



CIFRAS 2012

División Desarrollo Comercial

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay



CIFRAS 2012



INFORMACIÓN
ANUAL

RESUMEN EJECUTIVO.....	1
1. PUERTO MONTEVIDEO	3
1.1. UBICACIÓN Y CONEXIONES	4
1.2. ACCESOS	4
1.3. INFRAESTRUCTURA	5
1.3.1. <i>Obras en Desarrollo</i>	6
1.4. UNIDADES DE NEGOCIO	9
1.5. CIFRAS.....	10
1.5.1. <i>Contenedores</i>	10
1.5.2. <i>Terminal Fluvio-Marítima</i>	12
1.5.3. <i>Cruceros</i>	13
1.5.4. <i>Buques</i>	13
2. PUERTO COLONIA	15
2.1. UBICACIÓN Y CONEXIONES	16
2.2. ACCESOS	16
2.3. INFRAESTRUCTURA	16
2.4. UNIDADES DE NEGOCIO	17
2.4.1. <i>Turismo Ferry</i>	17
2.5. CIFRAS.....	17
3. PUERTO JUAN LACAZE	19
3.1. UBICACIÓN Y CONEXIONES	20
3.2. ACCESOS	20
3.3. INFRAESTRUCTURA	20
3.4. CIFRAS.....	21
4. PUERTO DE NUEVA PALMIRA.....	24
4.1. UBICACIÓN Y CONEXIONES	25
4.2. ACCESOS	25
4.3. INFRAESTRUCTURA	25
4.3.1. <i>Complejo Portuario Nueva</i>	25
4.4. CIFRAS.....	27
5. PUERTO FRAY BENTOS	30
5.1. UBICACIÓN Y CONEXIONES	31
5.2. ACCESOS	31
5.3. INFRAESTRUCTURA	31
5.4. CIFRAS.....	33
6. PUERTO PAYSANDÚ	35
6.1. UBICACIÓN Y CONEXIONES	36
6.2. ACCESOS	36
6.2.1. <i>Conexiones Terrestres:</i>	36
6.2.2. <i>Infraestructura vial y</i>	36
<i>Ferroviaria en la región:</i>	36
6.2.3. <i>Conexiones Náuticas: Río</i>	37
<i>Uruguay</i>	37
6.3. INFRAESTRUCTURA	37
6.4. CIFRAS.....	38
7. PUERTO SALTO.....	40

7.1.	UBICACIÓN Y CONEXIONES	41
7.2.	ACCESOS	41
7.3.	INFRAESTRUCTURA	41
7.4.1	OBRAS EN DESARROLLO	41
7.4.	CIFRAS	42
8.	IMPORTACIONES EXPORTACIONES	44
8.1.	EXPORTACIÓN	44
8.2.	IMPORTACIÓN	46
8.3.	ADMISIÓN TEMPORARIA.....	47
9.	CONCESIONES Y PERMISOS.....	48
9.1	DATOS CONCESIONARIOS Y PERMISARIOS	52
10.	OPERADORES HABILITADOS 2012.....	53

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo pretende mostrar en cifras como ha sido el comportamiento del sistema portuario de Uruguay durante el año 2012.

Se considera que este estudio contribuye a reafirmar la importancia de la actividad logística y del desarrollo portuario, por medio de la conjunción de datos presentados, los cuales facilitan una visión más global y clara del desarrollo que han venido alcanzando los puertos comerciales del país.

En primer lugar se realiza una breve descripción de la ubicación y aspectos de accesibilidad de cada uno de los puertos que integran el sistema nacional de puertos. Seguidamente se detallan las instalaciones existentes en cada locación como así también se consideran los hechos más significativos que han impulsado el avance hacia nuevas infraestructuras portuarias como respuesta a las crecientes demandas del mercado internacional.

Una vez presentados los elementos más importantes a nivel de infraestructura, se lleva a cabo un análisis cuantitativo de los principales negocios en los cuales se especializa cada puerto.

Seguidamente se identifican los principales flujos de comercio exterior. Para ello se tomaron tres bloques claves (Mercosur, Unión Europea y USA), con los cuales el país comercializa, mostrando los productos, volúmenes obtenidos y su participación en el total de toneladas movilizadas vía Puerto de Montevideo.

A continuación en el marco de la normativa vigente del Registro de Operadores y el Decreto Nº 413, se detallan las habilitaciones aprobadas durante el año 2012 y la categoría de servicios. Finalmente se presentan los concesionarios y permisarios que brindan servicios logísticos en el marco de la Ley de Puerto Libre.



1. PUERTO MONTEVIDEO

El Puerto de Montevideo se ha caracterizado desde siempre por la excelencia de su bahía, naciendo como resultado de su estratégica posición geográfica, siendo de gran importancia logística para la defensa territorial del área y del comercio internacional.

El cambio económico en el entorno portuario ha generado en el ámbito estratégico el desarrollo de sistemas de transporte en todas sus modalidades, pasando de nodo de enlace entre el transporte marítimo y el terrestre a nodo físico, funcional, con una compleja gama de infraestructuras y servicios.

Hoy en día el Puerto de Montevideo se ha consolidado como puerto multipropósito (contenedores y servicios logísticos, graneles, pesca, cruceros, autos, ferry carga general) constituyendo el principal puerto del sistema portuario uruguayo.

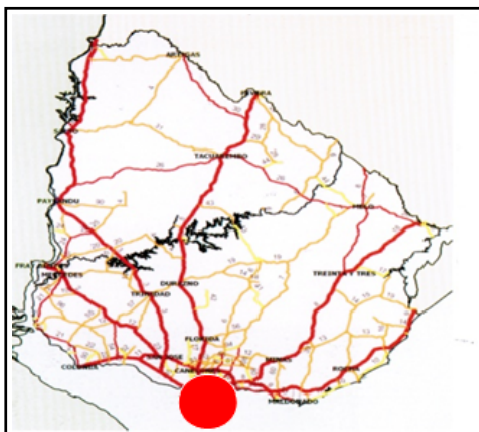
El Puerto de Montevideo ha pasado a constituirse en un nodo de la cadena logística de transporte y distribución, no siendo sólo un punto de coordinación de procesos, sino también sitio particular de producción y concentración de servicios avanzados.

Actualmente el puerto es concebido como interfase en la cadena de transporte, siendo una pieza clave del funcionamiento de la economía nacional, con una eficiente y fluida coordinación de todas las operaciones.

1.1. Ubicación y Conexiones

El Puerto de Montevideo está ubicado en el Río de la Plata y se perfila geográficamente como la ruta principal de movilización de cargas del MERCOSUR.

Imagen Nº 1: Ubicación Puerto de Montevideo



Fuente: División Comunicación y Marketing

Inmerso en el baricentro de una zona de influencia de casi 200 millones de habitantes, Montevideo constituye el eje de integración del MERCOSUR.

Los servicios y opciones de inversión que ofrece se suman a las ventajas competitivas de sus condiciones naturales e infraestructura.

El Puerto de Montevideo es operativo las 24 horas del día, los 365 días del año y registra estadísticamente escasa probabilidad de vientos y temporales que impidan las operaciones.

El régimen de Puerto Libre, que rige en Montevideo desde que entrara en vigor la Ley de Servicios Portuarios Nº 16.246 del 4 de mayo de 1992, ha convertido al puerto en la primera y única terminal de la costa atlántica de Sudamérica con un régimen logístico y competitivo para el tránsito de mercaderías.

La ley permite la libre circulación de mercaderías dentro de los recintos aduaneros portuarios sin exigencia de autorizaciones ni trámites formales, como asimismo el libre cambio de destino de las mismas, estando durante su permanencia en dichos recintos libres de todos los tributos y recargos aplicables a la importación.

Dentro del recinto portuario la circulación de mercaderías está exenta de tributos internos (IVA, etc), y los servicios prestados están exonerados de IVA.

1.2. Accesos

Montevideo es el principal acceso aéreo y marítimo de cargas de la República Oriental del Uruguay.

En el Puerto de Montevideo confluyen las principales rutas de acceso a los países de la región.

La existencia de tres puentes internacionales sobre el río Uruguay conecta por vía terrestre a las zonas mediterráneas del continente.

El ramal ferroviario uruguayo está dispuesto en forma radial desde Montevideo. La normalización regional de las trochas, permite la conexión con Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay. Asimismo, el puerto de Montevideo dispone de una línea férrea doble ramificada en los diferentes muelles.

El canal de acceso al puerto tiene dos tramos, uno de orientación Sur que cuenta con una conexión de aproximadamente 9 Km. de largo y el otro cuenta con una extensión de aproximadamente 15 Km. de largo con una orientación Oeste/Sur-Oeste.

Con respecto al dragado tercerizado en el canal de acceso del Km. 0 al Km. 42.5, que se inició en julio de 2009, se alcanzó una

profundidad de 12 metros. También se dragó el antepuerto a los efectos de complementar el mantenimiento a 11.5 metros de profundidad.

Se proyecta alcanzar un calado de 12,60 mts. en el Puerto de Montevideo

1.3. Infraestructura

La zona portuaria comprende un área del orden de 103 hectáreas, destinadas al respaldo de los muelles de atraque polivalentes para almacenaje, vehículos y contenedores. No incluye las 110 hectáreas de Puerto Logístico Punta de Sayago al oeste de la bahía.

El Puerto de Montevideo para abrigar sus actividades dispone de dos escolleras; una Oeste de 1.300 metros de longitud, que protege a la terminal de los vientos del sector sur- oeste (Pampero) y otra Este (escollera Sarandí) de 900 metros de longitud que resguarda de los vientos del sector sureste.

Estas dos estructuras protegen también la entrada y salida del puerto cuya distancia entre morros es de 320 metros. Asimismo resguarda las 200 hectáreas del antepuerto para los buques que fondean en el mismo o transitan para operar en los muelles del puerto.

La Terminal de Contenedores¹ comprende un muelle con dos atraques, el primero tiene una longitud de 288 metros y una profundidad de 10.5 metros y el segundo de 350 metros y 11 metros de profundidad. Éste último cuenta con máximo de diseño de 14 metros. Adyacente al mencionado muelle, la Terminal de Contenedores cuenta con una playa pavimentada de 27.5 hás., siendo el

área total de 33.4 hás y un total de 58.5 hás de área de gestión.

Terminal Cuenca del Plata (TCP) es una sociedad mixta, integrada en un 20% por la Administración Nacional de Puertos y el 80% por Nelsury S.A.

Muelle Fluvial: Adyacente a la Terminal de Contenedores con una extensión de 353 metros. El muelle y sus instalaciones (Depósitos A y B) están al servicio exclusivo de las embarcaciones de la Armada Nacional.

Muelle Maciel: Tiene 382 metros de longitud y una profundidad de 5 metros, donde se encuentra la Terminal de Pasajeros de los buques que realizan la travesía Montevideo-Buenos Aires.

Muelle A (Dársena 1): Cuenta con una extensión de 50 metros en su cabecera y 303 en el muelle propiamente dicho con una profundidad de 10 metros. Actualmente sobre dicho muelle (lado oeste de la dársena 1) hay depósitos asociados al muelle, que han sido concesionados en régimen de Puerto Libre.

Muelle Central (Dársena 1): Con una extensión de 392 metros, denominado Atraques 3, 4 y 5, ha ganado una importante área operativa para el atraque de buques cruceros, operaciones con cargas generales, contenerizadas y vehículos transportados en buques Ro-Ro.

Muelle B (Dársena 1): En el muelle B (Atraques 6 y 7), se movilizan graneles sólidos y contenedores. Su cabecera tiene 148 metros de longitud y 10 metros de profundidad y el lado oeste del muelle (frente a Dársena 2, Atraques 8 y 9) con una longitud de 327 metros y un calado de 10 metros.

¹ Concesionada a Terminal Cuenca del Plata www.terminalcuencadelplata.com.uy

En las explanadas se efectúa la movilización de mercaderías contenerizadas, graneles y vehículos.

Muelle Central (Dársena 2): Con una extensión de 392 metros, cuenta con un depósito frigorífico, el que tiene capacidad de almacenaje para mercadería congelada (pescado, carne, etc.) y para fruta enfriada.

Muelle Florida: tiene una extensión de 53 metros y admite el atraque de buques pesqueros de flotas extranjeras.

Muelle Mántaras: Terminal Pesquera destinada a buques pesqueros nacionales, tiene una extensión aproximada de 600 metros y una explanada operativa de 15.000 m² con depósitos de respaldo para la logística de los buques.

