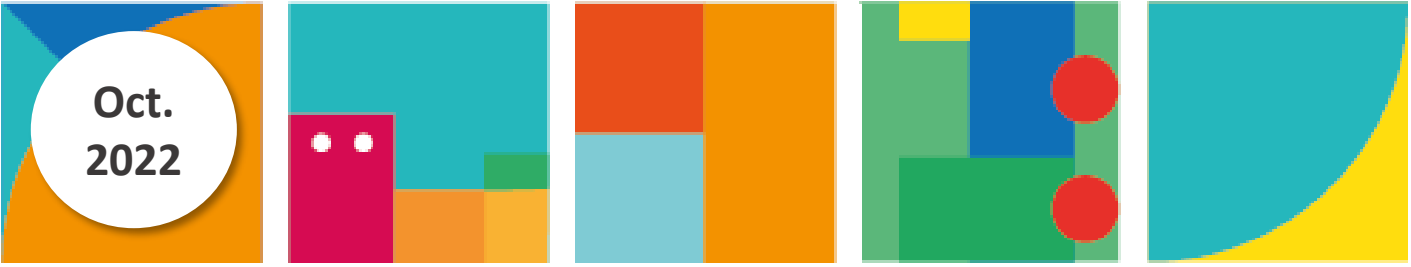


NEWSLETTER

VISIÓN INTEGRAL DEL SECTOR

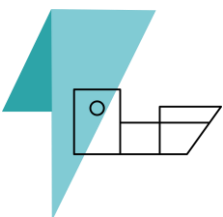


Uruguay
Logístico



Oct.
2022

EL SECTOR EN CIFRAS



PUERTO

PUERTO DE MONTEVIDEO

El movimiento total de mercaderías - carga y descarga- del puerto de Montevideo en el acumulado enero-agosto del 2022, medido por su peso en toneladas, tuvo una variación negativa de 3%, al compararlo con el acumulado del año anterior. Los movimientos a granel tuvieron un impulso, ya que crecieron en 48%, explicado principalmente porque crecieron las cargas de arroz, soja y chip de madera. Por el contrario, cayeron en 32% los movimientos de carga general explicado por la caída en 42% de las cargas de atados de tronco; contrarrestado por el aumento de las descargas de mercadería general suelta. Por su parte, la mercadería contenerizada cayó pero en un 4%.

Se destaca en el 2022 el aumento interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación de soja (92%), arroz (63%), malta de cebada (14%), carne bovina congelada (6%) y leche concentrada (0,5%). Por el contrario cayeron las cargas de madera (se dieron aumentos en chips, aserrada y contrachapada contrarrestados por la disminución en bruto, totalizando un decrecimiento del 17%).

El movimiento de contenedores medido en miles de TEUS ^(*), relativo al comercio exterior de bienes uruguayos aumentó en 13% mientras que el movimiento de contenedores del Hub – Uruguay como centro de distribución regional – creció en 13% (variación del 4% en los llenos y del 59% en vacíos) en el acumulado ene-ago del 2022.

El movimiento total de contenedores sumando carga y descarga, alcanzó 710 mil TEUS en el acumulado enero-agosto, lo que implica que hubo una variación positiva del 13% frente al mismo periodo del 2021.

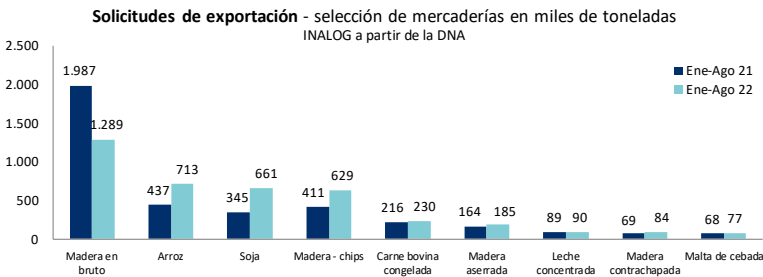
(*) TEUS – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

MOVIMIENTO POR MODALIDAD DE CARGA (TONELADAS)

