

# COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • EL OBSERVADOR **Fin de semana** - SÁBADO 20 • DOMINGO 21 • MARZO 2021 • Suplemento de 12 páginas • Año XXII • Nº 209

# Poco claro

La incertidumbre existente con respecto al dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo y la falta de información acerca del acuerdo alcanzado entre el gobierno y Katoen Natie, han generado confusión y caos en el sector, ya que se trata de dos puntos sensibles para la principal salida del comercio exterior uruguayo.

Páginas 2 a 10



TODAS LAS RUTAS TE LLEVAN A ONE

AS ONE, WE CAN.

# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

25 de Mayo 491 – Piso 2  
Tel.: +598 29172620  
Email: [uy.sales.all@one-line.com](mailto:uy.sales.all@one-line.com)  
Montevideo, Uruguay  
[www.one-line.com](http://www.one-line.com)

# Cómo dragar a 14 metros y no fracasar en el intento

Una de las obras vitales es la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo y de ella depende la viabilidad de varios de los proyectos de infraestructura en el país

La importancia estratégica de tener una profundidad de 14 metros en el canal de acceso en el puerto de Montevideo es vital. Pero no solo para el desarrollo de la actividad portuaria propiamente dicha, sino para los servicios conexos, el comercio exterior del país y todo lo que significa el puerto como motor de la economía. Es un eslabón fundamental en la cadena logística y su posicionamiento en la región no puede esperar si quiere crecer y desarrollarse a través de la captación de cargas desde y hacia terceros países.

La ya vieja idea de convertirse en hub regional ya no puede posponerse ni dar más ventajas, porque el movimiento de sus competidores y las realidades de las navieras apuran y presionan hacia la acción.

Los barcos son cada vez más grandes y por economía de escala necesitan puertos que los puedan albergar. Esos, en estos tiempos, son lo que puedan ofrecer un calado suficiente para recibir a los buques más



El puerto de Montevideo irá por tener un canal a 14 metros, aunque el proceso aparezca confuso

grandes que llegan a la región.

Y ahí está la batalla, cada país, cada puerto, busca sus posibilidades que le permita tener conectividad, con la cual

potenciar la concentración de carga y la disponibilidad de bodega para bajar los costos del flete a las exportaciones.

Uruguay y sus gobiernos sucesivos desde hace años que están detrás de conseguir los 14 metros de profundidad. Se han anunciado, se ha llamado a licitación y, sin embargo, ahora es confuso todo lo referente a la autorización de parte de Argentina en el seno de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).

Las idas y vueltas en ese organismo binacional no deja del todo claro qué es lo que puede hacer Uruguay, porque lo firmado habla de 13 metros, pero el aval implícito de la primera solicitud de profundización, tenía que ver con 14 metros.

¿Qué pasó en el camino burocrático para tal incertidumbre? Difícil de saber, pero lo cierto es que todos los actores del sector, tanto de Uruguay como de Argentina, daban por hecho que Montevideo tendría sus 14 metros. A tal punto, que en varios seminarios on line desarrollados en Argentina el año pasado, muchos de los reclamos de exjefes de aquel país se basaban en el hecho de haber autorizado a Uruguay a semejante obra.

En este sentido, Argentina intenta captar dar batalla con la construcción del llamado canal Magdalena, que es una

nueva traza de ingreso al Río de la Plata desde el océano Atlántico que pretende potenciar puertos de la provincia de Buenos Aires, principalmente La Plata.

En tanto, en Uruguay, primero el ministro de Transporte y Obras Públicas del gobierno anterior, Víctor Rossi, y después el actual, Luis Alberto Heber, encaminaron la idea y la obra de 14 metros. El primero fue quien lo anunció haber logrado la autorización y el segundo el que encomendó a la Administración Nacional de Puertos (ANP) a elaborar los pliegos para lanzar un llamado a licitación internacional para dragar a 14 metros. Esto último fue en diciembre pasado pero, para sorpresa de muchos, esa etapa debió frenarse porque el ministro Heber fue alertado de que la documentación firmada por Uruguay y Argentina en la CARP hablaba de 13 metros y correspondía al aval de un estudio presentado por Uruguay y elaborado por la ANP.

Fueron varios los pasos por los que se transitó y se terminó en esta situación, que pueden conocerse con detalle en las páginas 4 y 5, en declaraciones del experto Edison González Lapeyre, que asegura haber sido quien puso en conocimiento a Heber. También hay referencia a este asunto en la entrevista realizada en las

páginas 8, 9 y 10 al actual presidente de la ANP, Juan Curbelo.

Pero más allá de la sorpresa y de lo inconcebible de esta situación, sumada a la falta de claridad con la que se manejó la situación desde el comienzo, Uruguay está firme en su postura de dragar a 14 metros

El gobierno actual interpreta que la autorización por los 14 metros está de hecho y, en ese sentido, Curbelo aseguró que se hará en etapas, que se irá primero por 13 metros y mientras se preparará una nueva presentación para comunicar a la CARP sobre la segunda etapa que llegará a 14 metros.

En otro orden, si esta interpretación que hace la ANP fuera errónea, los especialistas entienden que Uruguay va a conseguir de todos modos que se autorice la profundización a 14 metros. Una de esas teorías se basa en lo que explica González Lapeyre, quien entiende que Uruguay tendrá una posición fuerte para negociar por las necesidades que tiene Argentina de hacer obras en el Río de la Plata para los accesos de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

## Otra sorpresa

Una vez visto este panorama, lo que también causó sorpresa y polémica fue el anuncio por parte de la ANP de hacer ese primer dragado a 13 metros con recursos propios; es decir, con



## DESIGN - BUILD - CONNECT

Jan De Nul Group da forma a agua y tierra. Por el mundo entero. De complejos servicios offshore, tanto en el sector de la energía fósil como en el de la energía renovable, pasando por grandes proyectos de dragado y de relleno en el borde del agua y la tierra, hasta todo tipo de construcciones civiles en tierra. Competencias e inversiones bien integradas conducen a soluciones creativas, sostenibles e innovadoras. Así Jan De Nul Group cumple los deseos de los clientes de hoy y de mañana. Así se enfrenta al futuro.

dragas y personal del ente.

Algunos actores privados que dialogaron con Comercio Exterior & Transporte manifestaron su asombro, ya que se pasó de programar un llamado a licitación internacional para dragar el canal a una decisión de hacerlo con dragas de la ANP.

En ese sentido, varios referentes del sector se preguntaron cómo es posible que se avance en esa dirección, otorgando semejante responsabilidad a un departamento de dragado tan cuestionado.

Cabe recordar que el directorio de la administración pasada inició una auditoría al departamento de dragado de la cual nunca se supo el resultado y que, asimismo, en su momento se cuestionó una licitación para la compra de alimentos para la tripulación de las dragas que es conocida como la licitación de la merluza azul, dado que este era uno de los productos premium que incluía en listado.

Sabido es que el personal embarcado necesita una buena alimentación, pero el cuestionamiento llegó tras constatarse la presencia de alimentos que lejos están de una canasta promedio en Uruguay y, en algunos casos, debido a las cantidades.



### Expertos y costos

Las divergencias también radican en la eficacia de un dragado nacional, algo que el titular de la ANP asegura que ha cambiado y que es viable llevarlo adelante. Incluso, dijo que así se lo hizo saber al presidente de la República, Luis Lacalle Pou la última semana.

Consultados por Comercio Exterior & Transporte, algunos expertos en dragado manifestaron que el trabajo que se puede hacer con recursos públicos, en este caso de la ANP, puede resultar menos oneroso en principio; pero que no se toman en cuenta algunos aspectos técnicos que hacen que el dragado no sea tan eficiente como el que realizan los equipos de las dragadoras privadas.

En ese sentido, explicaron que la comparación en la cantidad de tripulantes que necesitan las dragas de la ANP y las privadas hacen parte de la diferencia de costos.