Terminal Marítima La Teja para Hidrocarburos: Comprende tres muelles que se ubican en el lado norte de la bahía y allí la compañía estatal de petróleo ANCAP² tiene instalada la Refinería La Teja.

La Terminal atiende a los buques petroleros para descarga de productos derivados del petróleo que ingresan a través del Canal La Teja, desde el antepuerto.

Estos muelles tienen capacidad de descarga de caudales de 300 m³/hora hasta 1.200 m³/hora y recepción de LPG (Gas licuado de petróleo) con presión admisible de hasta 20 mg sobre cm². Asimismo existen facilidades de carga de bunker, agua potable y recepción de Slop.

1.3.1. Obras en Desarrollo

En los últimos años se ha visualizado una expansión rápida del comercio internacional y un cambio importante en lo que se refiere a la estructura comercial. Las nuevas redes integradas de transporte y las modernas actividades logísticas han llevado a desarrollar un puerto moderno acorde a las necesidades del mercado. Es por ello que se están llevando a cabo distintas obras de infraestructura de forma de facilitar el comercio y fomentar el crecimiento y competitividad del puerto de Montevideo.

1. Muelle Pesquero - Puerto Capurro

En la zona de Capurro se rellenó una superficie de 2,5 has, la cual está habilitada para su explotación en régimen de Puerto libre. Se construirá el módulo internacional y cámaras frigoríficas en la Terminal Pesquera Capurro en la bahía de Montevideo.

2. Terminal de Graneles Obrinel S.A

La empresa Obrinel firmó con la ANP el contrato de concesión para la construcción y explotación de una terminal especializada en el acopio, embarque de astillas de madera y graneles en general y la construcción de un puesto de atraque en el Puerto de Montevideo.

3. Muelle C

El proyecto del Muelle C, cuya obra comenzó en el año 2012, está orientado a mejorar la infraestructura del Puerto de Montevideo a los efectos de atender la demanda existente y contribuir a la competitividad del país en los circuitos comerciales internacionales y de la región.

² Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland www.ancap.com.uy

La construcción de este Muelle junto con la profundización del área de maniobras en la Dársena II, permitirá el acceso de buques de mayor porte a las instalaciones de la terminal y permitirá incrementar la capacidad portuaria, atender mayores volúmenes de carga contenerizada, general y a granel.

Esta obra consiste en la generación de un nuevo puesto de atraque multipropósito de 330 metros de longitud fundado a 14 metros. Asimismo tendrá una explanada de respaldo de aprox. 3,5 hectáreas con sus correspondientes instalaciones auxiliares y complementa la obra una dársena para maniobras de buques con una profundidad de 10.5 mts.

4. Puerto Logístico Punta Sayago

Se realizó la licitación para la concesión y explotación de siete Áreas Logísticas en Punta Sayago.

Esta licitación tuvo como objetivo generar espacios para la prestación de servicios de almacenaje con destino a plaza o salida terrestre posterior, con agregado de valor, permitido por el régimen.

Se adjudicaron 3 áreas estando en proceso la firma de los contratos y las respectivas entregas.

La firma consultora CSI Ingenieros S.A. entregó el Plan Director de Uso de Suelo e Infraestructura del Predio del Puerto Logístico Punta Sayago.

El predio constará de tres zonas (régimen fiscal de puerto libre, régimen fiscal de zona franca, zona industrial) por lo que deberán fraccionarse en parcelas y equiparlas con la infraestructura necesaria para ser concesionadas a privados para el desarrollo de actividades logísticas, de servicios e industrial.

4.1 Planta Regasificadora

Existe una alianza estratégica con el sistema energético del país para instalar una planta regasificadora en Punta de Sayago

5. Acceso Norte

Con el objetivo de facilitar y agilizar el tránsito y la operativa de los vehículos por el puerto de Montevideo, es que se ha rellenado y habilitado un nuevo acceso de vehículos y la construcción de una nueva terminal para productos forestales y graneles sólidos, a ser operada en régimen de concesión. Actualmente la superficie rellenada alcanza un total del orden de 12hás y ya se encuentra habilitado el ingreso de vehículos de carga.

6. Puerto Seco de Rivera

El Proyecto de desarrollo de un Puerto Seco como polo logístico en el departamento de Rivera tiene el propósito de generar un Proyecto Estratégico Logístico sustentable que fomente la descentralización de los puertos del país, realizando una Terminal Intermodal que efectúe la distribución regional de mercaderías.

En el correr del año culminó la primera fase del estudio, el cual abarcó el estudio de mercado, análisis de los costos de inversión, régimen jurídico aduanero y tributario, evaluación económica y factibilidad del Proyecto. Dicha evaluación fue aprobada por Directorio y Gerencia General por Resolución Nº 305/2012.

En cuanto a la adquisición del espacio físico se llevaron adelante las siguientes acciones: Delimitación de Recinto Portuario, envío a la aprobación del ejecutivo a los efectos de operar en régimen de Puerto Libre y la realización de los respectivos llamados

8

1.4. Unidades de Negocio

Servicios de Puerto Libre

Decreto (455/94): Servicios a la Mercadería:
régimen de puerto libre

Reenvasado/Agrupado/Desagrupado

Actividades de empaquetado y preparación para el transporte o distribución de unidades de carga o apropiadas para la expedición o venta de mercaderías que entran, permanecen o abandonan el recinto portuario.

Consolidación/Desconsolidación

Servicio de vaciado y llenado de contenedores.

Clasificado

Separación o conjunción de mercaderías para su selección o mezcla por clase, tipo o cualquier otro concepto incluso el cumplimiento de lo especificado en documentos o manifiestos de carga.

Remarcado

La operación de modificar el destino de la mercadería, marcas o señales de los bultos.

Fraccionamiento

Consiste en dos actividades diferentes:

- a) Desde el punto de transporte y almacenamiento es el desglose de las mercaderías contenidas en cada remesa bulto o envase, para constituir otros diferentes.
- b) Desde el punto de vista de la mercadería o producto consiste en la fragmentación o molienda de los mismos sin modificar su naturaleza

Removido

Es el embarque directo, desde el depósito o rambla, de mercadería de origen nacional o nacionalizado desde el puerto uruguayo, para su desembarco directo a depósito o rambla en otro puerto uruguayo.

Depósito / Almacenamiento

El servicio que presta a la mercadería que permanece en los lugares asignados por la ANP desde su recepción hasta su entrega a los propietarios o consignatarios.

Trasbordo

Es el traslado de mercaderías de un medio de transporte a otro, dentro del recinto portuario.

Transporte

Actividad relacionada con el transporte de mercaderías que están en puertos nacionales o depósitos fiscales y su embarque para el exterior, o hacia otros puertos nacionales o zonas francas.

Servicios Financieros

Actividades bancarias, seguros, control de mercaderías y otras conexas con negocios portuarios, navieros, etc.

1.5. Cifras

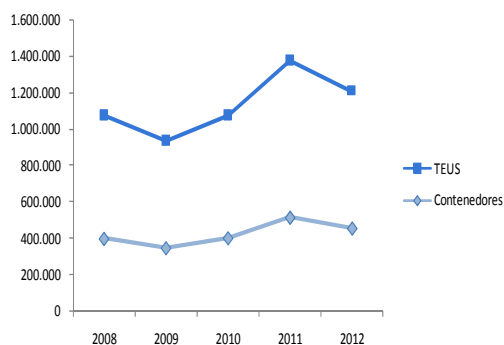
1.5.1. Contenedores

El movimiento de contenedores durante el año 2012 alcanzó la cifra de 459.202 cajas. Esto significó un descenso de 11% con respecto a los contenedores movilizados en el ejercicio 2011 año que significó un récord histórico debido a los problemas de infraestructura en Brasil.

Si comparamos el movimiento con respecto al año base que es el año 2008 el crecimiento alcanzado fue del 14%.

El comercio exterior mantuvo los niveles del año anterior debiéndose la caída de los movimientos totales a la reducción del volumen de trasbordos que llegan al Puerto de Montevideo para luego ser reexportados a otros países de la región, incluido Argentina.

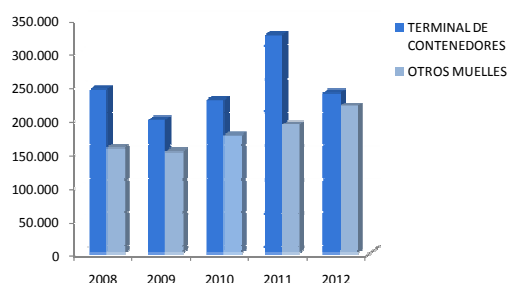
Gráfico Nº 1 Evolución Movimiento de Contenedores 2008-2012



Fuente: O3 Server-ANP

Analizando en el ejercicio 2012 la participación de la Terminal de Contenedores (TCP) y los muelles comerciales de la Administración Nacional de Puertos en el movimiento total del Puerto de Montevideo, se observa un 52% de participación de la Terminal Especializada TCP y un 48% de participación del Operador Montecon.

Gráfico Nº 2 Evolución Participación Terminales en el Movimiento Total 2008-2012



Fuente: O3 Server-ANP

Si analizamos la proporción de participación de ambas terminales durante el período 2008-2011 se denota que la mayor diferencia se intensificó en el año 2011.

El perfil comercial se basa en una política de captación de movimiento de trasbordos apuntando a la consolidación del Puerto de Montevideo como puerto *hub*.

El objetivo principal es lograr un verdadero compromiso de la Agencia/Armador de mantener el nivel de actividad, en los volúmenes de trasbordos, lo que posibilita una mayor competencia regional.

En este marco y continuando con la política de fomento, es que se aprobó la Resolución del Directorio 671/3.620 del 12 de Diciembre de 2011, relativa a la bonificación de USD 2 por cada movimiento de contenedor de trasbordo lleno o vacío para aquellas Compañías Armadoras que presentaran carta compromiso indicando el nivel de tráfico de trasbordos por trimestre acumulativo, y que éste alcance los promedios de los años 2010-2011 del armador.

El promedio mensual de movimientos de trasbordo durante el año 2012 fue de 15.000 cajas, donde se empieza a visualizar una recuperación en el nivel de operaciones con un cierre del año con un volumen de aproximadamente 178.651 cajas (300.048 TEUS), representando un descenso del orden de 26% con respecto al año 2011.

Cuadro Nº 1 Resumen Origen Trasbordos Llenos

ORIGEN	2011	PART.	2012	PART.
ARGENTINA	36.857	43%	27.162	45%
CHINA	12.942	15%	12.136	20%
PARAGUAY	8.426	10%	7.091	12%
USA	4.289	5%	1.827	3%
BRAZIL	5.335	6%	1.957	3%
OTROS	16.987	20%	10.367	17%
TOTAL	84.836	100%	60.540	100%

Fuente: Convalidadas de Carga

Al comparar los movimientos de trasbordos según origen se constata que no existieron cambios significativos en cuanto a la participación de los países más relevantes, manteniendo cada uno la misma posición que en el mismo período del 2011.

China y Paraguay continúan la senda de leves crecimientos en su participación. En el caso de Brasil que pasó de un 6% en el año 2011 a un 3% en el año 2012 volviendo a los valores del año 2010, siendo el causante que el

armador CSAV trasladó los trasbordos a Brasil.

Sin embargo en lo que refiere al total de trasbordos de contenedores llenos, sí se experimentó una caída de los movimientos pasando de 169.672 movimientos de contenedores en el periodo de ene- dic 2011 a 121.080 en el mismo período del año 2012. Sin embargo se experimentó un incremento con respecto al año 2010 del orden del 4%.

Por otro lado si consideramos los movimientos de contenedores de trasbordo según destino se constatan cambios entre los períodos considerados. Brasil pasó de ser el principal destino en el 2011, con una participación del 15%, al cuarto lugar en el mismo período del año 2012 con una participación del 7%.

Por otra parte Paraguay se posicionó en el primer destino en el año 2012 con un participación del 21%.

Otro cambio destacable es la participación de Argentina que pasó del 9% en el 2011 a 15% en el año 2012. Tal como se menciona en el caso de los trasbordos de origen, a nivel total se experimentó una caída de los contenedores llenos trasbordados.

