunión de Consejo de Dirección

	Miembros Titulares	Miembros Alternos
MTOP	 Ing. Álvaro Olazábal	
MEF	 Cra. Carina Camarano	Ec. Juan Martín Chaves
MRREE		

Administración Nacional de Puertos		Ing. Horacio Lannes
Unión de Exportadores / Cámara de Comercio y Servicios	Ruben Azar	Gonzalo Carrau
Cámara de Industrias/ Cámara Mercantil de Productos del País	Washington Durán	Ing. Agr. Victoria Carballo
Asociación Uruguaya de Agentes de Carga/ Terminal de Cargas del Uruguay		
Intergremial de Transporte Profesional de Carga		
Cámara de Logística / Cámara de Zonas Francas	Juan Carlos Rodríguez	
Asociación de Despachantes de Aduanas del Uruguay / Centro de Navegación	Augusto Olivera 	Mónica Ageitos 


Emilio Rivero