Asimismo, aseguraron que a través de una dragadora privada se garantiza un trabajo de 24 horas por día, algo que no siempre se ha cumplido por parte del personal de la ANP.

En ese sentido, también se argumenta que, históricamente, la ANP nunca pudo determinar el costo real de dragar con recursos propios.



Foto: Gastón de Armas

## Uruguay, punto de referencia.

El puerto de Montevideo tiene una posición privilegiada. Desde 2001 nuestra misión es favorecer el comercio de Uruguay y la región, construyendo una terminal especializada de contenedores con la más moderna infraestructura y tecnología.

**Invirtiendo para crear eficiencia. Invirtiendo para el futuro.**



# A Uruguay le “asiste la razón” para profundizar canal del puerto

Edison González Lapeyre se refirió al proceso que recorrió en la CARP el pedido de la delegación uruguaya para mejorar el acceso a Montevideo y sus posibilidades ciertas de llegar a los 14 metros

**E**l experto en asuntos del Río de la Plata, navegación y puertos, Edison González Lapeyre aseguró a *Comercio Exterior & Transporte* que Uruguay podrá alcanzar los 14 metros en el canal de acceso al puerto de Montevideo en una segunda etapa, luego de realizar el dragado a 13 metros. Explicó el proceso por el cual Uruguay solicitó la profundización a 14 metros y por qué la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) terminó firmando una autorización por 13. Asimismo, sostuvo que el exministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, anunció en 2018 un canal a 14 metros porque fue mal asesorado y criticó la falta de expertos con conocimientos técnicos en la conformación de las sucesivas delegaciones uruguayas de la CARP.

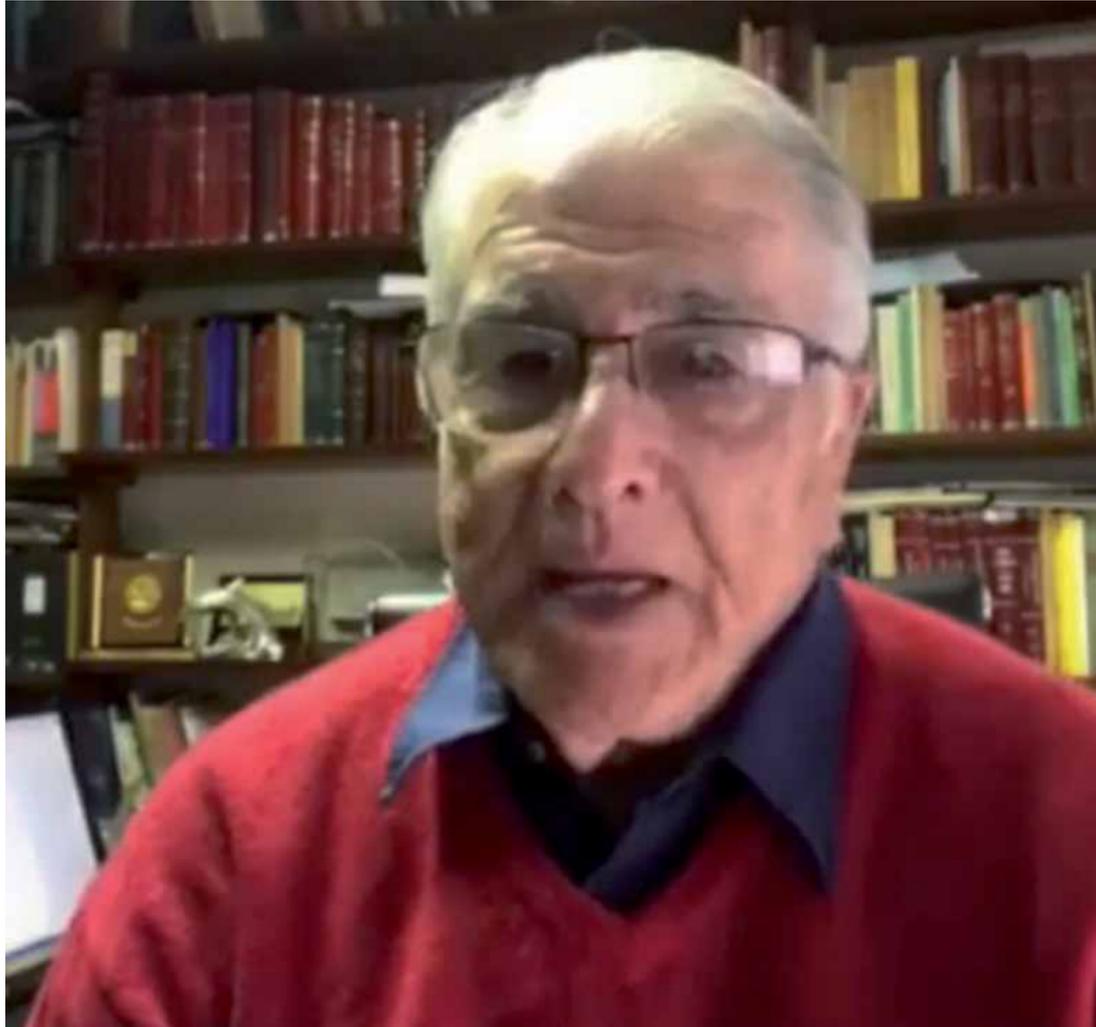
González Lapeyre, ex presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP), fue delegado y presidente de la CARP en representación de Uruguay y negociador del tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, entre otros cargos relacionados con el ambiente fluvio-marítimo-portuario.

## ¿Cómo fue el proceso por el cual Uruguay solicita la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo?

En octubre de 2013, el presidente de la delegación uruguaya de la CARP, Gonzalo Koncke, presentó un proyecto para dragar el canal a 14 metros de profundidad, de conformidad con lo que disponen los artículos 17 y siguientes del tratado del Río de la Plata y su frente marítimo. Pero la presentación fue efectuada de una manera totalmente desprolija, pues el tratado es claro que se deben presentar todos los aspectos de carácter técnico que avalen la solicitud que se está formulando y eso no sucedió.

## ¿Por qué dice que se presentó de manera desprolija?

Lo único que se hizo fue esa presentación y fue tan desprolija que se pretendía llegar hasta el kilómetro 54 del canal con 14 metros de profundidad cuando, en ese punto, la profundidad natural es de 12 metros. De esa manera, si se dragaba a 14



Edison González Lapeyre, ex presidente de la ANP y de la CARP

metros hasta el kilómetro 54 iba a quedar un escalón de dos metros. Eso ya dio lugar a observaciones por parte de la delegación argentina.

## ¿En qué quedó la solicitud de Uruguay?

Más adelante, a principio del año 2014, luego de que Koncke fuera sustituido por Gustavo Álvarez, la CARP formuló una nueva presentación para llevar el canal a una profundidad de 13 metros. Esa presentación se hizo de manera correcta, adjuntando toda la documentación, elementos técnicos, cartas náuticas y todos los requerimientos. Esta nueva propuesta tuvo algunas observaciones de parte de la delegación argentina, que planteó realizar una modificación del trazado por entender que, tal como estaba presentado, podría interferir con la prolongación proyectada del canal Punta Indio (que conecta los puertos de Montevideo y Buenos Aires). Tras un intercambio de notas, en 2018 la delegación uruguaya presentó la modificación pedida por

Argentina y la propuesta fue aprobada.

## ¿Y qué dimensiones tenía el canal en esa última propuesta?

En ese proyecto el canal de acceso llega hasta el kilómetro 57, con una profundidad de 13 metros. Esa documentación tiene que estar a disposición de la delegación uruguaya y debió estar a disposición del ministro de entonces (Victor Rossi) cuando habló públicamente de llevar el canal de acceso del puerto de Montevideo a 14 metros, así como del presidente de la CARP de esa época, Felipe Michelini (hoy fallecido), cuando también se refirió a los 14 metros, y de Juan Curbelo, que integraba el directorio de la Administración Nacional de Puertos (ANP) y hoy es su presidente. Lamentablemente, se ve que no recurrieron a ella.