Cuadro Nº 2 Resumen Destino Trasbordos Llenos

DESTINO	2011	PART.	2012	PART.
BRAZIL	12.615	15%	4.080	7%
ARGENTINA	7.684	9%	9.174	15%
ESPAÑA	10.018	12%	8.638	14%
PARAGUAY	14.683	17%	12.590	21%
NETHERLANDS	5.332	6%	3.239	5%
GERMANY	4.126	5%	2.876	5%
MAROCCO	2.330	3%	0	0%
OTROS	28.048	33%	19.943	33%
TOTAL	84.836	100%	60.540	100%

Fuente: Convalidadas de Carga

Del análisis del movimiento de trasbordos por agencia, se observa que la naviera Maersk, Hamburg Süd y Repremar son las que están liderando los trasbordos movilizados en el Puerto de Montevideo.

Si tomamos en cuenta el movimiento por tipo de operación durante el ejercicio 2012, los trasbordos representaron el 39% del movimiento total medido en contenedores, seguido por las exportaciones con una participación del 22%.

Cuadro N°3 Movimientos medidos en TEUS por Tipo de Operación

Año	2012	% Part.	2011	% Part.	2010	% Part.	2009	% Part.	2008	% Part.
COMEX	453.841	60%	451.152	52%	390.066	58%	326.567	55%	352.966	52%
Trasbordo	300.048	40%	410.208	48%	281.886	42%	261.843	45%	322.310	48%
TOTAL	753.889	100%	861.360	100%	671.952	100%	588.410	100%	675.276	100%

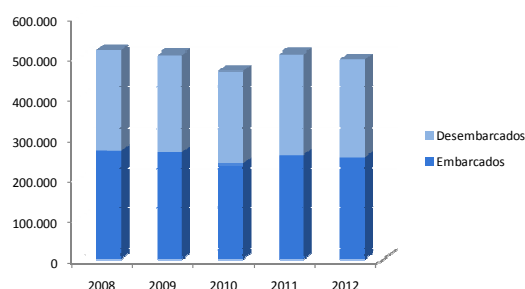
Fuente: O3 Server-ANP

1.5.2. Terminal Fluvio-Marítima

El movimiento total de pasajeros Ferry en el Puerto de Montevideo fue de 495.933 pasajeros, lo que significó un leve descenso del orden del 2% con respecto al año 2011.

Si analizamos como ha sido la evolución del movimiento de pasajeros en el período 2008-2012, el crecimiento promedio ha sido del 4%.

Gráfico N° 3 Movimiento Comparativo de Pasajeros 2008-2012

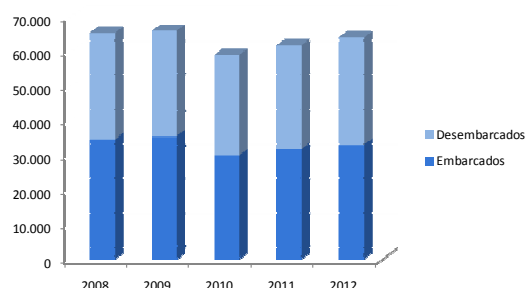


Fuente: Gestión de Tráfico-ANP

En lo que respecta el tráfico de vehículos el movimiento total fue de 64.225 vehículos, representando un crecimiento de 4% con respecto a los vehículos embarcados y desembarcados del año anterior.

Al analizar el movimiento en el período 2008-2012 se observa un crecimiento promedio del orden del 6%.

Gráfico N° 4 Movimiento Comparativo de Vehículos 2008-2012



Fuente: Gestión de Tráfico-ANP

1.5.3. Cruceros

La temporada 2011-2012 representó un crecimiento del orden del 22% con respecto a la temporada anterior, alcanzando un total de 225 cruceros que se recibirán entre el Puerto de Punta del Este y el Puerto de Montevideo. Para el Puerto de Montevideo dicha temporada significó un incremento de arribos de 57% con respecto al año anterior

En la temporada 2011/2012 el total de pasajeros que arribaron al Puerto de Montevideo será de un total de 174.804, representando un incremento del 55% respecto al total de pasajeros de la temporada anterior.

Cuadro Nº 4 Comparativo de arribos por Temporada-
Puerto de Montevideo

MONTEVIDEO	TEMPORADA 2005-2006	TEMPORADA 2006-2007	TEMPORADA 2007-2008	TEMPORADA 2008-2009	TEMPORADA 2009-2010	TEMPORADA 2010-2011	TEMPORADA 2011-2012
Arribos	73	82	101	83	92	76	119

Fuente: ANP

1.5.4. Buques

Cuadro Nº 5 Arribos de Buques 2012

CATEGORIA	ARRIBOS	TRB Sum.	ESLORA mts Prom.	CALADO mts Prom.
BARCAZA	69	117.325	72,82	5,29
CABOTAJE	171	341.091	87,20	4,61
CARGA GENERAL	165	705.391	105,65	5,53
CONT.	794	38.666.988	245,94	12,08
CRUCERO	126	6.510.613	215,34	7,01
FLUVIAL PASAJEROS	689	2.058.751	78,16	2,35
GRANELERO	124	3.039.923	180,94	10,58
PETROLERO	252	2.967.101	135,26	7,83
REEFER	27	197.943	124,29	7,46
RO-RO	81	4.113.428	193,07	9,14
OTROS	2.052	983.737		
TOTAL	4.550	59.702.291		

Fuente: O3 Server

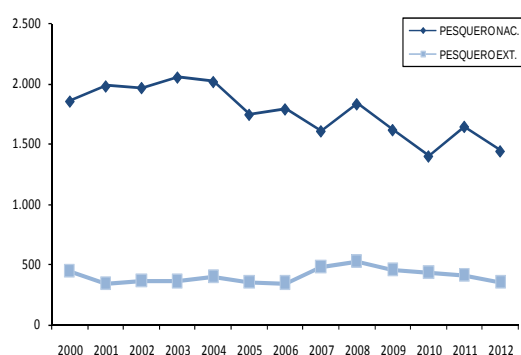
El total de buques arribados al Puerto de Montevideo fue de 4.550 los cuales experimentaron un descenso del 11% con respecto a las escalas efectuadas en el año 2011. El total de TRB de dichos buques fue de 59.702.291.

El total de arribos de Buques de pesca durante el año 2012 fue de 1.791, donde el 80% correspondieron a buques pesqueros de bandera nacional y el 20% a buques de bandera extranjera.

El año 2012 representó un decrecimiento del arribo de buques pesqueros del orden del 13% con respecto al ejercicio 2011. En el caso de la flota nacional, actualmente está sufriendo la necesidad de prolongar las estadías en el puerto de Montevideo no sólo por problemas de mercado sino también por temas de cupos y de negociaciones salariales, y en consecuencia también se vio afectada la descarga, el transporte y el procesado en las plantas industriales.

Del total de arribos de buques pesqueros, un 94 % poseen un calado menor a los 5 metros, mientras que el restante 6% entre 5 y 10 metros. Esta composición de arribos, según metros de calado, varía si se consideran pesqueros extranjeros y nacionales por separado. Para el caso de los pesqueros extranjeros un 24% poseen calado entre 5 y 10 metros, mientras que para los nacionales solamente el 2%.

Gráfico N° 5 Comparativo de Arribos de Buques Pesqueros



Fuente: O3 Server

Si analizamos el movimiento de mercadería por modalidad de carga y tipo de operación, no se dieron aumentos con respecto al año 2011. En término generales el movimiento de mercadería medido en toneladas (considerando el peso del contenedor) durante el año 2012 representó un descenso del orden del 15% en relación al año anterior.

Cuadro N° 6 Comparativo de Movimiento por Modalidad de Mercadería.

	Toneladas			
	Cga 2012	Cga 2011	Dcga 2012	Dcga 2011
Carga General	372.309	532.173	260.056	289.099
Cont,	4.544.207	5.169.645	3.575.068	4.131.821
Granel	1.621.568	1.854.710	1.027.889	1.120.249
Totales	6.538.084	7.556.528	4.863.013	5.541.169
(con peso del contenedor)				

Fuente: ANP Unidad Gestión de Tráfico



2. PUERTO COLONIA

El puerto de Colonia, si bien presenta movimientos de mercaderías, se especializa en el transporte de pasajeros. Es por esto que se ha construido una nueva Terminal de Pasajeros y se encuentra en proceso la obra de nuevas pasarelas.

En el caso del movimiento de mercaderías con origen y destino argentino se utiliza en gran parte trasbordadores de camiones – buques Ro Ro – al igual que en el Puerto de Juan Lacaze.

Existe una fuerte relación puerto-ciudad producto de la localización del puerto lindero a la zona histórica. Esto se potencia con la incorporación por parte de la Intendencia y del MINTUR de un Centro de Interpretación de Colonia del Sacramento.

Este emprendimiento intenta dar a conocer el patrimonio natural y cultural del departamento de Colonia y de Uruguay brindando información, facilitando lecturas del territorio a través de diversas técnicas atractivas para el visitante. El principal objetivo es reforzar la imagen turística del Departamento y convertirse en un elemento de difusión cultural, tanto entre los turistas internacionales como entre los propios uruguayos.

2.1. Ubicación y Conexiones

Ubicado frente a la costa de la Capital Argentina, Colonia presenta una posición geográfica privilegiada.

La ciudad de Colonia cuenta con una población de más de 115.000 habitantes y constituye un destino turístico y un punto de entrada y salida del turismo desde y hacia Buenos Aires, Montevideo y Punta del Este. Es una ciudad de interés histórico, pues alberga a Colonia del Sacramento, antiguo bastión lusitano del Siglo XVIII, el que fuera nombrado Patrimonio Histórico de la Humanidad por Naciones Unidas.

Imagen Nº 3 Ubicación Puerto de Colonia



Fuente: División Comunicación y Marketing

El Puerto, se encuentra situado a 177 Km. de Montevideo, sobre costas del Río de la Plata, y sus coordenadas son: 34º 29' de latitud Sur y 57º 49' de longitud Oeste. En razón de las instalaciones y el movimiento que se realiza en él, se puede considerar que es el principal puerto de pasajeros de Uruguay.

El movimiento de esta terminal se produce por las frecuencias diarias que distintas compañías realizan entre Colonia y Buenos Aires, transportando pasajeros y vehículos.

2.2. Accesos

El puerto se encuentra a 177 kilómetros de Montevideo por la ruta Nº 1 y también tiene acceso por el Norte con la ruta Nº 21 la cual conecta con los puertos de Carmelo y Nueva Palmira.

Está a 50 kilómetros de Puerto Sauce (Juan Lacaze) y a 30 millas del puerto de Buenos Aires.

2.3. Infraestructura

El muelle de ultramar tiene una longitud de 146 mts. El de cabotaje tiene 115 mts. y el de unión 200 mts de longitud.

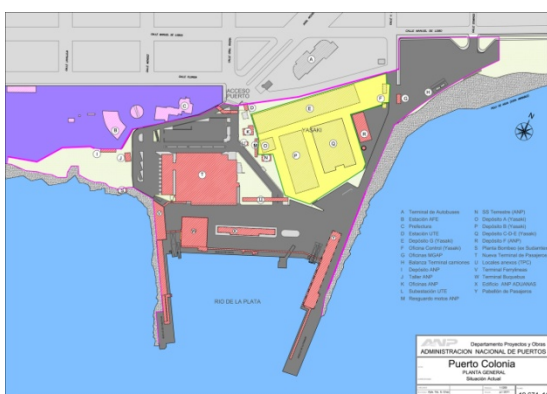
El Puerto de Colonia cuenta con una moderna Terminal de pasajeros, la cual posee una superficie construida cubierta de 7.000 metros cuadrados y otra exterior de 20.000 metros cuadrados.

La terminal de Colonia ofrece un alto nivel de servicios a los pasajeros a partir de la inversión que superó los 10 millones de dólares.

Las instalaciones cuentan con distintos servicios que abarcan desde cambio de moneda, rentadoras de autos, centro de información turística, cafetería, restaurante y locales de artesanías brindando así al turista un alto nivel de servicios.

Este año el Puerto de Colonia ha experimentado nuevos cambios que abarcan desde el acondicionamiento efectuado a las mangas del Muelle Unión, la construcción de las mangas provisionales entre éste y el edificio de la Terminal y la demolición de la vieja Terminal de Pasajeros del Muelle Unión, para dar comienzo a la construcción de las nuevas pasarelas .

Imagen Nº 4 Mapa Puerto de Colonia



Fuente: Departamento Proyectos y Obras

2.4. Unidades de Negocio

2.4.1. Turismo Ferry

El Ferry es una de las vías de tránsito entre Uruguay y Argentina. Desde Colonia es una forma económica y rápida de viajar a Buenos Aires.