INALOG a partir de la ANP

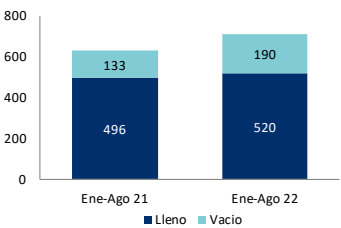
Datos	Ene-Ago 22			Var % Ene-Ago'22-'21		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Carga General - toneladas	1.497.604	309.822	1.807.426	-38%	39%	-32%
Contenedores ^(*) - toneladas	3.465.428	2.761.023	6.226.451	-4%	-4%	-4%
Granel - toneladas	1.989.080	542.911	2.531.991	94%	-21%	48%
Total - toneladas	6.952.112	3.613.756	10.565.868	-2%	-5%	-3%

(*) No incluye el peso del contenedor



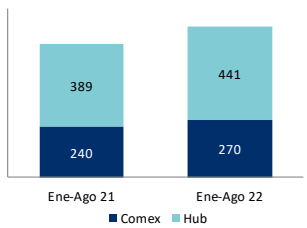
Movimiento de contenedores (miles de TEUS)

INALOG a partir de la ANP



Movimiento de contenedores (miles de TEUS)

INALOG a partir de la ANP



MOVIMIENTO DE CONTENEDORES^(**)

INALOG a partir de la ANP

Datos	Ene-Ago 22			Var % Ene-Ago'22-'21		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Llenos - miles de TEUS	254	267	520	6%	4%	5%
Vacios - miles de TEUS	100	90	190	58%	30%	43%
Total - miles de TEUS	354	357	710	17%	10%	13%

Datos	Ene-Ago 22			Var % Ene-Ago'22-'21		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Comex - miles de TEUS	143	127	270	17%	8%	13%
Hub - miles de TEUS	211	230	441	17%	10%	13%
Total - miles de TEUS	354	357	710	17%	10%	13%

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES HUB^(***)

INALOG a partir de la ANP

Datos	Ene-Ago 21	Ene-Ago 22	Var % Ene-Ago'22-'21
Llenos - miles de TEUS	322	334	4%
Vacios - miles de TEUS	67	106	59%
Total Hub	389	441	13%

(***) Comex - contenedores llenos y vacíos por exportaciones e importaciones

Hub - contenedores llenos y vacíos por tránsitos, transbordos y reembarcos

PUERTO DE NUEVA PALMIRA

En el acumulado ene-ago 2022, los embarques de carga (un movimiento) realizados en las terminales del Puerto de Nueva Palmira, medidos por su peso en toneladas, crecieron en un 19%, al compararlos con los del año anterior. Las cargas de exportaciones uruguayas (Comex) mostraron un aumento del 42% mientras que las de mercaderías de transbordo con origen no uruguayo (Hub) presentaron una variación negativa del 13%.

En la comparación interanual, las cargas Comex de fertilizantes, canola, soja, cebada, malta, trigo y celulosa aumentaron en 99%, 82%, 71%, 35%, 29%, 25% y 9% respectivamente. Además, se registraron cargas de maíz y otros varios.

En sentido opuesto, cayeron las cargas de cemento y clinker en 72% y no se registraron cargas de carinata.

En el detalle de las cargas Hub, en los muelles de las terminales se registraron aumentos en las cargas de otros varios en 272%, harina de soja en 38% y maíz en 15%. A su vez, se registraron cargas de arroz.

En sentido contrario, cayeron en un 68% las cargas de soja, 18% en fertilizantes y 7% en mineral de hierro. No se registraron cargas de coque ni canola.

PUERTOS DE COLONIA, FRAY BENTOS Y PAYSANDÚ

El puerto de Colonia alcanzó 1.975 toneladas en los ocho primeros meses del 2022, en su mayoría, las cargas son relativas al comercio exterior.