## ¿Esa es la documentación que usted le mostró al actual ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber?

Yo fui a hablar con el ministro Heber y le mostré fotocopias

de la documentación oficial. Entonces consideró que debía modificarse lo anunciado y hacer una primera etapa de profundización a 13 metros, hasta el kilómetro 57. Y mientras tanto, promover un nuevo planteo ante la CARP para profundizar luego a 14 metros, que implicaría llegar al kilómetro 66.

## ¿Por qué considera que el ministro del momento anunció algo que no refleja lo que está firmado?

Creo que fue mal asesorado, es una información que no estaría en poder de la delegación uruguaya, o bien esta no se ha preocupado por tenerla. Es una información que solicité y que luego trasladé al ministro actual. Si yo, que soy un viejo oxidado, pude obtener la información; ¿cómo no la van a tener quienes están en cumplimiento de la función en la CARP?... Si uno se fija en cómo se han conformado las delegaciones uruguayas de la CARP puede apreciar que ninguno de los integrantes se ha especializado en la temática del Río de la

## FRASES

“Uruguay tiene el derecho de pedir los 14 metros y no hay ninguna norma por la cual Argentina le pueda impedir la realización de la obra. Además, a Argentina le va a convenir llegar a un acuerdo con Uruguay porque está muy interesada en desarrollar las obras relacionadas con la Hidrovía”.

## Edison González Lapeyre

Experto en asuntos del Río de la Plata

Plata o portuaria. En cambio, si uno ve la delegación argentina encuentra que el presidente es Diego Tettamanti, que hace 20 años que está en estos temas y es primo hermano de Horacio Tettamanti, quien ha sido un gran detractor de Uruguay. El segundo de esa delegación es el director de Hidrografía de Argentina; es decir, gente muy especializada. Entonces, se puede entender que el presidente de la delegación uruguaya pueda ser una figura política, pero es necesario darle un soporte y apoyo especializado. Creo que ahí han estado parte de los problemas.

## ¿La diferencia de ese metro entre 13 y 14, puede ser un tema de interpretación entre profundidad y calado?

Hablar de calado de un canal es incorrecto porque el calado es del buque. El canal se regula por su profundidad, ancho de solera y extensión.

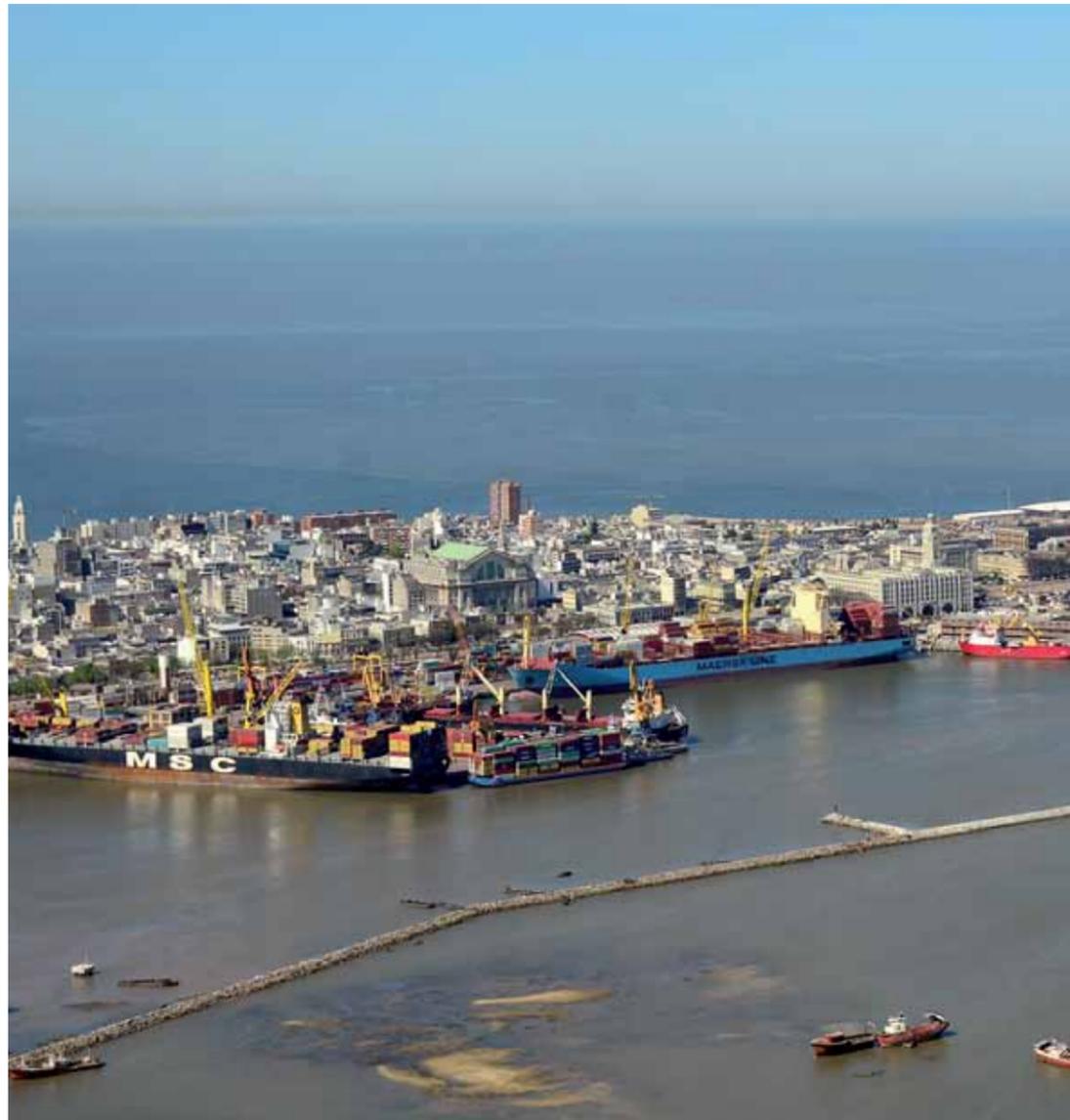
**Dado que Uruguay ya dio el visto bueno para que Argentina construya el canal Magdalena, y visto el malestar que ocasiona**

**en algunos actores de aquel país la idea de que Montevideo se pueda posicionar en la región con mayor profundidad, ¿qué tan fácil puede ser ahora obtener la autorización para ir a 14 metros?**

Creo que son muchas las posibilidades. En primer lugar porque le asiste la razón a Uruguay. El artículo 17 del tratado del Río de la Plata establece que la parte que proyecta la construcción de un canal o la modificación de los ya existentes, deberá presentar el proyecto ante la CARP, la que deberá expedirse en un plazo de 90 días acerca de si ese proyecto puede causar perjuicios sensibles a la navegación de la otra parte. Evidentemente, un canal de acceso a un puerto no causa ningún perjuicio sensible a la otra parte. Además, hay otros factores que juegan en la diplomacia. Argentina ahora está muy interesada en realizar obras muy importantes en el Río de la Plata en relación a la Hidrovía Paraguay-Paraná. Se trata del canal de acceso a la Hidrovía (lo que Argentina llama vía troncal) y por el que tendrán que pedir la opinión de la delegación uruguaya en el seno del plenario de la CARP. En síntesis; Uruguay tiene el derecho de pedir los 14 metros y no hay ninguna norma por la cual Argentina le pueda impedir la realización de la obra. Además, a Argentina le va a convenir llegar a un acuerdo con Uruguay porque está muy interesada en desarrollar las obras relacionadas con la Hidrovía.