El flujo de tráfico de pasajeros que viaja por negocios entre Buenos Aires y Montevideo es importante. En este caso el servicio mantiene la ventaja de los buques rápidos, es decir, menor tiempo de demora en las terminales y acceso inmediato al centro de ambas ciudades. El principal competidor es el tráfico aéreo.

Existen turistas extra-región que cruzan por el día con paquetes turísticos tanto a Colonia como a Montevideo.

Es un contingente estimado en 500.000 visitantes de la Ciudad de Buenos Aires, potenciales clientes del cruce en Ferry.

El turismo Ferry se asocia al transporte masivo de turistas regionales e internacionales en el Río de la Plata.

La ubicación geográfica de Colonia y Montevideo ofrece atractivos complementarios para el turista de origen argentino o extra-región.

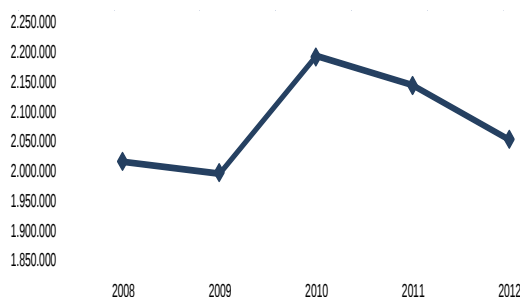
Las frecuencias regulares y la capacidad de transporte con terminales portuarias modernas son factores básicos del negocio que se integran a una oferta turística atractiva en tiempo, costos y destinos.

La recepción de tráficos históricos con un aumento del gasto por turista son elementos dinamizantes de la economía en rubros de transporte, gastronomía., artesanías, etc.

2.5. Cifras

El tráfico de pasajeros durante el año 2012 alcanzó un total de 2.051.457 pasajeros, lo que implica que con respecto al ejercicio anterior descendió la cantidad de pasajeros, pero superaron los dos millones de pasajeros. Si tomamos en consideración los últimos 5 años el crecimiento promedio fue del 2%.

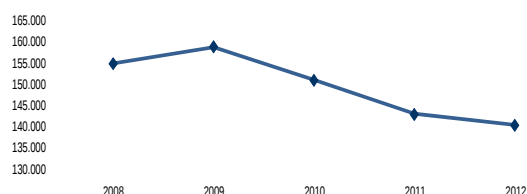
Gráfico Nº 6 Comparativo Movimiento de Pasajeros Período 2008-2012



Fuente: Departamento Colonia

El movimiento de vehículos en Colonia durante el año 2012, fue de 140.134 lo que representó un leve descenso del orden del 2% con respecto al año 2011.

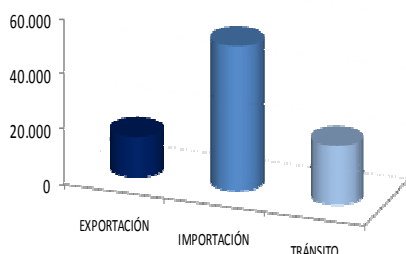
Gráfico N° 7 Comparativo Movimiento de Vehículos Período 2008-2012



Fuente: Departamento Colonia

En lo que respecta al tráfico de mercaderías, el tonelaje alcanzado en el año 2012 fue de 89.702, cifra que representó un 8% menos que el volumen logrado en el año 2011. La distribución de las diferentes operaciones se refleja en el siguiente gráfico:

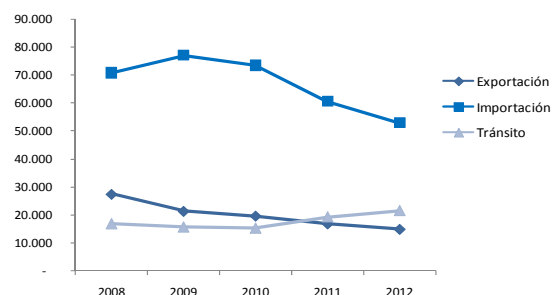
Gráfico N° 8 Movimiento de Mercadería por Tipo de Operación Año 2012-Toneladas



Fuente: Departamento Colonia

Si analizamos la evolución de las toneladas movilizadas durante el período 2008-2012, el movimiento promedio se ha mantenido en 105.103 toneladas, con una participación aproximadamente del 64% de las importaciones en el total movilizado, seguido por las exportaciones con un 19% y los tránsitos con un 17%.

Gráfico N°9 Movimiento de Mercadería por Tipo de Operación Período 2008-2012-Toneladas



Fuente: Departamento Colonia

Cuadro N° 7 Toneladas Movilizadas Período 2008-2012

Toneladas movilizadas por Tipo de Operación				
Año	Exportación	Importación	Tránsito	Total
2008	27.630	70.855	16.968	115.453
2009	21.507	77.153	15.827	114.487
2010	19.784	73.595	15.405	108.784
2011	16.985	60.702	19.401	97.088
2012	15.011	53.071	21.620	89.702

Fuente: Departamento Colonia

Al considerar el movimiento de mercaderías con origen y destino argentino, se debe mencionar que se realiza en gran parte con trasbordadores de camiones – buques Ro Ro.

Durante el año 2012 el total de camiones movilizados fue de 8.293 lo que representó un descenso del orden del 9% con respecto a la cifra obtenida el período anterior.

Cuadro N° 8 Movimiento de Camiones Período 2008-2012

Año	Carga	Descarga	Total	Δ %
2008	4.253	4.178	8.431	-
2009	4.819	4.648	9.467	12%
2010	4.678	4.574	9.252	-2%
2011	4.734	4.345	9.079	-2%
2012	4.321	3.972	8.293	-9%

Fuente: Departamento Colonia



3. PUERTO JUAN LACAZE

El Puerto de Juan Lacaze atiende el negocio vinculado con el MERCOSUR prestando servicio a ferrys, los que a su vez transportan mercaderías estibadas en vehículos de carga para lo cual se utiliza una rampa para embarque y desembarque de vehículos. Asimismo brinda servicio a buques graneleros e interviene en el tránsito fluvial de combustibles.

Es por ello que constituye un importante punto de conexión entre los mercados bonaerense y uruguayo, facilitando el tráfico de cargas a través de trasbordadores de camiones que unen los puertos de ambos países.

Si bien comparte con el Puerto de Colonia un Hinterland económico similar, cada puerto presenta especializaciones distintas. De este modo Juan Lacaze se encuentra orientado al tráfico de buques ro- ro y al tránsito fluvial de combustibles mientras que Colonia al tráfico de pasajeros en ferrys.

Por otra parte cuenta con las Instalaciones de puerto deportivo del club Náutico, el cual se encuentra bajo supervisión de la Dirección Nacional de Hidrografía siendo un importante punto de escala para embarcaciones deportivas argentinas.

3.1. Ubicación y Conexiones

El Puerto de Juan Lacaze, también llamado Puerto Sauce, se encuentra a 35 kilómetros de Colonia, sobre aguas del Río de la Plata, y el acceso por carretera es a través de la Ruta Nacional 54 conexión Ruta 1.

Puerto Sauce cuenta con una excelente ubicación geográfica a 133 Km. de Nueva Palmira.

Imagen Nº 5 Mapa Ubicación Puerto de Juan Lacaze



Fuente: División Comunicación y Marketing

3.2. Accesos

Se accede al Puerto desde Montevideo a través de la ruta 54, conectando con la ruta 1 y por ruta 2 desde Fray Bentos.

En lo concerniente a la conexión por vía marítima hay una distancia de 70 millas en navegación directa desde la capital del país.

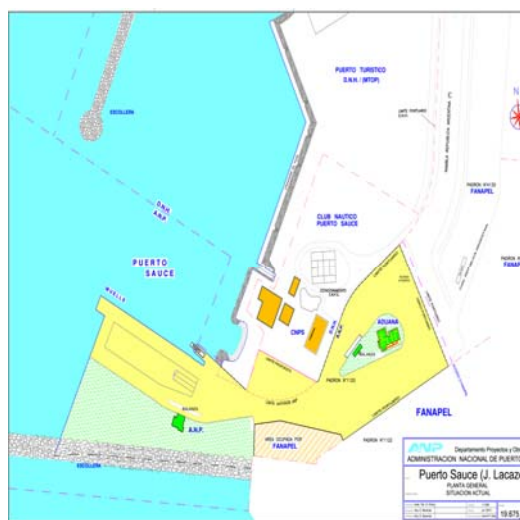
3.3. Infraestructura

El Puerto de Juan Lacaze cuenta con un muelle de hormigón de 96,50 metros de largo y una profundidad de 3.5 metros (aproximadamente unos 10 pies). Está ubicado en forma adyacente a una zona en la que se desarrollan actividades industriales y agropecuarias.

Tiene además instalaciones de puerto deportivo, las que son administradas por el Club Náutico, bajo la supervisión de la Dirección Nacional de Hidrografía.

Además cuenta con una balanza marca Larynco para camiones con servicios regulares y una rampa para el embarque y desembarque de camiones y otro tipo de vehículos. Actualmente el referido Puerto no cuenta con Grúas.

Imagen Nº 6: Mapa Puerto de Juan Lacaze



Fuente: Departamento Proyectos y Obras

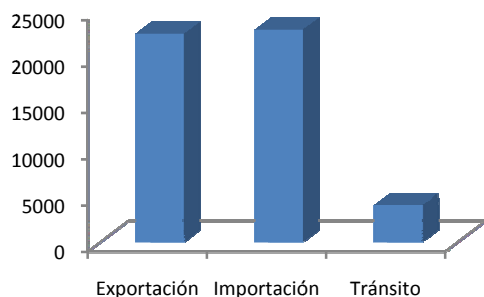
3.4. Cifras

Movimiento de Mercadería

En los últimos tres meses del año 2012 la actividad del Puerto de Juan Lacaze disminuyó debido a que el Buque Platense canceló su frecuencia habitual, siendo éste el principal buque que realiza operativas de carga y descarga en el referido Puerto, con mercadería que se dirige o viene desde el territorio argentino.

En el año 2012 se movilizó un total de 49.405 toneladas, correspondiendo 22.499 a la operación de Exportación, 22.931 a Importación y 3.975 a Tránsito.

Gráfico N° 10 Toneladas por operación 2012 (sin movimiento de combustibles)

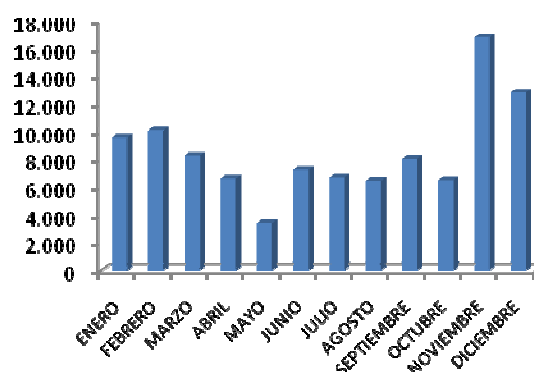


Fuente: División Juan Lacaze - ANP

Al comparar con el año 2011 se observa una reducción de 25.195 toneladas en lo que respecta a la Exportación, 32.042 en lo que refiere a la Importación y 3.708 toneladas en la operación de Tránsito. Con referencia a la disminución porcentual del total de toneladas movilizadas el mismo fue del orden del 55%.

Con referencia a los tipos de mercadería, la misma fue de variada índole (electrodomésticos, artículos del rubro cerámica, repuestos de vehículos, etc.) movilizándose bajo la modalidad de carga general.

Gráfico N°11 Toneladas de combustible 2012



Fuente: División Juan Lacaze – ANP

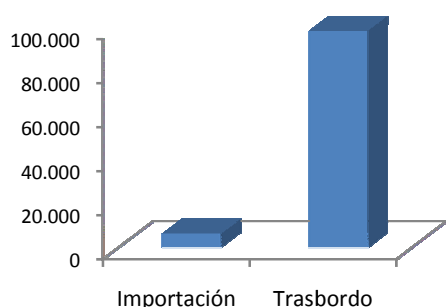
Movimiento de Combustibles – ANCAP

El combustible es movilizado por ANCAP en barcazas destinadas al movimiento de granel líquido y en el Buque Petrolero ANCAP IX.

El movimiento de combustible es efectuado principalmente mediante operaciones de trasbordo, correspondiendo un bajo porcentaje a la operación de Importación en el año 2012.

En lo que fue el mencionado año casi un 94 % de las toneladas fueron de Traslado y poco más del 6 % de Importación.