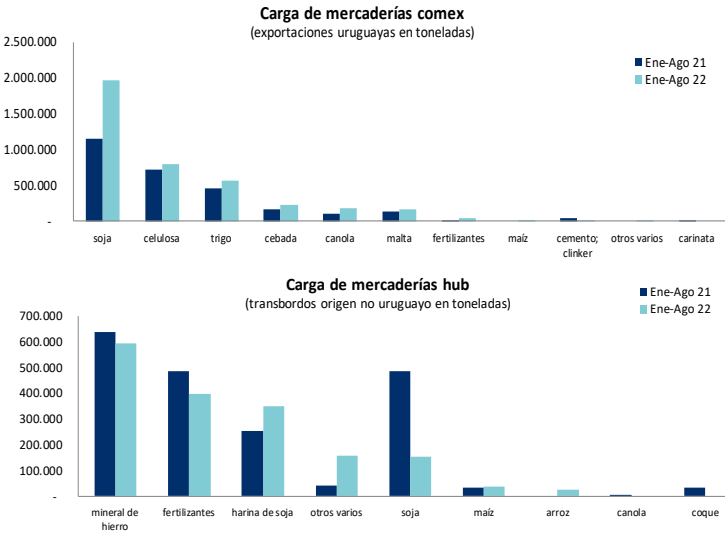
En el muelle del puerto de Fray Bentos se observaron operaciones de madera en rolos y soja en ene-ago 2022, totalizando 139.689 toneladas.

En el puerto de Paysandú en el acumulado ene-jul 2022 se observaron operaciones de carga no contenerizada de azúcar crudo por 13.822 y 55.703 de soja, totalizando 69.525 toneladas siendo la misma operativa Comex.

CARGA DE MERCADERÍAS (UN MOVIMIENTO)

INALOG a partir de las terminales de Nueva Palmira, DNA y ANP

Toneladas	Ene-Ago 21	Ene-Ago 22	Var % Ene-Ago '22-'21
Comex	2.784.746	3.941.251	42%
Soja	1.145.243	1.961.603	71%
Celulosa	724.707	788.643	9%
Trigo	451.559	565.542	25%
Cebada	166.227	224.395	35%
Canola	95.506	174.150	82%
Malta	127.274	164.553	29%
Fertilizantes	17.008	33.825	99%
Maíz		14.451	n/a
Cemento; clinker	45.981	13.087	-72%
Otros varios		1.002	n/a
Carinata	11.243		-100%
Hub	1.971.400	1.711.892	-13%
Mineral de hierro	636.774	591.667	-7%
Fertilizantes	485.724	397.370	-18%
Harina de soja	253.263	349.944	38%
Otros varios	41.820	155.584	272%
Soja	486.271	153.860	-68%
Maíz	31.545	36.199	15%
Arroz		27.267	n/a
Canola	4.087		-100%
Coque	31.915		-100%
Total general	4.756.146	5.653.143	19%



MOVIMIENTOS POR RÉGIMEN ADUANERO

INALOG a partir de la ANP

Datos - toneladas	Comex	Hub	Total
Puerto de Colonia (Ene-Ago 22)	1.342	633	1.975
Puerto de Fray Bentos ^(*) (**) (Ene-Ago 22)	139.689	0	139.689
Puerto de Paysandú ^(**) (Ene-Jul 22)	69.525	0	69.525

(*)No incluye terminales de: UPM y M'bopica

(**)Se incluyen el peso en toneladas de las cargas contenerizadas

Comex: suma de exportaciones, importaciones, admisión temporaria, removidos origen UY con destino a otros puertos uruguayos y tránsitos con origen/destino UY

Hub: transbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY



AEROPUERTO

El movimiento total de cargas en el aeropuerto de Carrasco en el acumulado ene-ago 2022, medido por su peso en toneladas tuvo una variación positiva del 11% al compararlo con igual periodo de 2021.

La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones en millones de dólares aumentaron en un 12%; por otro lado, las cargas de tránsitos de ingreso y de salida no presentaron una variación significativa frente al acumulado de enero-agosto del 2021.



ZONAS FRANCAS

La comparación interanual de los datos obtenidos a partir de los registros en DUAS ^(*) de solicitudes de exportación e importaciones (sumadas) y de tránsitos (suma de ingresos y salidas en cada zona franca), muestra descensos tanto en peso como en valor en una sola zona franca y sendos aumentos en las restantes ocho^(**). Ver metodología completa en la web del INALOG.