**Otro punto que de alguna manera está relacionado con los 14 metros y el desarrollo del puerto de Montevideo es el nuevo escenario de la terminal de contenedores. ¿Qué opina del acuerdo que anunció el gobierno con Katoen Natie (accionista mayoritario de la terminal)? (ver páginas 6 y 7)**

Considero que ofrece aspectos positivos indiscutibles y una serie de interrogantes que el gobierno va a tener que ir aclarando. Los positivos radican en la enorme inversión (de US\$ 455 millones, según la información oficial y de la empresa privada) que se va a registrar en un período de cinco años a partir de la puesta en vigencia de este acuerdo, lo que es de gran importancia en la actual coyuntura que vive el país. En este difícil momento, desde el punto de vista social y económico, esa inyección de dinero puede amortiguar en gran medida. Eso tiene un valor innegable. Lo otro que considero importante es que el acuerdo implica una rebaja de tarifas de parte de TCP, lo que hará que el puerto de Montevideo sea más eficiente y más competitivo, algo que también hay que reconocer y valorar como de particular importancia. Por otro lado, hay aspectos de difícil dilucidación. Si se le otorga



Las condiciones del acceso al puerto de Montevideo es el diferencial de Uruguay en la región

más espacio a TCP, se le tiene que cobrar un canon mayor al que se está cobrando actualmente. Otro punto tiene que ver con las grúas pórtico, que son mucho más eficientes que las móviles. En la actualidad solo existen este tipo de grúas en la terminal de contenedores y se ha mencionado que se le otorgaría la exclusividad del uso de este tipo de equipos. Eso, en mi opinión, estaría constituyendo un monopolio de hecho, contrario a lo que establece la ley de puertos de 1992, contrario a lo que establece el plan maestro de la ANP y contrario a lo que expuso el ministro Rossi en el año 2017, en la conferencia de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias, cuando dijo que en 2022 se iban a instalar grúas pórtico en el muelle C. Esto también podría tener consecuencias muy serias con respecto a un competidor como Montecon (principal operador en muelles públicos), que ha solicitado tener grúas pórtico. Esta es una empresa de capitales chilenos y hay un acuerdo de inversiones con Chile que establece el principio de no discriminación entre inversores nacionales y extranjeras y de los derechos de la nación más favorecida, que es un acuerdo que le da la posibilidad de recurrir al sistema de arbitraje a la parte que se considere perjudicada. Todo eso está planteado dentro de un esquema que necesariamente el Poder Ejecutivo irá clarificando.

FRASES

“La documentación sobre la firma a 13 metros “debió estar a disposición del ministro de entonces (Victor Rossi) cuando habló públicamente de llevar el canal de acceso del puerto de Montevideo a 14 metros, así como del presidente de la CARP de esa época, Felipe Michellini, cuando también se refirió a los 14 metros, y de Juan Curbelo, que integraba el directorio de la ANP y hoy es presidente. Lamentablemente, se ve que no recurrieron a ella”.

**Edison González Lapeyre**

Experto en asuntos del Río de la Plata

**Multimar**  
OPERADOR DE COMERCIO EXTERIOR

UNA EMPRESA DE:  
NYK GROUP  
GRUPO MULTIMAR

**SU MAPA DE SOLUCIONES**

- Pure Car Carriers
- Container Ships
- Bulk Carriers
- Reefer Carriers
- Wood Chip Carriers
- Cruise Ships
- Semi Container Ships
- Tankers
- LNG/Gas Carriers

**Intensidad**  
**Integridad**  
**Innovación**

DERES  
URUGUAY  
www.multimar.com  
www.grupomultimarnyk.com

Plaza Independencia 831 - Piso 7 of. 707  
Plaza Mayor Bld. (11100) Montevideo, Uruguay  
Tel. (5982) 903-3008 - Fax (5982) 902-8044  
nyk@multimar.com.uy

# Piden transparencia tras anuncio del gobierno

Un cambio de gran magnitud se espera para el puerto de Montevideo en la actividad de contenedores; el Estado acordó inversiones con la empresa Katoen Natie y extendió concesión por 50 años más

**D**esde que el presidente de la República, Luis Lacalle Pou, anunció la concreción de un acuerdo con la empresa Katoen Natie (accionista mayoritaria de la terminal de contenedores del puerto de Montevideo) para evitar un juicio de US\$ 1.500 millones, las reacciones del ambiente marítimo-portuario no se hicieron esperar. Y no solo a nivel país, sino regional e internacional.

Porque son muchos los actores relacionados con la actividad, y porque son a nivel global los intereses que se manejan en este sector, es que se encendieron varias alertas. Las navieras, por ejemplo, están atentas a cualquier cambio de escenario,



La terminal de contenedores proyecta una ampliación que tendrá dos puestos de atraque más y mayor área

en especial en puertos lejanos y evitables, como el de Montevideo, si no significan una opción atractiva para su llegada.

En el anuncio se indicó que el país evitó el juicio internacional y que la empresa Katoen Natie se comprometió a realizar una inversión de más de US\$ 455 millones en los próximos cuatro años. Como contrapartida, el gobierno extendió el plazo la concesión, agregando 50 años tras los 10 que le restan de los 30 iniciales otorgados por la subasta del 80% de la empresa Terminal Cuenca del Plata (TCP). El 20% restante estaba y sigue estando en manos de la Administración Nacional de Puertos (ANP).

El beneplácito del gobierno por haber sorteado un tiempo



All-time excellence  
Ecological protection  
Refined technology

Agente General en Uruguay

**YANG MING**  
陽明海運股份有限公司  
www.yangming.com

**REPREMAR**  
SHIPPING

Misiones 1372 1er Piso  
2916 1336  
yangming@repremar.com  
www.repremar.com

陽明海運承載您每一天的美好  
Yang Ming delivers GOOD for life

de negociaciones y de haber llegado a una resolución que aporte desarrollo al puerto de Montevideo, fue contrastado por voces disonantes que encendieron varias alertas en función de lo otorgado.

La parte del acuerdo que supone que Montevideo tenga una terminal con mayor capacidad (de entre 2 millones y 2,5 millones de teus) para el manejo anual de contenedores, dos puestos de atraque más, con profundidad de 14 metros, y sume equipamiento especializado, es lo que se ha manejado como saldo positivo para el país, más aún cuando se argumenta la necesidad de un rápido posicionamiento en la región ante los embates de otros puertos, principalmente de Argentina.

Sin embargo, la falta de certezas y de información acerca del acuerdo alcanzado, pusieron un manto de duda, y en tela de juicio, los beneficios que esto puede significar para Uruguay.

Según actores relacionados con la actividad portuaria consultados por Comercio Exterior & Transporte, no ha sido una buena señal de transparencia el hecho de que aún no se haya publicado el acuerdo de manera oficial y solo se conozcan detalles tras un comunicado



El presidente Luis Lacalle Por anunció el acuerdo con Katoen Natie en su discurso ante la Asamblea General

emitido por la contraparte, Katoen Natie.

Más allá de la discusión instalada en la cantidad de años que se otorgan o de la legitimidad y el debate acerca de si se constituye un monopolio de hecho, violando así la ley de puertos de 1992, lo que más se cuestiona en estos momen-

tos es, justamente, la falta de información, máxime viniendo de un gobierno ocupado en este sector y que ha hecho de la transparencia una bandera de campaña y de gestión.

Los peligros que se avistan desde los distintos rubros relacionados con el puerto están dispuestos en un amplio

abanico, pero el punto que logra mayor concentración de opiniones es la preocupación de que el puerto quede demasiado atado a una empresa internacional y que por ello termine siendo rehén de una situación monopólica a la hora de desarrollar la estrategia comercial del principal polo logístico del país.

El gobierno considera lo actuado como un paso adelante y es de la idea de ir hacia un puerto con áreas especializadas (ver página 8, 9 y 10). En ese sentido, entiende que el camino para fortalecer al puerto de Montevideo y potenciarlo en la región es mediante el desarrollo de esta proyectada terminal. Asimismo, consideró que el proceso no puede esperar 10 años más, a que la concesión de Katoen Natie se termine, y que la vía tomada es la que garantiza sacar ventaja a otros puertos competidores.