Gráfico N°12. Distribución de toneladas de combustible 2012 por operación

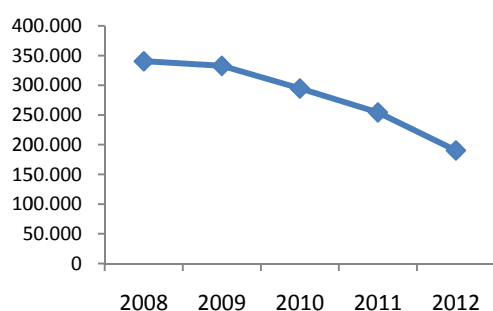


Fuente: División Juan Lacaze - ANP

Evolución de toneladas movilizadas

Las cifras que se exponen en el siguiente gráfico reflejan la evolución de las toneladas totales movilizadas, en el período 2008 – 2012, en lo concerniente a mercadería bajo la modalidad de carga general y granel líquido (combustible), incluyendo todas las operaciones realizadas en el referido período (Exportación, Importación, Tránsito y Trasbordo).

Gráfico N°13. Evolución toneladas movilizadas



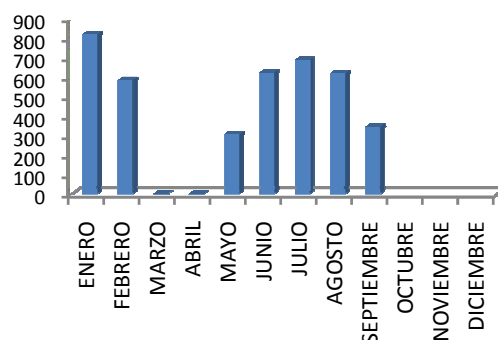
Fuente: División Juan Lacaze - ANP

Surge de las cifras expuestas que en el período considerado hubo un continuo descenso en el nivel de actividad de dicho Puerto.

Movimiento de Vehículos

La interrupción de frecuencia del citado buque también afectó el movimiento de vehículos pasando de 9.488 unidades en 2011 a 3.981 en 2012, significando una caída porcentual del 58% con respecto al mencionado año. Se destaca que el movimiento de vehículos hace referencia a los camiones de transporte de mercadería que cruzan el Río Uruguay sobre buques Ro – Ro o Ferry, desembarcando en Juan Lacaze y embarcando hacia Buenos Aires.

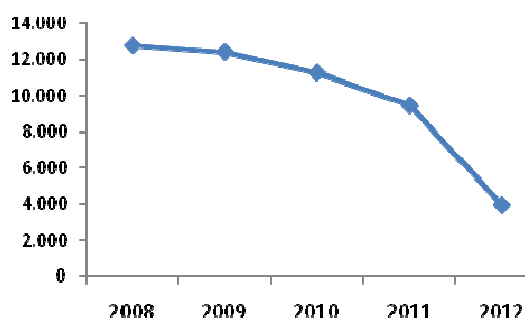
Gráfico N ° 14. Camiones movinizados en 2012



Fuente: División Juan Lacaze - ANP

Tal como se observa en el cuadro el pico de movimiento de camiones en 2012 se dio en el mes de enero con un total de 819 unidades.

Gráfico N° 15 Evolución camiones desembarcados y embarcados



Fuente: División Juan Lacaze – ANP

Se observa que la evolución del movimiento de camiones ha tenido un comportamiento similar al de toneladas, con un marcado y sostenido descenso desde 2008 a 2012.

Arribos

En lo correspondiente a la actividad de las embarcaciones se observa claramente en el siguiente cuadro que el Buque Platense absorbió durante 2012 poco más del 66% del total de arribos. Ello pone de manifiesto la incidencia de su corte de operativas en el Puerto de Juan Lacaze sobre el nivel de actividad que ha tenido durante el citado año.

Con respecto al Buque ANCAP IX, el cual se posiciona segundo en cantidad de arribos por buque, se destaca que de acuerdo a los Datos de Buques extraídos de las estadísticas de ANP, el mismo tiene unos 97 metros de eslora, un calado máximo de 3,59 metros y un TRB de 3.886,86. En cuanto a las medidas del Buque Platense figuran registros de que posee 105 metros de eslora, 4,95 metros de calado máximo y un TRB de 2.521.

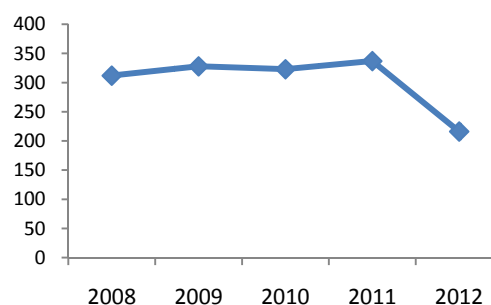
Cuadro N° 7 Arribos 2012

Mes/Buque	PLATENSE	ANCAP IX	OTROS	TOTAL
Enero	24	5	1	30
Febrero	20	6	1	27
Marzo	1	5	-	6
Abril	-	1	1	2
Mayo	14	-	9	23
Junio	22	-	11	33
Julio	22	2	1	25
Agosto	24	3	1	28
Setiembre	12	3	2	17
Octubre	4	0	10	14
Noviembre	-	6	-	6
Diciembre	-	5	-	5
TOTAL	143	36	37	216

Fuente: División Juan Lacaze - ANP

Cabe puntualizar que la clasificación OTROS incluye barcas de ANCAP destinadas al movimiento de combustibles y remolcadores que prestan apoyo operativo a estas y otras embarcaciones.

Gráfico N° 16 Evolución de arribos



Fuente: Estadísticas División Juan Lacaze - ANP

Luego de mantener un promedio anual de 322 arribos en el período 2008 - 2011, el comportamiento de los mismos acusó una baja de casi un 36% en 2012 con respecto a 2011, descendiendo a 216 arribos.



4. PUERTO DE NUEVA PALMIRA

El puerto de Nueva Palmira forma parte del complejo portuario que comprende las terminales y puertos privados de Corporación Navíos S.A, ubicado inmediatamente adyacente aguas abajo y Ontur International S.A. ubicado al norte de aquél, ambos actuando bajo régimen de Zona Franca.

El complejo portuario ha experimentado un importante dinamismo en los últimos años lo que ha situado al Puerto de Nueva Palmira en segundo lugar de importancia, luego del puerto de Montevideo, en lo que respecta a movimiento de mercaderías. Esto se debe en gran parte a su ubicación geográfica estratégica la cual facilita la salida ultramar de la producción tanto nacional como regional.

De este modo se convierte en un puerto receptor de la mayor parte de la carga en tránsito proveniente del centro del continente a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná siendo los agrograneles el grupo de carga principal.

Este incremento de la actividad hizo necesario la ejecución de nuevas obras para acompañar las nuevas exigencias de la demanda de servicios. De este modo se encuentra en proceso la obra de prolongación del muelle de ultramar, se construyó un nuevo muelle de cabotaje y se incorporó una grúa pórtico.

4.1. Ubicación y Conexiones

La Terminal de Nueva Palmira se encuentra ubicada en la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay en el Km. 0 de la Hidrovía Paraná – Paraguay. Moviliza carga en tránsito proveniente del centro del continente a través de la Hidrovía Paraná -Paraguay además de la exportación e importación. Su área de influencia cubre el litoral del Río Uruguay y la zona central de Bolivia y Paraguay.

Imagen Nº 7 Mapa Ubicación del Puerto de Nueva Palmira



Fuente: División Comunicación y Marketing

El puerto se erige actualmente en el sitio que se conoce como Puerto Higuera y desde fines del siglo XIX ha sufrido transformaciones que le han hecho aumentar su tamaño considerablemente. Gracias a la construcción de silos cerealeros y la instalación de modernas cintas transportadoras, hoy, tanto la ciudad como el puerto de Nueva Palmira se han constituido como uno de los puntos estratégicos para el MERCOSUR.

La zona tiene un enorme potencial productivo y valor estratégico actuando la Terminal portuaria en régimen de Puerto Libre. Cuenta con un régimen legal complementario de Zona Franca y libertad de

tránsito para las mercancías exentas de impuestos en su transporte regional.

4.2. Accesos

Nueva Palmira tiene un acceso fluvial y marítimo con un calado importante con conexión a la Hidrovía lo que permite que lleguen las embarcaciones fluviales. Al puerto también acceden barcos de ultramar, ya que el dragado del canal Martín García dota a esta terminal de un calado operable de 32 pies (9,70 metros). También es posible su acceso por el Canal Mitre que cuenta con un calado de 34 pies.

Nueva Palmira se conecta a través de la Red Nacional de Carreteras con Montevideo (rutas 21 y 12), con las principales ciudades capitales de los departamentos comprendidos en el área de influencia y con los países vecinos. La vinculación con Argentina se realiza actualmente por Colonia y a través de tres puentes internacionales

4.3. Infraestructura

4.3.1. Complejo Portuario Nueva Palmira

Muelle oficial: ANP

- Muelle de hormigón en forma de “T” de 369 metros de longitud.
- Muelle de barcasas de 196 metros de longitud.
- El ancho es variable, el sector más angosto (sistema de transporte de TGU, muelle norte) es de 11 metros. El ancho en la zona más ancha es de 39 metros (muelle sur).
- Calado exterior 32”.
- Calado interior 5.0 metros.

Imagen N° 8 Mapa Puerto de Nueva Palmira



Fuente: Departamento Proyectos y Obras

El muelle de barcazas cuenta con una Grúa Liebherr modelo TCC CBB 45/32 LITRONIC con pórtico de 14 metros entre rieles y capacidad de carga máxima de 45 toneladas a 32 metros de alcance trabajando con contenedores y de 32 Toneladas a 32 metros de alcance trabajando con grapo.

El recinto portuario posee silos para almacenaje de graneles agrícolas con una capacidad total del orden de las 72.000 toneladas. Los mismos son administrados por el consorcio **Terminales Graneleras Uruguayas S.A. – TGU**

Terminal Navíos

Opera en estación de trasbordo y almacenaje en el predio de Zona Franca. Está principalmente dedicado a las operaciones de transferencia de cargas de granos provenientes de la Hidrovía Paraná – Paraguay. Es la Terminal más importante en esa función. Cuenta con dos muelles, el principal, exterior con 240 metros de largo y el segundo muelle interior de 170 metros de largo y ofrece una capacidad de almacenaje de 205.000 toneladas.

Navíos recibe cargas de barcazas, camiones y barcos de ultramar que son trasferidos a terminales de gráneles o almacenados en sus propios silos para el posterior embarque. Su funcionamiento es continuo las 24 horas del día y toda la semana.

Página Web: www.naviosterminals.com.

Terminal Ontur

Está diseñada para mover carga de grandes volúmenes, entre otras mercaderías atiende las exportaciones de UPM (Ex Botnia) de celulosa. Tiene una capacidad de almacenamiento de 100 mil toneladas de celulosa. Dispone de un muelle de barcazas de 300 metros de longitud y la explanada de acopio que se une al muelle principal a través de una pasarela de 150 metros. Posee un muelle marítimo de 180 por 40 metros de ancho.

En su muelle fluvial ONTUR cuenta con 2 grúas, una pórtico fluvial de 20 toneladas fabricada para productos forestales y una *reachstacker* con el fin de desarrollar la actividad de contenedores en el puerto de Nueva Palmira.

Página Web: www.ontur.com.uy

4.4. Cifras

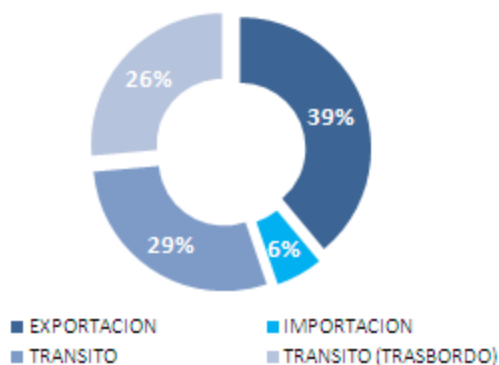
El total de toneladas movilizadas por el Puerto de Nueva Palmira – Muelle Oficial - durante el año 2012 alcanzó un total de 2.438.527 toneladas lo que significó un incremento del 2,8% respecto al año anterior y un nuevo récord en los niveles movilizados.