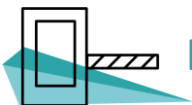
ZONAS FRANCAS

INALOG a partir de los DUAS de la DNA

Zona Franca	Ene-Ago 22						Var % Ene-Ago'22-'21					
	Export+Import		Tránsito Ingr.+Sal.		Total		Export+Import		Tránsito Ingr.+Sal.		Total	
	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones
UPM Fray Bentos	2.672.786	186	950.370	717	3.623.156	902	17%	22%	1%	17%	12%	18%
UPM Durazno	13.217	12	59.161	381	72.378	393	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Nueva Helvecia	632	0	357	16	988	16	-86%	-85%	-52%	-4%	-82%	-15%
Punta Pereira	3.082.968	231	51.015	71	3.133.984	302	9%	19%	-19%	41%	9%	24%
Colonia	2.704	9	55.474	724	58.178	733	8%	2%	16%	20%	16%	19%
Florida	4.108	41	41.637	274	45.745	315	8%	29%	25%	30%	24%	30%
Libertad	3.035	23	23.490	214	26.525	236	13%	37%	54%	51%	48%	50%
Zonamérica	3.319	52	36.364	1.330	39.683	1.382	6%	-3%	19%	8%	18%	8%
Nueva Palmira	2.599.107	1.426	930.377	571	3.529.484	1.997	63%	105%	-5%	13%	37%	66%
Parque de las Ciencias	2.034	35	3.835	276	5.870	311	-21%	27%	21%	-1%	2%	2%

(*) DUAS – Documento Único Aduanero

(**) Los movimientos registrados en UPM Durazno son relativos a la actividad de construcción de la nueva pastera.



PASOS DE FRONTERA

El movimiento de camiones con mercadería en los primeros ocho meses del 2022 por los pasos de frontera con Argentina (incluido el ferry del puerto de Colonia) en términos de la cantidad de vehículos creció en un 16% y en términos de peso en toneladas en un 14%, al compararlo con lo sucedido en el mismo periodo del año anterior.

En los pasos de frontera con Brasil el movimiento en términos de la cantidad de vehículos varió positivamente en 4% mientras que en términos de peso en toneladas aumentó en 12%.

ENTRADA Y SALIDA DE CAMIONES POR PASOS DE FRONTERA

INALOG a partir de la DNA

Pasos frontera		Ene-Ago 22			Var % Ene-Ago'22-'21		
		Entradas	Salidas	Total	Entradas	Salidas	Total
Frontera con Argentina (inc. Colonia)	Camiones ^(*)	49.032	29.498	78.530	9%	30%	16%
	Toneladas	1.151.683	547.999	1.699.683	8%	27%	14%
Frontera con Brasil	Camiones ^(*)	35.566	18.968	54.534	6%	0%	4%
	Toneladas	801.448	454.673	1.256.121	20%	0%	12%
Total	Camiones ^(*)	84.598	48.466	133.064	8%	16%	11%
	Toneladas	1.953.131	1.002.673	2.955.804	13%	13%	13%

(*) Cantidad de manifiestos

DGETP-UTU II CONFERENCIAS EN LOGÍSTICA – Polo Educativo Tecnológico Cerro



El día 5 de octubre se realizaron las “Segundas conferencias en logística” organizadas por la DGETP-UTU . Transformación digital, formación profesional y desafíos en políticas de gestión humana en el sector logístico fueron las temáticas a tratar, y cómo afecta el contexto de incertidumbre regional e internacional en el sector agroexportador, fue la pregunta que se realizó para analizar entre los diferentes actores.

El Director de Educación Técnico Profesional, Ing. Agrónomo Juan Pereyra y dio palabras de bienvenida el Director del PETC, Arq. Alejandro López Viana. Destacó que esta actividad aspiró a complementar y fortalecer la formación de los estudiantes. Fue una oportunidad para escuchar, ver y reflexionar junto a los principales referentes del sector logístico. Conocer de primera mano como se está trabajando en el sector, cuáles son las innovaciones tecnológicas que se encuentran ya presentes, y cuáles pueden ser las oportunidades de trabajo y de formación.

Seguidamente realizaron su presentación el director general de transporte por carreteras del MTOP, Carlos Flores Y Eduardo Fazzio, director del Grupo Ras.

El Presidente del INALOG, Ing. Alvaro Olazábal, por su parte, comenzó su presentación haciendo referencia a lo que es INALOG, su consejo directivo en el que confluyen representantes del sector público y privado, lo cual lo distingue de otras instituciones de la región, y es donde se elaboran estrategias coordinadas, posibilitando mejoras y ajustes al sector. Comentó además los principales cometidos del INALOG y subrayó que su presentación no referiría a detalles específicos de la logística del Uruguay sino a mostrar los rasgos generales que ajustan mejor al contexto actual y hacia donde podemos transitar.