Sin embargo, esa postura no condice con la falta de defensa que ha tendido del acuerdo que firmó, pues la nula información brindada de manera oficial ha generado un caos y un aluvión de hipótesis de todo tipo.

Desde otras tiendas, y más allá de las críticas de la oposición política, esta es la situación que sorprende a los actores y usuarios del puerto, incluidos los exportadores y el sindicato, quienes ven con preocupación y esperan con nerviosismo conocer los detalles del acuerdo que, según opiniones recogidas, por lo menos echaría luz sobre lo pactado y acerca de lo que se puede esperar del nuevo rol de TCP en el puerto de Montevideo.

## Seguridad y eficiencia en el Río de la Plata

A través de la empresa Newlar brindamos servicios a los buques que operan en el Río de la Plata, transportando a los prácticos que los guían en forma segura por sus canales.

Uruguay cuenta con una nueva lancha de última generación, la más moderna en toda la región, para brindar este servicio aún en las condiciones más adversas, con seguridad y eficiencia.

Esto es experiencia en acción.

[www.chrgroup.com.uy](http://www.chrgroup.com.uy)

**CHR**  
GROUP  
Experiencia en acción



# “Debemos tomar decisiones rápidas y acertadas”

El presidente de la ANP, Juan Curbelo, dijo que se está atravesando por un “momento histórico” para el puerto de Montevideo, en el que se juega su desarrollo y posicionamiento a nivel regional

**E**l posicionamiento del puerto de Montevideo en el contexto regional es la base de la política portuaria que se han trazado las actuales autoridades. Para el Poder Ejecutivo, y pasando por la Administración Nacional de Puertos (ANP), hay dos asuntos que son pilares fundamentales en la estrategia de desarrollo: un canal de acceso a 14 metros y una terminal de contenedores que se convierta en referente y hub de la región.

El presidente de la ANP, Juan Curbelo, dialogó con *Comercio Exterior & Transporte* y explicó los pasos a seguir y algunos pormenores de cada uno de estos asuntos.

En un momento, el dragado se anunció, efectivamente, a 14 metros, pero luego se supo que este sería a 13 metros, ya que eso era lo que estaba firmado en la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) (ver páginas 2 y 3). ¿Por qué sucedió este cambio? ¿Qué pasó en el proceso? El hoy titular del ente portuario hizo su repaso.



Juan Curbelo, presidente de la Administración Nacional de Puertos, se refirió a dos puntos vitales en el futuro de Montevideo

**Usted integró la CARP, ¿estuvo en algún momento en que se procesaron las solicitudes de Uruguay para profundizar el canal de acceso del puerto de Montevideo?**

Sí, estuve entre 2015 y 2017. Antes de ese período se produjo la primera solicitud del Estado uruguayo ante la comisión binacional y fue para profundizar a 14 metros. Se hizo mediante una nota del presidente de la delegación uruguayu, Gonzalo Koncke. Luego se presentó un proyecto ejecutivo de la ANP para profundizar a 13 metros. Ese proyecto tuvo una cantidad de idas y vueltas y culminó en 2018 con la autorización de la delegación argentina. La autorización remite a la iniciativa y al proyecto presentado.

**¿Para 14 metros?**

En un acta en la que toma la palabra el entonces presidente de la delegación uruguayu de la CARP, Felipe Michelini, que hoy no está entre nosotros y a quien yo siempre voy a reconocer porque hizo una gran gestión, se agradece a la delegación y al gobierno de Argentina por la autorización

de dragar 14 metros. Así lo dice y lo reitera. Esto quedó en el acta, por lo que Uruguay entiende que la autorización fue a 14 metros. A partir de ese momento llega el anuncio del ministro de Transporte y Obras Públicas del momento, Víctor Rossi, en el que manifiesta que fue autorizado el dragado a 14 metros. Esta es la realidad y el actual gobierno entendió que está autorizado a 14 metros.

**¿Y cuál es su visión al respecto?**

Nosotros tenemos la voluntad y el compromiso de llevar el canal a 14 metros. Es una decisión tomada.

**¿Cuándo y cómo se va a hacer?**

Vamos a ir por etapas. La primera es a 13 metros y lo vamos a hacer con dragado a cargo de la ANP, con equipos y personal propio. La idea es que a fin de año esté el canal de acceso y todo el puerto de Montevideo a 13 metros de profundidad.

**¿Cómo es que la ANP presentó un proyecto para 13 metros y la autorización fue para 14?**

Creo que allí hubo una descoordinación. Lo real es que vamos

## FRASE

Con el dragado del canal “vamos a ir por etapas. La primera es a 13 metros y lo vamos a hacer con dragado a cargo de la ANP, con equipos y personal propio. La idea es que a fin de año esté el canal de acceso y todo el puerto de Montevideo a 13 metros de profundidad”.

**Juan Curbelo**

Presidente de la Administración Nacional de Puertos

a ir por etapas hasta llegar a los 14 metros, que entendemos que están autorizados. Ya comenzamos a trabajar para ir a 13 metros y estamos elaborando un proyecto para presentar a la CARP y tomar el metro que falta. Lo vamos a enviar a cancelaría para que esta comunique que vamos por totalizar los 14 metros autorizados.

**¿Quién va a elaborar el proyecto para 14 metros?**

Nuestra gente del departamento de dragado.

**El directorio de la administración anterior, que usted integra, pidió una auditoría para ese departamento de dragado, que además ha sido objeto de numerosos cuestionamientos (ver página 2 y 3) ¿Qué cambió internamente para pasar de ser cuestionado a tener sobre sus hombros la responsabilidad del dragado a 13 metros y de elaborar el proyecto para 14?**

Para empezar cambiaron todas las jerarquías.

**¿Todas? ¿No hay nadie en el departamento que estuviera en la gestión pasada?**

No está más el jefe del departamento, Schubert Méndez. Sigue Gerardo Adippe, ahora como gerente de área, y Víctor Abenia, hoy subgerente de área. En la última reunión con el presidente de la República, Luis Lacalle Pou, le dijimos que el dragado está funcionando mejor. Asimismo, expresamos al sindicato que la idea y voluntad de esta administración es que el dragado a 13 metros sea con recursos propios. Si el departamento de dragado de la ANP cumple con la tarea, ¿qué mejor que sea nuestro dragado el que pueda desarrollar de la mejor forma la profundización a 13 metros? Si el trabajo se empieza a dilatar o a complejizar, bueno; la oportunidad se la dimos.

**¿Y si no se cumple con lo estipulado?**

En ese caso veremos otra alternativa, pero hoy la oportunidad la tiene el departamento de dragado de llegar a fin de año con el canal a 13 metros.

**¿En caso de que se logre el objetivo, el dragado a 14 metros también sería con recursos de la ANP?**

Vamos a ver; lo primero es esto. Ojalá que a fin de año podamos decir que tenemos un puerto y un canal a 13 metros de profundidad.

### ¿Cómo va a ser el control del cumplimiento de la obra? ¿A fin de año o por etapas?

Vamos a ir controlando por etapas.