Cuadro N° 8 Toneladas por tipo de operación Año 2012

Tipo de operación	Desembarcada	Embarcada	Total
Exportación		949.855	949.855
Importación	140.860		140.860
Tránsito	333.522	370.824	704.346
Tránsito (Trasbordo)		643.466	643.466
Total	474.382	1.964.145	2.438.527

Fuente: Área Operaciones y Servicios

Gráfico N° 17: Participación por tipo de operación Año 2012



Fuente: Área Operaciones y Servicios

Considerando el tipo de operación, las exportaciones presentaron el mayor crecimiento respecto al año 2011 con un incremento del 14,4%, seguido por las operaciones de importación y tránsito con un 5,9% y 4,8% respectivamente. Sin embargo en el caso de los trasbordos, luego del marcado crecimiento experimentado en el

año 2011 del 79%, se registró un descenso del 12,7% en el corriente.

Gráfico N°18: Toneladas movilizadas por tipo de operación. Período 2008-2012



Fuente: Área Operaciones y Servicios

Cuadro N° 9: Evolución toneladas movilizadas por tipo de operación – Muelle Oficial- Período 2008-2012

Año	Expo.	Impo.	Tránsito	Trasbordo	Total
2008	353.061	106.743	392.646	51.320	903.770
2009	566.899	129.894	427.935	127.125	1.251.853
2010	1.190.749	230.892	340.533	411.669	2.173.843
2011	830.276	133.050	672.336	736.661	2.372.323
2012	949.855	140.860	704.346	643.466	2.438.527

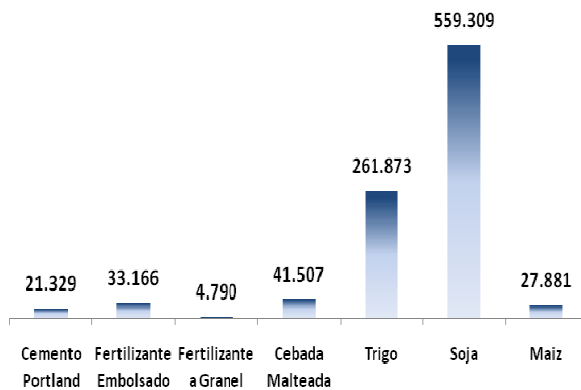
Fuente: Área Operaciones y Servicios

Por lo tanto se constata una recuperación en los movimientos de exportaciones e importaciones las cuales habían descendido en el año 2011, manteniendo la tendencia creciente de los tránsitos de los últimos tres años y una caída en los trasbordos luego del excepcional crecimiento experimentado en el año 2011.

Los principales rubros exportados durante el año 2012 por el Puerto de Nueva Palmira

fueron la soja y el trigo con una participación del 59% y 28% del total de toneladas exportadas. El resto de los rubros experimentaron una similar participación con valores del 1% al 3%.

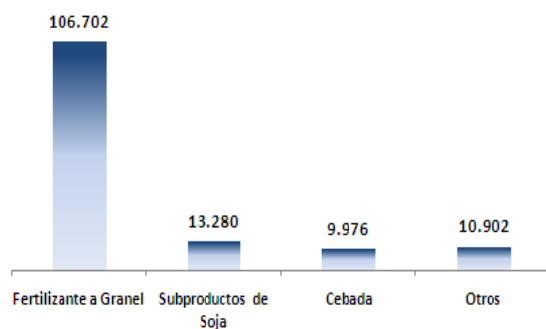
Gráfico N°18: Principales productos exportados
Año 2012



Fuente: Área Operaciones y Servicios

El fertilizante a granel fue el principal rubro importado durante el 2012 con una participación del 76% del total de toneladas importadas. También se registraron importaciones de subproductos de la soja y cebada - 9% y 8% respectivamente –

Gráfico N°19: Principales productos importados
Año 2012

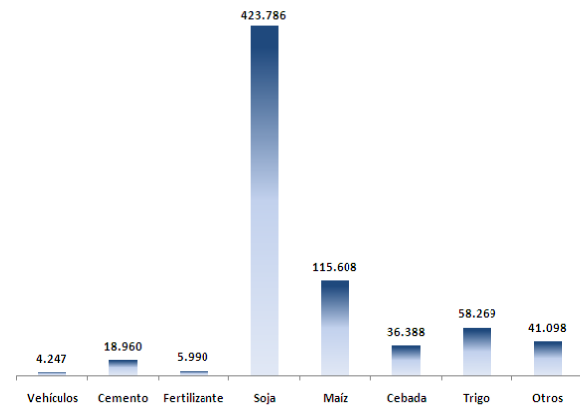


Fuente: Área Operaciones y Servicios

La soja es el producto que lideró las operaciones de tránsito en el año 2012 con un total de 423.786 toneladas equivalentes al 60% del total de las operaciones de tránsito. Por otra parte el maíz, el trigo y la cebada acumularon en conjunto el 30% - 16,4%,

8,3% y 5,2% respectivamente - mientras que el restante 10% se compone de cemento, vehículos y otras mercaderías varias.

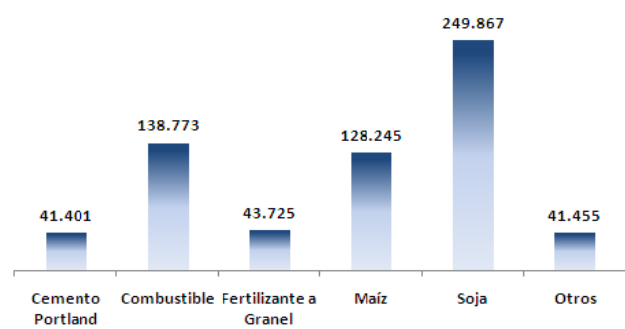
Gráfico N°20: Principales productos en tránsito
Año 2012 (incluye carga y descarga)



Fuente: Área Operaciones y Servicios

La soja también lideró las operaciones de trasbordos durante el año 2012 con una participación del 39%. El resto de los principales productos trasbordados fueron maíz, combustible, cemento y fertilizantes con el 22%, 20%,7% y 6% respectivamente.

Gráfico N°20: Principales productos trasbordados
Año 2012



Fuente: Área Operaciones y Servicios

TGU

Del total de mercaderías movilizadas por el Muelle Oficial de Nueva Palmira, el 81%correspondió a TGU lo que equivale a 1.978.413 toneladas.

Cuadro N° 10: Toneladas Movilizadas por tipo de Operación por TGU. Período 2008-2012

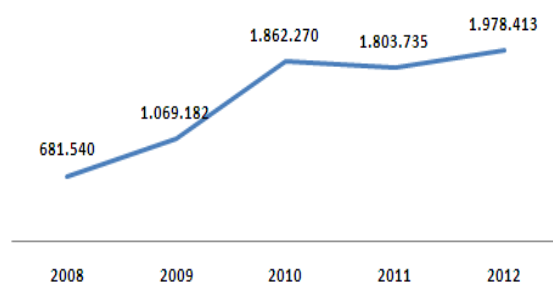
Operación	2008	2009	2010	2011	2012
Exportación	269.695	511.117	1.081.317	666.383	890.570
Importación	8.820	25.042	66.544	32.827	24.696
Tránsito (descarga)	219.823	225.447	161.468	285.696	294.486
Tránsito (carga)	135.212	184.965	170.202	329.233	351.100
Tránsito (trasbordo)	47.990	122.611	382.739	489.597	417.561
Total	681.540	1.069.182	1.862.270	1.803.735	1.978.413

Fuente: Área Operaciones y Servicios

Luego del leve descenso experimentado en el año 2011 se constató un incremento de las toneladas movilizadas por TGU en el año 2012 del 9,7%.

En lo que refiere al tipo de operación se registraron incrementos en las exportaciones y tránsitos mientras que las importaciones y los trasbordos disminuyeron.

Gráfico N° 21. Toneladas totales TGU. Período 2008-2009



Fuente: Fuente: Área Operaciones y Servicios

Durante el 2012 se registraron un total de 1.397 arribos en el Muelle Oficial de Nueva Palmira, de los cuales 1.226 corresponden a buques de cabotaje y 171 a buques de ultramar.

La eslora promedio de los buques de cabotaje fue de 40,87 metros mientras que la de los buques de ultramar fue de 142,31 metros.

Por otra parte la estadía promedio en horas de los buques de cabotaje fue de 180,5 mientras que la de los buques de ultramar 54,6.

Los buques graneleros son los que lideran los arribos de buques de ultramar seguidos por los buques petroleros.

En el caso de los buques de cabotaje son las barcazas las que comprenden el 72% de los arribos mientras que el resto está constituido prácticamente por remolcadores de empuje y maniobras.

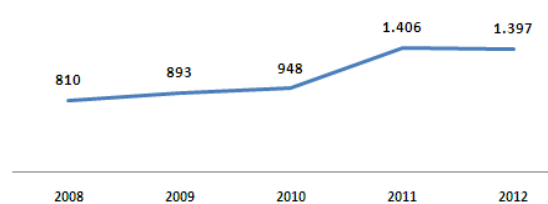
Cuadro N° 11. Arribos por tipo de buque. Año 2012

	TIPO DE BUQUE	ARRIBOS
ULTRAMAR	GRANELES	62
	FERTILIZANTES	16
	COMBUSTIBLES	52
	PROYECTO	19
	OTROS	22
CABOTAJE	BARCAZAS	878
	REMOLCADORES MANIOBRAS	53
	REMOLCADORES EMPUJE	271
	OTROS	24
TOTAL		1.397

Fuente: Área Operaciones y Servicios

Los arribos totales de buques en el 2012 se mantuvieron en un nivel alto si consideramos el período 2008-2012, sin embargo se registró en leve descenso del 0,6% respecto al año 2011.

Gráfico N° 21. Evolución arribos totales Período 2008-2009



Fuente: Área Operaciones y Servicios



5. PUERTO FRAY BENTOS

El Puerto de Fray Bentos posee una excelente ubicación geográfica que se ve favorecido aún más por la buena accesibilidad vial. Tal es así, que la proximidad al puente internacional Fray Bentos - Puerto Unzué permite la conexión de Montevideo con Buenos Aires y facilita la interconexión de cargas entre Uruguay y la zona agrícola e industrial del litoral argentino, hacia el oeste con Chile y hacia el este con Río Grande del Sur en Brasil.

Se encuentra integrado a la fértil región agrícola del litoral del país que, sumado al área de influencia comprendida por la zona central de Bolivia y Paraguay conforman un enorme potencial productivo. Es por ello que los agrograneles han sido el grupo de carga líder de los movimientos del puerto de Fray Bentos.

Actualmente se posiciona como la principal puerta de salida de la cebada malteada. Asimismo se registran también movimientos de trigo, citrus y gas oil.

Por otra parte ha jugado un importante rol en el descongestionamiento del Puerto de Montevideo ya que ha servido como apoyo para el atraque precario sin operar de buque pesqueros.

5.1. Ubicación y Conexiones

El Puerto de Fray Bentos se encuentra ubicado en el centro de la región litoral del Uruguay en la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay y moviliza carga en tránsito proveniente del centro del continente a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Al igual que Nueva Palmira, su área de influencia cubre el litoral del Río Uruguay, la zona central de Bolivia y Paraguay.

Imagen Nº 9 Mapa Ubicación del Puerto de Fray Bentos



Fuente: División Comunicación y Marketing

5.2. Accesos

Se encuentra a 92 km. de Nueva Palmira, 317 km. de Montevideo y 170 km. de Buenos Aires. Se accede a éste a través de la ruta 2, que se conecta con la ruta 24, y esta última con las rutas 20 y 25, por donde se encuentra gran parte de la producción cerealera del país. En lo que refiere a la distancia por vía marítima se encuentra a 385 Km de Montevideo utilizando el canal Martín García y a 560 km si se utiliza en Canal Mitre.

Está conectado al sistema ferroviario tanto por el norte como por el sur. Tiene comunicación carretera y ferroviaria con la República Argentina a través del Puente Internacional "Libertador General San Martín", cuyo acceso se encuentra a 8 kilómetros al este de la entrada portuaria. Cruzando el río, a una distancia aproximada de 25 kilómetros se encuentra en territorio argentino la ciudad y puerto de Gualeguaychú.

5.3. Infraestructura

El Puerto de Fray Bentos cuenta con dos muelles de hormigón: el muelle de **Ultramar** y el muelle de **Cabotaje**, ambos firmemente asentados sobre fundaciones de pilotes cilíndricos. Los mismos poseen elementos de amarre en condiciones apropiadas para la recepción de los buques.

Muelle de Ultramar

Este muelle tiene 250 metros de largo y 34 metros de ancho. Su profundidad exterior es de 24 pies dragable estructuralmente hasta los 30 pies.