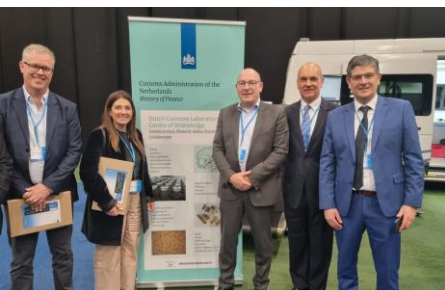
Luego realizó su presentación el director de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana, Daniel Garin junto con Sebastian Burgos y Adrian Goñi quienes se enfocaron en detallar la transformación del mercado modelo a la UAM.

Finalmente cerraron los profesores de logística del PETC, Martín Montaña, Landro Pintos y Alvaro Rey.

Para ver la presentación completa acceder a este link:

[DGETP-UTU II CONFERENCIAS EN LOGÍSTICA – Polo Educativo Tecnológico Cerro – YouTube](#)

INALOG participa en WCO Technology Conferencia & Exhibition



El Instituto Nacional de Logística participó de la WCO Technology Conferencia & Exhibition, a través de una delegación integrada por su Gerente General y sus miembros del Consejo de Dirección (representantes de la Dirección Nacional de Aduana, Asociación de Despachante de Aduana y la Cámara Nacional de Comercio y Servicio).

Dicho evento se desarrolla en la ciudad de Masstricht entre el martes 18 de octubre y el jueves 20 de octubre bajo el tema “Impulsar el desempeño de las Aduanas con datos y tecnología en el panorama cambiante del comercio mundial”, la Conferencia de Tecnología tiene como objetivo explorar soluciones basadas en tecnología que permitan a las Aduanas operar en un entorno totalmente digital y crear un modelo operativo que capture y explote los datos de todo el ecosistema comercial.

En la primera jornada junto a la delegación también participó el Embajador de Uruguay en País Bajos, Dr. Alvaro González Otero.

INALOG participa del curso "Sustainable Port Development in Changing Global Supply Chains"



Desde el 17 al 28 de Octubre, la Ing. Lorena Martínez y Mag. Giorgia Silvotti, del Área de Ingeniería & Tecnología y Economía & Información, respectivamente, asistieron al curso "Sustainable Port Development in Changing Global Supply Chains" dictado por APEC (Antwerp/Flanders Port Training Center) en el Puerto de Amberes, Bélgica. Participan del mismo 23 especialistas en logística portuaria de diversas nacionalidades, lo que permitirá el intercambio de las diferentes prácticas portuarias específicas de cada región.

El curso estuvo orientado a las nuevas tendencias en las cadenas de suministro, enfocado desde la sustentabilidad y la digitalización. Así como también en cómo debemos orientar los cambios dentro del puerto para mejorar su competitividad, tomando en consideración los 17 objetivos del desarrollo sostenible (Sustainable Development Goals – SDGs-) impulsados por las Naciones Unidas.

En los primeros tres días tuvieron lugar diferentes conferencias. En su mayoría relacionadas a cómo el puerto de Amberes ha avanzado para lograr su posicionamiento, la forma de relacionamiento con la sociedad, el ambiente y el desarrollo e implementación de nuevas tecnologías.

Por otro lado, se realizó un workshop en el cual los asistentes debatieron en grupos y realizaron un análisis FODA con el fin de encontrar un plan de acción aplicado a uno de los objetivos de desarrollo sostenible de los puertos participantes.

Aparte de las exposiciones se realizaron diferentes visitas. Incluyendo la estación de hidrógeno verde CMB Tech y una primera recorrida por el puerto y su centro de control y automatización.

El Puerto de Amberes es el segundo más relevante de Europa, cuenta con un amplio territorio de 11.465 ha. Se especializa principalmente en operar mercaderías contenerizadas formando parte del top 20 de puertos de contenedores más importantes del mundo.

En el 2021 movilizaron 12 millones de TEUs con 138,3 millones de toneladas; asimismo cuenta con terminales con otros propósitos que representan el 42% de los movimientos (granel líquido, ro-ro y granos). A su vez, es el HUB químico más importante de Europa y es reconocido por sus acciones enfocadas en la sustentabilidad y digitalización; teniendo como meta principal ser un puerto cero emisiones de CO₂ para 2030.