**El 2 de marzo pasado el presidente Lacalle anunció que se había llegado a un acuerdo con la empresa Katoen Natie, principal accionista de la terminal de contenedores, de la que la ANP posee el restante 20%. ¿Qué opina del acuerdo alcanzado? (ver páginas 6 y 7)**

Estamos muy satisfechos del acuerdo al que se llegó después de un año de negociaciones. Un año en el que nos propusimos dos cosas. Lo primero era evitar un litigio que se había generado en el gobierno anterior, que formalmente fue presentado por la empresa Katoen Natie. Un litigio valuado en US\$ 1.500 millones, según entiende la empresa, que se desarrolla a partir de un incumplimiento reiterado por parte de la ANP. Lo segundo era intentar volver a generar confianza en unos inversores que para nosotros son importantes, y que estos reafirmaran el compromiso con el puerto de Montevideo. Además, esta reafirmación debía concretarse en el desarrollo de obras y en potenciar la terminal de contenedores especializadas Terminal Cuenca del Plata (TCP). A partir de estas pautas y de esa hoja de ruta logramos que se instrumente, a corto plazo, la mayor inversión en la historia de Uruguay en lo que tiene que ver con el desarrollo portuario. Una inversión no menor a los US\$ 455 millones en un plazo de cuatro años. Esto va a implicar una terminal especializada como TCP, que prácticamente va a duplicar los servicios que hoy está prestando. Por esto, y por varios elementos más que tienen que ver con la estrategia, con el posicionamiento que tiene el puerto de Montevideo como hub para la región, es que nosotros estamos convencidos que esta decisión le va a hacer mucho bien al desarrollo portuario, le va a hacer mucho bien al país y le va a hacer mucho



El canal de acceso al principal puerto uruguayo se llevará a cabo con recursos propios de la ANP

bien a las exportaciones uruguayas. Y, sobre todo, le va a hacer mucho bien a ese posicionamiento que tiene que tener Uruguay, porque en la región se está transitando una realidad bien compleja. Otros países toman decisiones y nosotros no nos podemos quedar inactivos o neutros. Muy por el contrario, tenemos que tomar decisiones que fortalezcan al puerto de Montevideo y decisiones que son bien importantes. No hay que analizar lo de TCP en forma aislada o exclusiva, hay que verlo en la globalidad.

**¿Cuando habla de una terminal que va a duplicar los servicios se refiere a la terminal que aparece en el comunicado realizado por TCP, que anuncia cuatro puestos de atraque para buques de alta capacidad, entre otras cosas?**

Exacto, lo que está descrito en esa comunicación.

**¿Y esa obra se deberá realizar en cuatro años?**

Exactamente. Con respecto a eso, hemos escuchado cosas como que esta inversión iba a estar supeditada al lapso de 50 años, pero no es así. (NdeR: 50 años es período por el cual se amplió la concesión en el marco del acuerdo). La inversión se va a desarrollar en forma inmediata. Otro elemento, no menor, es que la totalidad de la obra va a estar sustentada por

la Empresa Katoen Natie; es decir, que el Estado uruguayo no va a poner ni un solo peso en esta megainversión que, obviamente, va a generar que el 20% del Estado (en referencia a la participación de la ANP en la empresa TCP) tenga un valor bastante mayor al actual después de las obras.

**¿El acuerdo con Katoen Natie implica que el Estado reconoce que se violó la ley de puertos en estos años, como argumenta la empresa en el planteo del litigio?**

Nosotros estamos mirando para adelante. Lo que se está haciendo es componer una relación que estaba perjudicada y, por lo tanto, está planteada la ampliación de la concesión contra una inversión en una obra muy importante. Obviamente, nosotros no reconocemos ni dejamos de reconocer nada. El Estado uruguayo lo que hace, en esta instancia, es borrar y cuenta nueva, por decirlo de alguna manera, desistiendo de todos los litigios que existen hasta el momento entre las dos partes. También interpretar al pie de la letra lo que establece la ley de puertos y todo el marco normativo.

**El primer ítem del comunicado de TCP dice que la "República Oriental del Uruguay asume el compromiso de garantizar la continuidad del marco jurídico**

**existente, que fue establecido para transformar el puerto de Montevideo en un hub exitoso en la región". ¿Esto implica respetar la ley de puertos?**

La ley de puertos y todos los decretos reglamentarios que la sucedieron.

**¿Como cuáles?**

Por ejemplo el artículo 72 del decreto 183 del año 1994 (ver aparte). Esa es la madre del borrego. Cuando habla de las operaciones de contenedores establece que las mismas deben concentrarse en el área especializada, siendo los muelles y áreas multipropósito zonas de apoyo. Entonces, nosotros interpretamos lo que creo que tenemos que interpretar.

**Esto no quiere decir que la ley de puertos diga que el puerto debe ir por áreas especializadas. ¿O tú piensas que sí?**

El espíritu de la ley de puertos fue que la ANP se retirara y que fueran los privados los que desarrollaran todo tipo de actividad portuaria. Luego vino la subasta de TCP de 2001 y con ella los decretos reglamentarios. Lo que nosotros entendemos es que ahora debemos regular o, mejor dicho, designar los roles que cada uno debe tener. Una cosa es un concesionario, otra un permisario y otra

*Continúa en la página siguiente*

## NORMATIVA

### ● DECRETO 183/1994 Artículo 72. Normas específicas para operación de contenedores.

Las actividades de operación de contenedores estarán concentradas en las instalaciones especializadas a este fin.

La operación de contenedores en los muelles de carga general será autorizada solamente en caso de ocupación de las instalaciones especializadas, siguiendo la normativa interna de la Administración Portuaria y las directivas del Capitán de Puerto en materia de prioridades de atraque o por la aplicación de normas que establezcan tarifas especiales.

En los muelles a cargo de la Administración Portuaria, no se permitirá la operación directa de contenedores a embarcar o desembarcados salvo que, por su carga, resulte obligatorio. Los contenedores a embarcar estarán en el correspondiente punto de espera en la terminal o en el área asignada al operador, antes de la llegada del buque.

Asimismo, en estos muelles el otorgamiento de permiso, por la Oficina del Capitán de Puerto, para entrar en el área de operaciones administrada por la ANP con un "contenedor de último momento" ("Hot Box" o "Last Minute Container" durante una operación de carga, será considerado solamente como caso excepcional, pudiendo ser denegado. Dichas excepciones estarán sujetas a un recargo, de por lo menos, el 100% de la tarifa de movilización de contenedores, a ser establecido por la Administración Portuaria.

## SOLUCIONES INTEGRALES

Desde su llegada a Uruguay, MEDLOG apostó al mercado local como operador de la cadena de suministro y logística integral, invirtiendo en infraestructura, tecnología y capacitación. Sus soluciones de transporte multimodal así como servicios de almacenamiento son escalables y pueden satisfacer las necesidades de cualquier tipo de negocio.

Para más información, no dude en contactarse con su oficina más cercana de MEDLOG.  
(+598) 2 312 5607 | URY-info@medlog.com

medlog.uy

**MEDLOG**  
Transport & Logistics

Viene de la página anterior

cosa es una autorización. Por lo tanto, nosotros creemos que el funcionamiento del puerto de Montevideo va a mejorar si se ajusta la terminología y lo que establece la ley de puertos y sus artículos reglamentarios. Y cada cual va a saber lo que puede hacer y lo que no, y se van a complementar en una eficiencia que, creo, va a redundar en una mejora en la actividad portuaria.

**La capacidad de la terminal nueva se estima en 2 millones de teus. ¿Cómo será el proceso?**

Es una obra que va a llevar no menos de cuatro años, porque desde el punto de vista técnico y de su ingeniería ingenieril tiene algunas dificultades. Por lo tanto, no se si en ese período se va a concentrar la totalidad del movimiento de contenedores.

**Mientras esté en construcción parece evidente que no. ¿Cómo se maneja el puerto mientras TCP esté en obra?**

Nosotros entendemos que ahí los privados van a tener que ponerse de acuerdo en cuanto a la capacidad. Lo que nosotros entendemos es que los muelles públicos sean subsidiarios de las áreas especializadas. Cada uno va a tener su rol y hay que adecuarse al rol de cada uno. Y eso, reitero, va a hacer que el puerto de Montevideo sea más competitivo. Pero quiero hacer hincapié en algo que para mí es muy importante y tiene que ver con un contexto regional, en el que hay una competencia muy importante y en el cual algunas decisiones legítimas de estados hermanos pueden hacer que el posicionamiento de nuestro puerto se vea en serias dificultades. Esto no es un tema menor. No veamos solamente una parte, veamos la película completa. Necesitamos áreas altamente especializadas y eficientes, toda la profundización posible y ser lo más competitivos posibles. No podemos dejar de hacer, porque eso lo significaría es ir a la cola de otros puertos en la región, algo que no podemos permitir.