Los buques tienen acceso desde el canal de navegación con un calado que oscila entre los 19 y 20 pies. Su ancho permite el giro seguro de 180° grados de camiones con un largo de 20 metros. Está equipado con vías de ferrocarril y su estado general es muy bueno ya que no ha pasado mucho tiempo desde su última ampliación y refacción. En lo que refiere a la instalación eléctrica la misma fue totalmente renovada al momento de ampliar y refaccionar el muelle.

Muelle de Cabotaje

Este muelle posee una extensión de 225 metros de largo por 22 metros de ancho, siendo su profundidad exterior de 18 pies y la interior cercana a los 8 pies. Sobre el mismo se encuentra instalada la cinta transportadora que utiliza el operador TGU (Terminales Graneleras Uruguayas S.A.) para la movilización de mercadería a granel desde y hacia los silos.

Además cuenta con un área abierta de aproximadamente 2,5 hectáreas destinadas a satisfacer la demanda de almacenaje de mercadería.

Imagen N° 10 Mapa del Puerto de Fray Bentos

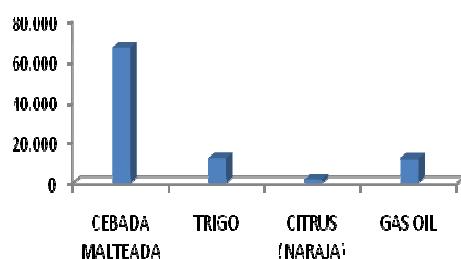


Fuente: Departamento Proyectos y Obras

5.4. Cifras

Durante el año 2012 el Puerto de Fray Bentos ha concentrado su actividad principalmente en la carga de Cebada Malteada, correspondiente a las exportaciones realizadas por el grupo AMBEV, al cual pertenecen las empresas Maltería Uruguay S.A. y Cervecería y Maltería Paysandú S.A. En el referido año se movilizó un total de 66.834 toneladas del referido producto, representando el 72% de la carga movilizada por dicho Puerto.

Gráfico Nº 22 Movimiento de Toneladas por Producto Año 2012



Fuente: División Fray Bentos

Durante el año 2012 también se movilizaron Trigo, Citrus y Gas Oíl, con participaciones porcentuales de 13%, 2.2% y 12.8% respectivamente.

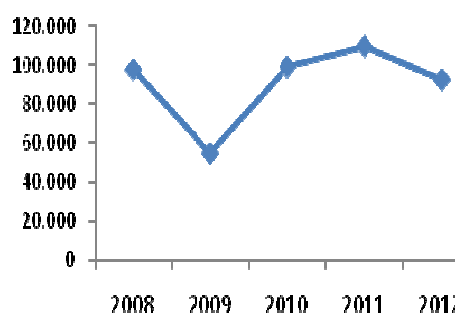
Se destaca que las 12.000 toneladas de Trigo fueron cargadas en su totalidad en el mes de octubre, siendo este mes el de mayor tonelaje movilizado ya que en conjunto con las 13.500 toneladas de Cebada, se llegó a un total mensual de 25.500 toneladas.

Cabe señalar que tanto el Trigo como la Cebada fueron cargados a granel por el operador TGU, el cual cuenta con Silos que tienen una capacidad de almacenaje de 20.000 toneladas, dependiendo del tipo de grano a almacenar.

En lo que respecta a la evolución en el período 2008–2012, luego de una considerable baja en las toneladas movilizadas en el año 2009, se ha vuelto a cifras similares a las del 2008 y 2010, presentándose en 2011 el valor más alto del período con 109.354 toneladas.

Con referencia al año 2012 el movimiento de toneladas tuvo una reducción del 15.5% con respecto a 2011.

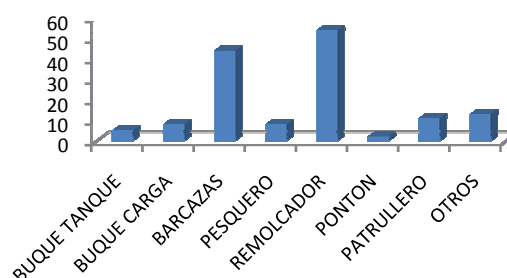
Gráfico Nº 23 Evolución de Toneladas Movilizadas 2008-2012



Fuente: División Fray Bentos

La cantidad de arribos en 2012 fue de 145, 48 arribos menos que en el año 2011, representando una disminución de aproximadamente un 25% con respecto al período anterior.

Gráfico Nº 24 Arribos por Tipo de Buque-2012



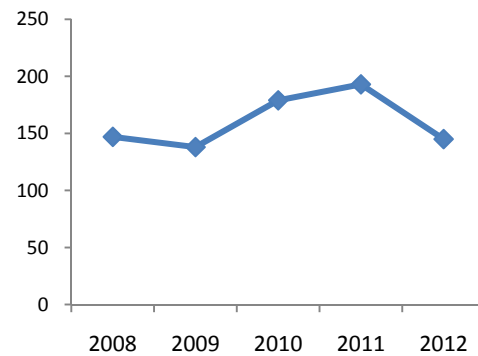
Fuente: División Fray Bentos

Se desprende de la anterior gráfica que las barcazas y remolcadores representaron la mayor parte de los arribos con un total de 98 arribos, durante todo 2012.

En el mes de diciembre se registró un promedio de 57 metros de eslora y un TRB promedio de 1.338. En igual mes del año anterior se había registrado un promedio de metros de eslora similar y un TRB de 1.800.

Cabe señalar que durante el 2012 se registraron varios buques bajo la modalidad de atraque precario sin operar, principalmente barcazas y pesqueros.

Gráfico N° 25 Evolución de Arribos 2008-2012



Fuente: División Fray Bentos

Se visualiza en el gráfico que antecede que el comportamiento de los arribos durante este último año tuvo valores muy parecidos al año 2008, con una disminución de los mismos en el año 2009, y posteriormente un crecimiento en los años 2010 y 2011, año en el cual se estuvo muy próximo a los 200 arribos.



6. PUERTO PAYSANDÚ

La potencialidad de este Puerto es realmente significativa debido a su privilegiada ubicación en la Hidrovía del Río Uruguay la cual posee conexión con la Hidrovía Paraguay –Paraná y con el Corredor Bioceánico Central.

Tal es así que el mercado asociado al Corredor sumado a la producción local puede impulsar y desarrollar la competitividad de los tráficos de los puertos del litoral debido al aumento de los flujos de mercaderías movilizadas.

Es por esto que el puerto de Paysandú puede constituir una oportunidad de crecimiento para los sectores productivos y de servicios así como también generación de puestos de trabajo directos e indirectos asociados al transporte fluvial y los puertos administrados por ANP.

En este marco de desarrollo de la Hidrovía del Río Uruguay se han realizado inversiones en infraestructura y equipamiento con el fin de dotar al puerto de las herramientas necesarias para la captación de cargas potenciales.

Actualmente los principales productos que se movilizan en el Puerto son el azúcar y la cebada efectuando una combinación fluvial con la Hidrovía Paraguay – Paraná.

6.1. Ubicación y Conexiones

Paysandú es la capital del departamento homónimo con 84.162 habitantes (2004). Ubicada sobre la margen este del Río Uruguay, dista 368 Km. de la capital del país, Montevideo y es fronteriza con las ciudades argentinas de Colón y Concepción del Uruguay. El río se cruza por el puente internacional "General Artigas". El Puerto se encuentra ubicado en una zona estratégica, sobre la Rambla Presidente Viera, a 5.000 metros aguas abajo del puente internacional Paysandú - Colón.

Imagen Nº 11 Mapa Ubicación Puerto de Paysandú



Fuente: División Comunicación y Marketing

6.2. Accesos

Su ubicación geográfica es considerada estratégica dada la accesibilidad vial y ferroviaria con que cuenta.

6.2.1. Conexiones Terrestres:

El departamento de Paysandú cuenta con 430,9 Km. de red vial bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad.

Se encuentra a 379 Km. de Montevideo y Buenos Aires, por las rutas Nacionales Nº 3, 24, 26 y 90

Características principales de las rutas del departamento:

Tipo de pavimento

Tipo de pavimento	Km.	%
Carpeta asfáltica	166,8	38,7
Tratamiento bituminoso	241,1	56,0
Tosca	23,0	5,3
Total	430,9	100

En cuanto a la infraestructura Ferroviaria encontramos que en la actualidad la línea activa de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) que pasa por Paysandú es: Algorta hasta Paysandú, siguiendo hasta Salto Grande donde la red nacional se comunica con la red argentina a través del Puente Internacional Salto Grande.

6.2.2. Infraestructura vial y Ferroviaria en la región:

En Argentina se destacan y tienen incidencia la Ruta Nº 14, que conecta Buenos Aires con las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones siguiendo el litoral del río Uruguay y permite acceder a Uruguay y Brasil a través de los pasos fronterizos con esos países, la Ruta Nº 12, que une las mismas provincias pero siguiendo la margen oriental del río Paraná, y la Ruta Nº 7, que va desde Buenos Aires hasta Mendoza llegando a la frontera con Chile, permitiendo la comunicación con los puertos en el océano Pacífico. La comunicación con Paraguay es por la Ruta Nº 11 que lleva a Asunción a través del paso de frontera en Clorinda y por la propia Ruta Nº

12 hasta la ciudad de Posadas, que linda con la ciudad paraguaya de Encarnación.

Los corredores más importantes en Paraguay son la Ruta N° 1, que une Asunción con Encarnación y la Ruta N° 2 y 7 que comunican Asunción con Ciudad del Este. También es de significativa importancia la Ruta N° 9 que atraviesa el chaco paraguayo rumbo a Bolivia.

En el Uruguay la mayor parte de las actividades de transporte terrestre con los países limítrofes se realizan por el modo carretero. El tránsito de camiones hacia o desde por vía terrestre es a través de los puentes internacionales de Fray Bentos – Puerto Unzué, Paysandú – Colón y Salto – Concordia.

La red ferroviaria en la zona (sur de Brasil, litoral Argentino, Uruguay y Paraguay) si bien conecta los principales polos productivos con las terminales portuarias fluviales y de ultramar de la región, posee el inconveniente de la incompatibilidad de la trocha entre los distintos países.

6.2.3. Conexiones Náuticas: Río Uruguay

La cuenca de drenaje del río Uruguay comprende una superficie de, aproximadamente, 350.250 km² correspondientes a territorios de Argentina, Brasil y Uruguay y forma parte del sistema fluvial del Río de la Plata o “Cuenca del Plata” que, integrada por los ríos Paraguay – Paraná y Uruguay, abarca una superficie de, aproximadamente, 3.170.000 km². En el Medio y Bajo río Uruguay las características hidráulicas y ecológicas se encuentran fuertemente influenciadas por los caudales vertidos por la represa de Salto Grande; en particular, el tramo comprendido entre la represa y Concepción del Uruguay presenta

un comportamiento similar al de un canal libre. Existen, además varios muelles y atracaderos pertenecientes a frigoríficos algunos operativos.

6.3. Infraestructura

6.3.1. Muelle de Cabotaje:

- De aproximadamente 300 m de longitud y 13,0 m de ancho, con una profundidad de 4,0 m al cero local (13’).
- La cota de la explanada es, aproximadamente, +6,60 m referida al cero local (+1,02 m sobre el Plano de Referencia Hidrométrico – ex Wharton);

6.3.2. Muelle de Ultramar

- Denominado “trasatlántico” (actualmente en desuso) de 100 m de longitud, 17,7 m de ancho y una profundidad de 6,6 m (aproximadamente 22’).
- La cota de la explanada de este muelle es +6,55 m referida al cero local (+1,02 m sobre el Plano de Referencia Hidrométrico – ex Wharton);

6.3.3. Infraestructura Existente en el Puerto de Paysandú

- La zona del muelle de ultramar cuenta con un sistema de carga y descarga a buques (mediante caños conectados a la batería de silos) que está fuera de uso y que de acuerdo a los registros disponibles tiene una capacidad de recibo de 60 ton/hr y de entrega de 90 ton/hr.
- Dos depósitos de 1.200 m² (80 m de largo y 20 m de ancho) y 9,0 m de altura que

cuentan tanto con accesos a desnivel y desniveles internos.