Los siguientes días, la Ing. Lorena Martínez y Mag. Giorgia Silvotti, participaron de nuevas conferencias en las que continuaron resaltando las características del Puerto y se expusieron los tres pilares operacionales; que son relaciones internacionales y networking, operaciones y el relacionamiento con los clientes. A su vez, se destacaron las prioridades del puerto basado en la sostenibilidad en energía, industria y transporte marítimo.

Actualmente la conectividad con el hinterland es principalmente por medio de transporte carretero, promoviendo el puerto por motivos ambientales la conectividad por barcaza y tren siendo esta su prioridad comercial número uno en el trienio.

Por otro lado, se expuso la aplicación e-desk la cual fue desarrollada por el puerto como herramienta para la eliminación de emisión de documentos en papel, así como evitar errores a la vez que mejora la transparencia del proceso todo esto enfocado en la facilitación del comercio.

A su vez, tuvieron la oportunidad de visitar la terminal de DP world, la cual es una terminal especializada en contenedores automatizada la cual produce aproximadamente el 70% de la energía que necesitan. Cuentan con una capacidad de 40.000 TEUs siendo así la misma, el equivalente a dos buques de los más grandes en la actualidad. Pueden garantizar una profundidad de 16m de calado, lo cual les permite trabajar con los más grandes buques. En la misma línea, visitaron otra terminal, en este caso multi-propósito perteneciente a la empresa Katoen Natie.

La misma cuenta principalmente con depósitos y silos, siendo su más relevante negocio carga general, graneles líquidos y secos; destacándose los petro-químicos y sus derivados.

Por último el día viernes, visitaron el puerto de Brujas que es el principal puerto ro-ro del mundo y uno de los más relevantes en gas natural líquido. Este puerto fue creado en los años 80; cuenta con un total de 800 hectáreas solamente dedica para autos, maquinaria agrícola e industrial, donde no solo se almacenan sino que también se customizan agregando valor al producto.

Es de destacar que diariamente se realiza el dragado del canal de acceso y el mismo es financiado por el gobierno. Para finalizar la jornada se realizó una recorrida por el centro histórico de la ciudad destacando su portuaria desde la época medieval.

La segunda semana del seminario comenzó con una conferencia sobre los conceptos clave de la logística, centrándose en dar respuesta a las siguientes preguntas: ¿Qué está funcionando mal en la logística? ¿Tiene solución? ¿Cuál es la solución?

De acuerdo a la visión del expositor, hay un gran problema en la logística que se puede explicar por la cantidad de movimientos de contenedores que podrían y deberían evitarse, y que generan congestión en el hinterland y sobrecostos. Estos movimientos se explican, en parte, a la falta de consolidación (por no compartir el espacio de los contenedores) y de balance de carga de exportación e importación en los puertos, que genera el retorno de contenedores vacíos.

Por otra parte, habló del impacto del COVID-19 como acelerador de las tendencias en logística, por ejemplo, en digitalización, y del crecimiento del e-commerce, concluyendo que la solución al problema de la logística radicaría en, por un lado, cambiar el comportamiento del consumidor a la hora de comprar y, por otro lado, crear un modelo de consolidación, basado en compartir espacio dentro de los contenedores.

La segunda conferencia estuvo enfocada a los esfuerzos que realiza la autoridad portuaria del puerto de Amberes/Brujas con el objetivo de ser atractivos para el mundo, es decir, atraer nuevos clientes; indicando que su principal foco es construir una comunidad portuaria, en lugar de ser una autoridad reguladora. Es decir, crear relaciones con los clientes que les permita intercambiar conocimiento del mercado y, en base a la información recibida, tomar y ofrecer las mejores decisiones.

Se destacan, como metas del negocio marítimo, el buen posicionamiento del puerto en los itinerarios de las navieras y la atracción de nuevas líneas.

La mañana del martes comenzó con una exposición sobre un modelo de costos creado por la Universidad de Amberes, el cual analiza el efecto de la economía de escala en el costo total de movilizar un contenedor, en distintos casos de estudio.