**En el artículo 72 del decreto 183/94 que usted menciona, dice que la operación de contenedores en muelles de carga general será autorizada solamente en caso de ocupación de las instalaciones especializadas. ¿Esto significa que solo se movilizarán contenedores en muelles públicos cuando no haya lugar en las instalaciones especializadas?**

Exactamente. Va a ser muy importante el reglamento de atraque, que va a marcar una prioridad, la que va a tener un determinado lapso. Si en ese lapso, esa prioridad no se completa, el capitán de po-



Juan Curbelo dijo que el acuerdo con Katoen Natie no es impedimento para la venta de cualquiera de las partes

drá decretar que se trabaje en muelles públicos. Por eso es bien importante entender cuál es la definición y la definición es que la terminal de contenedores va a tener la prioridad en el atraque. Si por algún motivo esa prioridad no se cumple, o la terminal desiste de atender a ese buque, se va a muelle público. Por esa razón es que de ninguna manera podemos decir que hay monopolio. Lo que nosotros estamos haciendo es aplicar claramente lo que dice el artículo 72 al que se hace referencia.

**Una vez que estén los cuatro puestos de atraque de TCP operativos, ¿si no están estos puestos ocupados, ningún portacontenedores podrá ingresar a muelle público?**

No podrá, salvo que TCP decreta que, por alguna razón, no lo opera.

**Las navieras operan con empresas con las que tienen contratos. ¿Qué va a pasar en los casos de las navieras que no tengan contrato con TCP?**

Eso es importante y por eso la implementación de esta normativa va a ser gradual. Obviamente que habrá un lapso donde las distintas navieras se van a tener que adecuar a esta realidad y a esta definición de la autoridad portuaria de Uruguay.

**¿Eso significa que se va a esperar que se venzan los contratos**

**de los armadores que operan en muelles públicos?**

Eso significa que esto no es contra nadie, por lo cual nosotros no vamos a aplicar estas resoluciones en forma inmediata, para que los privados se adecuen a esta realidad, sin ir en desmedro de los contratos que puedan estar firmados.

**¿Hay una iniciativa presentada para el desarrollo de una terminal multipropósito. Es posible en este nuevo contexto?**

Es una iniciativa privada que fue presentada hace unas semanas y tratada en el directorio de la ANP. Se conformó un grupo de trabajo y lo estamos analizando con la mayor seriedad y celeridad, puesto que para para nosotros resulta interesante y adecuada a esta visión que tenemos.

**¿Una terminal multipropósito sin grúas pórtico?**

Eso no estoy en condiciones de afirmarlo. Solo puedo decir que se está analizando una terminal multipropósito.

**¿El acuerdo alcanzado con Katoen Natie y la visión que tiene el gobierno son solamente para el puerto de Montevideo o puede condicionar, por ejemplo, el desarrollo de un puerto de aguas profundas en Rocha?**

De ninguna manera. Este muy buen acuerdo que se hizo es en la territorialidad del puerto de Montevideo.

**¿Existe en el marco del acuerdo algún condicionamiento ante una posible venta de cualquiera de las partes?**

Ninguna de las partes tiene inhibiciones en cuanto a la enajenación de las acciones.

**Como responsable de ANP, ¿cuál va a ser su consejo en relación a desprenderse del 20% que el Estado tiene en TCP?**

Si digo que la autoridad portuaria debe emigrar hacia tener un rol netamente regulador y poco participativo en la gestión, creo que, de alguna manera, contesta la pregunta. No está hablado esto. Igual es importante resaltar que esto no es contra nadie. Yo cumplo un rol, otro cumple otro y no hay mala intención.

**¿Evaluaron posibles demandas de otros operadores?**

Sí, por supuesto; estamos en un Estado de derecho. Eso está clarísimo y nos da una enorme tranquilidad que cada uno pueda ir por las vías que entienda debe tomar. Estamos muy tranquilos y muy convencidos de que el puerto de Montevideo va tener un crecimiento muy importante.

**¿El juicio que planteaba Katoen Natie era imposible de ganar?**

No, pero siempre me acuerdo de una frase del expresidente de la República, Juli María Sanguinetti que decía que lo que se evita no se valora. No se está valorando acá lo que se

FRASE

“El Estado uruguayo lo que hace, en esta instancia (de acuerdo con Katoen Natie), es borrón y cuenta nueva, por decirlo de alguna manera, desistiendo de todos los litigios que existen hasta el momento entre las dos partes. También interpretar al pie de la letra lo que establece la ley de puertos y todo el marco normativo”.

Juan Curbelo

Presidente de la Administración Nacional de Puertos

pudo evitar, pero corresponde mirar para adelante. He trabajado, muy humildemente, tratando de tener una visión del puerto un poco por encima de los intereses particulares, que son absolutamente legítimos y nadie cuestiona nada. Somos conscientes de que estamos tocando situaciones particulares y, con muchísimo respeto, lo que la autoridad portuaria, que en este caso me compete a mí, está tratando de pararse en el interés general. A veces es difícil de calibrarlo pero, para mí, en el caso del puerto de Montevideo, el interés general es lograr la eficiencia, que sea competitivo y que se transforme en el hub de la región. Y esto no solo tiene que ver con TCP, sino que tiene que ver también con Capurro (puerto pesquero), con Obrinel (Terminal Granelera de Montevideo) y también con los otros puertos uruguayos. Modestamente, es el trabajo que estamos haciendo. Podrá gustar más o menos. Yo apelo al interés nacional, a la defensa de los intereses nacionales y creo que están muy relacionados a la proyección de los puertos. Creo que esto nos debería unir para tener como bandera la defensa de nuestra soberanía y de nuestra economía. Lo entiendo de esta manera. Creo que estamos en un momento histórico en el cual debemos tomar decisiones rápidas y acertadas.

# Argentina mueve sus fichas en el tablero y trae malos recuerdos

La designación de Hernán Orduna como delegado de la Comisión Administradora del Río Uruguay, agita viejos fantasmas, que se suman a nuevas declaraciones hostiles en contra de Montevideo

**E**n las últimas semanas Argentina ha dado algunas señales que han resultado preocupantes -o deberían resultar- para autoridades y actores del comercio exterior uruguayo.

Sabido es de la hostilidad que se ha tenido que enfrentar durante administraciones anteriores de aquel país, fundamentalmente durante el último gobierno de la presidente Cristina Fernández de Kirchner (2011-2015), hoy vicepresidente y con un poder creciente dentro del gobierno.

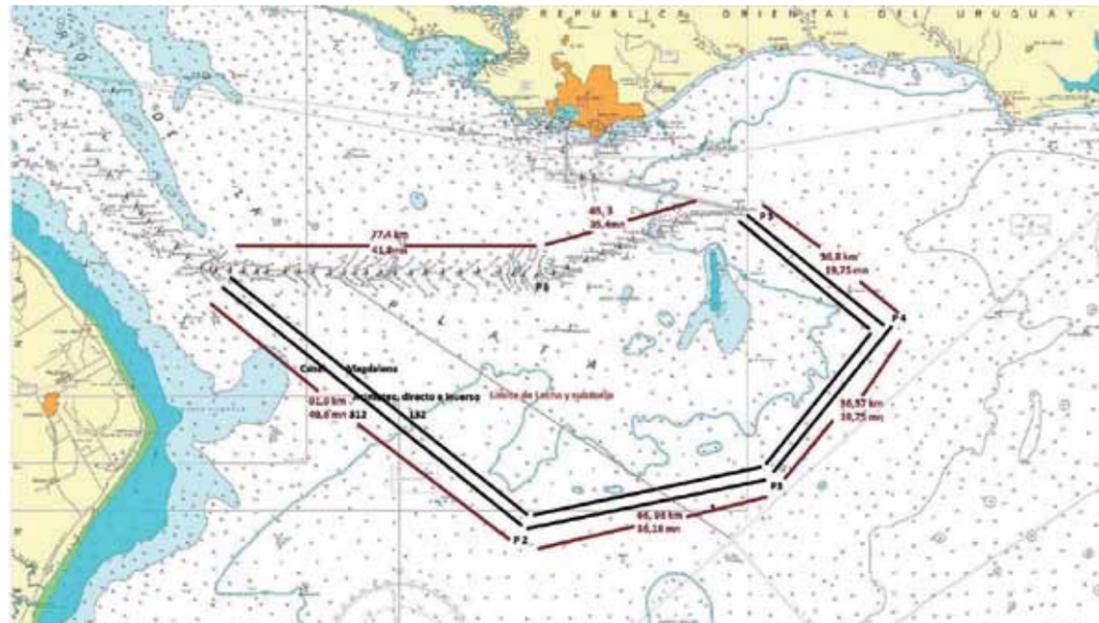
En aquel entonces varias fueron las figuras políticas, incluidos tecnócratas y mandos medios, que han tenido un férreo accionar en contra de los intereses de Uruguay y, principalmente, de los puertos y las vías navegables uruguayas.