En particular, se analiza el comportamiento de los 3 componentes del costo total (marítimos, portuarios y de hinterland) al modificar el tamaño del buque.

Como resultado general, al aumentar el tamaño de los buques, el costo marítimo decrece, al mismo tiempo que el costo portuario y de hinterland aumenta.

Analizando el tema desde el punto de vista ambiental, también concluyó que, al aumentar el tamaño de los buques, se reduce la cantidad de emisiones por tonelada por contenedor.

La última sesión se centró en los criterios para decidir cuál sería la ubicación más adecuada para instalar un centro de distribución en Europa, resultando en una combinación de los siguientes factores:

Políticos, económicos, socio-culturales, tecnológicos, ambientales y legales.

Además de las exposiciones, se visitó la terminal Wijngaard Natie, que maneja diversa carga, principalmente acero y carga proyecto. Un punto destacable es que producen, por medio de paneles solares y molinos, el 92% de la energía que consumen.

Cuentan con un área de temperatura controlada y tanques para productos petroquímicos, entre otras cosas.

Durante los últimos días del seminario se realizaron distintas visitas como a Combinant, una terminal con la particularidad de ser la única que es dueña de la tierra dentro del puerto. Se trata de una terminal intermodal, que combina el transporte carretero con el ferroviario, sin involucrar operativa marítima.

La terminal pertenece a una sociedad compuesta por BASF (compañía química), Hupac (operador de trenes) y Huyer (operador de tanques).

También se visitó el puerto de Gante. Este, es un puerto público, de modelo landlord, que se fusionó con otros dos puertos para formar el North Sea Port: Terneuzen, Vlissingen, Ghent. El North Sea Port es un puerto multipropósito, con la singularidad de ser el zero en Europa en cantidad de puestos de trabajo directos e indirectos y también el zero en materia de valor agregado.

Por otra parte, la empresa Zuidnatie habló sobre sus terminales en el puerto de Amberes, exponiendo brevemente sobre los diferentes servicios que ofrecen: estiba, depósito, manejo de carga contenerizada, transporte, logística y valor agregado, destacándose que cuentan con su propio departamento de aduanas dentro de la terminal.

Durante la visita recorrieron dos de sus tres terminales: Breakbulk y Terminal Zuid. La primera especializada en commodities: productos forestales, minerales, químicos, etc, y la segunda suma tareas de valor agregado.

En adición, se llevaron a cabo el resto de las presentaciones, como la de Camco Technologies, una empresa dedicada a brindar soluciones y servicios en automatización, mantenimiento y apoyo, y la del Manager Port Project de la autoridad portuaria del puerto de Amberes-Brujas, referida al tráfico marítimo, con foco en los parámetros relevantes del mismo. De esta forma, se expusieron las características principales de la flota marítima, el puerto y la cadena de suministro, con el objetivo de dar respuesta a la pregunta: ¿qué opciones tiene un puerto?, es decir, dónde puede (y debe) poner su foco de negocio.

Como conclusión, vale la pena destacar que los puertos de Bélgica son complementarios y bien diferenciados entre ellos: el puerto de Amberes se especializa en contenedores, el de Brujas en carga Ro-Ro y el North Sea Port en distintas cargas, destacándose la carga a granel.

Delegación de INALOG visita al puerto de Rotterdam



El Instituto Nacional de Logística mantuvo una reunión con las autoridades de Puerto de Rotterdam, en el marco de su participación en el WCO Technology Conferencia & Exhibition, el pasado 21 de octubre.

En dicha visita la delegación del INALOG conformada por su Gerente General y por sus Consejeros por la Dirección Nacional de Aduana, Asociación de Despachante de Aduana y la Cámara de Comercio y Servicios del Uruguay estuvieron acompañados por el Embajador y la Cónsul de Uruguay en Países Bajos.

Diferentes funcionarios especialistas del Puerto de Rotterdam realizaron presentaciones sobre el trabajo del Puerto, en especial, sobre los siguientes temas: información general, digitalización e innovación. Finalmente, realizó una exposición general sobre procesos aduaneros por parte de un Asesor Principal de asuntos internacionales de la Aduana neerlandesa.