Justamente, el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de aquellos años, Horacio Tettamanti, ha sido uno de los íconos de esta política, avalado por Cristina Fernández y sostenida por otras figuras, como el caso del polémico Hernán Orduna.

A modo de refrescar la memoria, alcanza con recordar que Tettamanti es considerado el padre de la resolución 1108, que prohibió el tránsito de las mercaderías argentinas por puertos uruguayos y que fuera dejada sin efecto recién en el gobierno del presidente Mauricio Macri.

En tanto, Orduna protagonizó varios desaires para con Uruguay en relación a asuntos de navegación, desde la casi omnipotencia de ocupar tres cargos vinculados a estos temas, ya que presidió de manera simultánea la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) y el Frente Marítimo en los momentos más tirante de la relación entre ambos países.

Pero en algo que puede parecer del pasado, *Comercio Exterior & Transporte* advirtió que las mismas personalidades vuelven a tomar protagonismo, Tettamanti apareciendo cada vez más cerca del kirchnerismo con acaloradas defensas del canal Magdalena, con total derecho y soberanía, pero con el mismo ímpetu para marcar a



El Río de la Plata y su acceso vuelve a estar en el centro de la batalla

Montevideo como el enemigo, incluso tildando a Uruguay como traidor de la región y fomentar que su principal puerto avale el lavado de dinero de los capitales internacionales.

Hasta ahora no pasaban de ser exposiciones a través de conferencias on line, pero ahora hay más de un rumor que estaría cercano a ocupar algún cargo relacionado a estos temas.

En tanto, la nueva presencia de Orduna ya es oficial, dado que el gobierno argentino lo designó hace algunas semanas como delegado de la CARU.

Para algunos actores uruguayos son señales llamativas y a tener en cuenta, pero desde Argentina aseguraron que el relacionamiento entre las delegaciones de ambos países en la CARU no es la mejor y que se tensado más con la llegada de Orduna.

Si bien no hay confirmación de parte de la delegación uruguaya acerca de proyectos que pretenda llevar adelante Uruguay, Comercio Exterior & Transporte está en conocimiento de que hay algunos emprendimientos puntuales en el Río Uruguay, como por ejemplo el dragado de algún canal de acceso a un puerto nacional, que Argentina está impidiendo.

En este sentido, las fuentes argentinas aseguran hay una tendencia a trancar todos los proyectos posibles que presente Uruguay.

## Un nuevo actor

En la misma línea apareció un

nuevo actor, tal como informara *El Observador* el pasado jueves bajo el título de “Argentina da señales de una nueva lucha de puertos”.

En ese sentido, quien apareció es el subsecretario de Obras Públicas argentino, Edgardo Depetri, quien se despachó contra Uruguay en términos

muy similares a los que ha utilizado Tettamanti durante el año pasado.

“El estado debe recuperar sus vías marítimas y portuarias y debe plantear un diseño de las vías de transporte para recuperar la carga. Obviamente que nosotros tenemos que generarla y ahí es la importancia del canal Magdalena. Por otra parte, el canal Magdalena ya había sido planificado por Cristina Fernández de Kirchner en los últimos dos años (...) Vamos a cortar ese negocio de las empresas multinacionales que operan en el puerto de Uruguay, porque Uruguay le abre los negocios, hace un blanqueo de plata el puerto uruguayo. Bueno, hay que cortar ese canal de Punta Indio y desarrollar la zona del puerto en La Plata, que aparte se convierte en un puerto estratégico”, manifestó Depetri según consigna *El Observador*.

**GRUPORAS**  
Global Transport & Logistics

Un verdadero  
**ECOSISTEMA**  
LOGÍSTICO

capaz de ofrecer las más variadas combinaciones de servicios adaptables a los requerimientos de todos nuestros clientes.

HEAD OFFICE: Calle Guatemala S/Nº, Puerto Libre de Montevideo, Uruguay.  
CP: 11800 - Tel: +598 2924 4525 - Email: ras@gruporas.com

in f / gruporas.com

# Centro de Navegación inicia cursos de capacitación

**A**tendiendo las necesidades del sector y siguiendo con su vocación de formar recursos humanos capacitados para todas las actividades relacionadas con el comercio exterior, el Centro de Navegación (Cennave) anunció el comienzo del curso Integral Technical English, que es el primero desarrollado y orientado estrictamente para cubrir las necesidades del manejo del idioma Inglés para personas que se desempeñan en las áreas de administración portuaria, aduana, comercio internacional y logística.

Según informaron desde el propio Cennave, la unidad académica alertó de la necesidad de la industria de estos tiempos y de los requerimientos necesarios para el desarrollo laboral en empresas establecidas en el país, pero relacionadas con todo el mundo. A tales efectos,



se diseñó este curso, de manera abreviada en el cual los alumnos que pasen por él puedan incorporar vocabulario, general y específico, así como habili-

dades para la comunicación de forma oral y escrita.

Asimismo, el relacionamiento con la tecnología relacionado a uno de los rubros de

mayor crecimiento en el país también constituyen parte los atractivos de este curso desarrollado por el Cennave y dictado por docentes de primera línea.

La duración de este curso está estipulada en dos meses, que se dividirán en tres bloques que se desglosan en base los temas más importantes con relación a documentación, comunicación básica con buques, depósitos y zonas francas, entre otros.

La modalidad elegida en función de la realidad que atraviesa el país y el mundo con la pandemia, será online y comenzará el próximo martes 6 de abril. La carga horaria es de martes y jueves entre la hora 18.30 y la hora 20.

## Analista en Comercio Exterior

En otro orden, el instituto del Cennave también pondrá en marcha nuevamente el curso de Analista en Comercio

Exterior, con comienzo el 9 de marzo y dictado también de manera on line. Las clases virtuales serán en vivo y con apoyo en plataforma educativa para el acceso a materiales. En este caso, la duración es de cinco meses y el horario es martes y jueves entre la hora 18.30 y la hora 20.30.

El objetivo de este curso es preparar al egresado para el mercado laboral, respondiendo eficazmente a las demandas existentes en el área del comercio exterior de las organizaciones orientadas a la exportación e importación de bienes y servicios.

## Terciario

En tanto, el inicio de la carrera terciaria de Técnico en Comercio y Transporte Internacional está previsto para el 10 de agosto, cuando dará comienzo una nueva generación de uno de los cursos más prestigiosos en el rubro,

TEOFEMA

## >> 20 AÑOS ASEGURANDO LA COMPETITIVIDAD EN EL PUERTO DE LOS URUGUAYOS

++ Creemos en un país abierto al mundo y en un puerto abierto a inversiones. Desde hace 20 años, Montecon es el gran generador de competitividad en el Puerto de Montevideo en beneficio de nuestro Comercio Exterior. Por eso creemos en la libre competencia y en el respeto estricto del marco legal, vigente para todos por igual. Y creemos en nosotros.

20 AÑOS JUNTOS

MONTECON  
PUERTO DE MONTEVIDEO | Nos mueve Uruguay

www.montecon.com.uy