De las presentaciones realizadas por los especialistas del Puerto de Rotterdam, se destacan que en dicho Puerto trabajan de forma directa 1.300 empleados, mientras que un total de unas 565.000 personas se desempeñan en servicios conexos con el puerto. Unas 3.000 empresas trabajan en el Puerto, que tiene 80 terminales y una extensión total de 42km.

Lanzamiento del Curso de Gestión Moderna de Puertos



En la mañana del 27 de octubre a cabo el lanzamiento del Curso de Gestión Moderna de Puertos con certificación internacional de UNCTAD, en la sede del Centro de Navegación (CENNAVE). Dicho curso fue traído al Uruguay por el INALOG en conjunto con el CENNAVE quien será el brazo ejecutor del mismo a través de su Instituto de Capacitación.

En primer lugar, la presidente del CENNAVE, Dra. Mónica Ageitos, agradeció a los presentes por su participación y resaltó la importancia de este curso y de que el INALOG haya tenido la visión de traerlo al Uruguay. Comentó a los presentes que representantes del INALOG y del CENNAVE viajaron el pasado julio a Valencia a capacitarse en un taller llamado "Formación de formadores" para conocer el contenido del curso, así como garantizar la calidad y la buena gestión del mismo en el Uruguay.

En segundo lugar, dio sus palabras de bienvenida el presidente Alvaro Olazábal quien hizo hincapié en la importancia de este curso para la profesionalización del sector, uno de los objetivos principales del INALOG. También destacó la disposición del CENNAVE desde el primer momento para informarse al respecto del curso y trabajar en conjunto para traerlo a nuestro país. Agradeció a los presentes e instó a la participación tanto de privados como públicos en el mismo, con el fin de seguir desarrollando el sector marítimo y la profesionalización de la gestión portuaria.

En tercer lugar, el subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Sr. Juan José Olaizola, agradeció al CENNAVE y al INALOG la iniciativa de traer este curso, la importancia de tener una experiencia de este tipo en el Uruguay. Enfatizó los esfuerzos que se hacen con respecto a la formación en el sector, y consideró que el CENNAVE es la casa adecuada para desembarcar el curso y llevar adelante esta tarea de formación. Destacó el trabajo en conjunto con el INALOG, articulando este tipo de propuestas entre el sector público y privado. Comentó que la inversión en infraestructura que se viene haciendo es muy importante pero no es suficiente si no va acompañada de un proceso de capacitación.

Seguidamente, el presidente de la ANP, Dr. Juan Curbelo, felicitó a quienes llevaron adelante esta iniciativa, considerando que va en el camino correcto. Coincidió con el subsecretario, que vienen de una etapa de inauguraciones y de transformaciones en los distintos puertos del Uruguay, que son sumamente importantes y que se estaban necesitando, pero consideró que al mismo nivel de destaque de las obras, está la capacitación permanente y la mejora en la gestión. Destacó que para la ANP, este acuerdo que se ha llevado adelante con la UNCTAD, era una necesidad que tenía la comunidad portuaria, las distintas empresas, incluida la Administración Nacional de Puertos que no solamente destaca esta iniciativa sino que participará activamente y colaborará en enviar funcionarios para que se capaciten. Concluyó que el posicionamiento del puerto de Montevideo como hub del Río de la Plata tiene que tener empresas pujantes y trabajadores con capacitación permanente y que este curso va en esa línea.

Finalmente, el Ing. Guillermo del Cerro, director académico del Instituto de Capacitación agradeció al INALOG por la confianza que tuvo en el Instituto para poder brindar este curso y destacó que para ellos es un gran reconocimiento. Mencionó que el Instituto de Capacitación tiene más de 20 años y cientos de personas formadas en él, y que siempre se han tenido como referente a la UNCTAD y sus textos sobre gestión portuaria, por lo que el aterrizaje de este curso ahora es fundamental y se debe aprovechar la oportunidad como país. Comentó que este curso está orientado para gente que va a seguir en la actividad portuaria porque se lo capacita para elevar el nivel de la gestión y profesionalizarlo a futuro. Agradeció el respaldo de las autoridades presentes y finalizó destacando las temáticas del curso que consideró de gran importancia.

En última instancia los presentes vieron un video del representante de la UNCTAD en Lationamerica y el Caribe, Gonzalo Ayala, quien compartió detalles mas puntuales del curso, sus temáticas y su estructura.