- Áreas de depósito descubiertas, contiguas a los depósitos cubiertos, con una superficie útil de aproximadamente 2,0 has (que alcanzan las 3,0 has si se considera la denominada “explanada de altas crecientes”).
- Una balanza automática, marca Aceber – modelo 1963, con capacidad de 60 toneladas.
- 10 silos de 380 toneladas cada uno y 4 entre silos de 95 toneladas cada uno (propiedad del MGAP) con una capacidad de almacenaje de 4.100 toneladas y un elevador, marca Komatsu, con capacidad de carga de 2.000 Kg
- Tres grúas: dos grúas eléctrica de 3 y 5 toneladas para carga general y una grúa Liebherr FCC CBB 45/32 LITRONIC

6.3.4. Proyectos en Desarrollo

En el marco del desarrollo de la Hidrovía del Río Uruguay se han llevado a cabo inversiones en infraestructura y equipamiento en el Puerto de Paysandú que permitirá la captación de cargas potenciales, tanto graneles como contenedores, acompasando de este modo el crecimiento productivo de la zona. En esta línea se reforzó el muelle de cabotaje en todo su largo, al igual que la playa de contenedores que se encuentra en el extremo sur del muelle donde fue instalada una Grúa Liebherr FCC CBB 45/32 LITRONIC, con dos grapos SMAG de 15 m³ y 8 m³ motorizados y dos spreaders semiautomáticos de 20’ y 40’ Nautik & Technik, adquirida por la ANP en el 2011, con el propósito de movilizar

contenedores y desarrollar el transporte de corta distancia y cabotaje nacional. A su vez se están reciclando dos grúas del Puerto, una con capacidad de carga de cinco toneladas, ubicada en el muelle de ultramar, otra con capacidad para tres toneladas y media ubicada en el muelle de cabotaje.

Imagen N° 12 Mapa Puerto de Paysandú

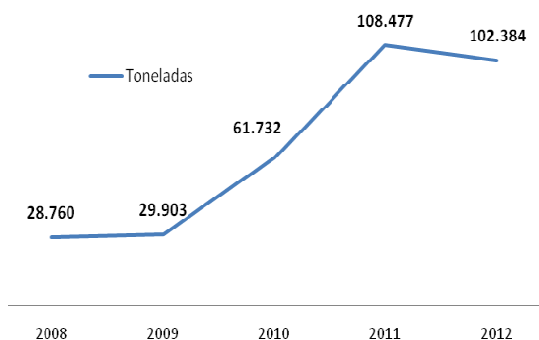


Fuente: Departamento Proyectos y Obras

6.4. Cifras

El total de toneladas movilizadas en el Puerto de Paysandú fue de 102.384, lo que significó un descenso del orden del 6% en los volúmenes respecto al 2011. Esta disminución se explica básicamente por las caídas en las importaciones de azúcar y cebada cruda.

Gráfico N° 26 Evolución de Toneladas Movilizadas 2008-2012



Fuente: División Paysandú

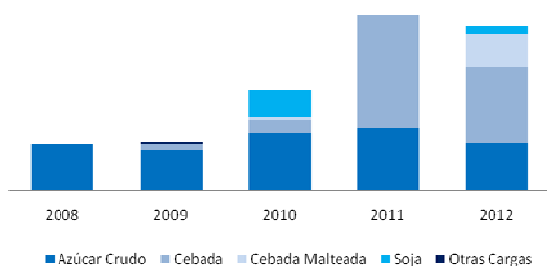
Cuadro Nº 12 Evolución de Toneladas Totales Movilizadas Año 2008-2012

Año	2008	2009	2010	2011	2012
Azúcar Crudo	28.760	24.376	35.608	38.450	28.885
Cebada	0	4.027	7.894	70.027	47.378
Cebada Malteada			1.960		17.321
Soja	0	0	16.270	0	4.000
Otras Cargas	0	1.500	0		4.800
Totales	28.760	29.903	61.732	108.477	102.384

Fuente: División Paysandú

La composición de las cargas movilizadas por el puerto ha comenzado a mostrar un leve grado de diversificación en comparación a años anteriores como el 2008, en el cual solo se registraron movimientos de azúcar. La cebada ha ganado participación en el período considerado, representando en el 2012 el rubro más significativo. Por otra parte se registraron movimientos de soja y klinkel.

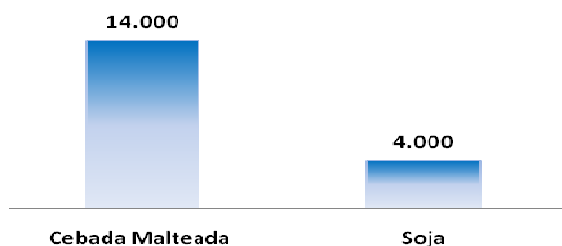
Gráfica Nº 27 Evolución de Toneladas por tipo de producto



Fuente: División Paysandú

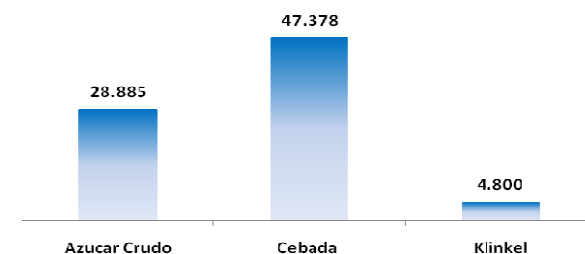
La cebada malteada y la soja fueron los productos de exportación del puerto de Paysandú en el año 2012

Gráfico Nº 28 Exportaciones según producto. Año 2012



Fuente: División Paysandú

La cebada lideró las importaciones con 47.378 toneladas en el año 2012, seguida por el azúcar crudo con 28.885 toneladas.



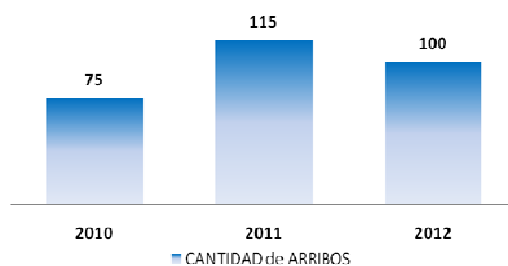
Gráfica Nº 29 Importaciones según producto. Año 2012

Fuente: División Paysandú

Las operaciones de removido y tránsito en el año 2012 fueron en su totalidad de cebada malteada y alcanzaron un total de 3.321 toneladas.

En línea con el leve descenso registrado en los movimientos de mercaderías movilizadas también se registró una caída en la cantidad de arribos del 13%

Gráfico Nº 30 Comparativo de Arribos Período 2010-2012



Fuente: División Paysandú



7. PUERTO SALTO

El Puerto de Salto presenta una marcada especialización en tráfico de pasajeros entre Salto y Concordia. En este marco se integró un grupo de trabajo interinstitucional para el desarrollo del Puerto de Salto vinculado al turismo integrado por el Ministerio de Turismo, Municipios, MTOP, ANP y otros actores públicos y privados.

La propuesta se orienta a impulsar la “Terminal Puerto Salto” como un centro de embarque moderno, base de las embarcaciones que cruzan a Argentina. Confluyendo aspectos culturales, sociales y turísticos que potencien el centro portuario.

Este proyecto de reactivación de transporte de pasajeros tiene como objetivos principales promover el desarrollo de una estación marítima de embarque acorde a las tendencias internacionales de diseño de estructuras de río que protegen el embarque de pasajeros, impulsar la relación ciudad-puerto, coordinar con las autoridades de Puerto Concordia una mejora de las facilidades y capacidad de cruce, promover la mejora y aumento de naves que efectúen el trayecto de cruce fluvial, establecer en la oferta turística del MINTUR y del Municipio del Departamento el concepto de “Paseo Marítimo de Salto” y diseñar una estructura de estaciones temáticas en el recinto portuario.

Por otra parte el Puerto fue declarado “Monumento Histórico” hecho que consolidó su vocación de turismo fluvial.

7.1. Ubicación y Conexiones

Los muelles se encuentran operativos para el cruce regular de embarcaciones hacia y desde Concordia (Argentina).

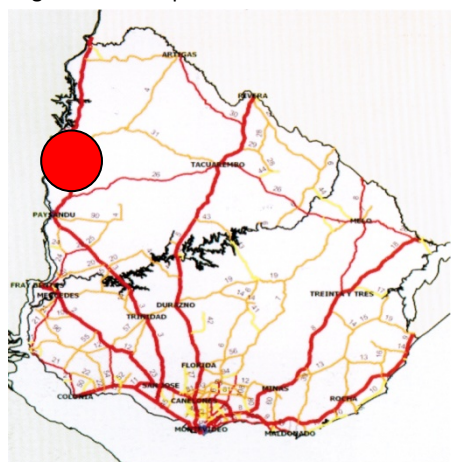
La altura del nivel del agua en el Río, y en consecuencia en el puerto, tiene grandes variaciones, por cuanto la misma depende del volumen de agua que evacue la represa hidroeléctrica, que la notifica con 48 horas de anticipación.

7.2. Accesos

El puerto de Salto cuenta con tres alternativas diferentes de acceso:

- El acceso Norte que está en la Ruta N° 3 y su continuación en la Costanera hasta llegar al puerto (longitud aproximada: 14 Km.).
- Acceso Central (15 Km. de longitud) que contiene las avenidas Batlle, Barbieri y Costanera Norte.
- Acceso Sur que se compone de las avenidas Pascual Harriague, Catalina Harriague de Castaño, Sauce y Costanera Tomás Berreta.

Imagen N° 12: Mapa Ubicación del Puerto de Salto



Fuente: División Comunicación y Marketing

7.3. Infraestructura

En el muelle principal hay emplazadas dos grúas eléctricas marca "Les Ateliers" con capacidad de levantamiento de 5.000 kilos cada una. Las vías de ferrocarril que llegan hasta el extremo del muelle se encuentran en buen estado. Asimismo hay dos tomas de agua potable para conexiones de 3 pulgadas que proporcionan aproximadamente 5 toneladas por hora.

Los muelles se encuentran operativos para el cruce regular de embarcaciones hacia y desde Concordia (Argentina).

Imagen N°13: Mapa Puerto de Salto



Fuente: Departamento Proyectos y Obras

7.4.1 Obras en Desarrollo

En el año 2012 el Puerto de Salto continuó avanzando en su etapa de preparación para estar en condiciones de atender una operativa que involucre mercaderías con seguridad y continuidad, teniendo comienzo las obras de restauración y refuerzo de la estructura del muelle existente, y acondicionamiento de la explanada superior, lo que hará posible la circulación de vehículos de carga habilitados para transitar las rutas nacionales, y asimismo el trabajo con grúas móviles de mayor capacidad de carga.

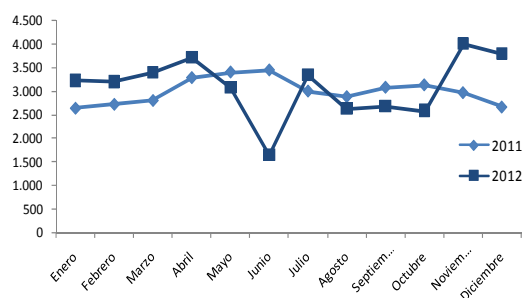
Por otra parte, se firmó con la Dirección Nacional de Aduanas el Comodato del Edificio

de Resguardo de Aduana sito en el recinto portuario, el cual está siendo refaccionado para su uso como terminal de pasajeros, con trabajos de reparaciones de techo del mismo, mejoras en la albañilería, construcción de gabinetes higiénicos, instalaciones eléctricas y sanitarias, etc.

Se tiene previsto el próximo inicio de operativas con carga de granos, con destino al puerto de Nueva Palmira, tipo de operativa que no se efectuaba en el Puerto de Salto desde hace más de 20 años.

pasajeros fue el mes de Junio con 1.650 pasajeros.

Gráfica N° 31 Movimiento Comparativo de Pasajeros



Fuente: Unidad Salto

7.4. Cifras

El tráfico de pasajeros durante el año 2012 alcanzó un total de 37.336 pasajeros, lo que implicó un incremento del 3% con respecto al ejercicio anterior.

Si tomamos en consideración los últimos 5 años el crecimiento promedio fue del 2%.

Cuadro N° 13 Movimiento de Pasajeros AÑO 2012

Mes	Partidas	Arribos	Total
Enero	1.601	1.629	3.230
Febrero	1.627	1.578	3.205
Marzo	1.494	1.899	3.393
Abril	1.894	1.817	3.711
Mayo	1.507	1.580	3.087
Junio	843	807	1.650
Julio	1.658	1.684	3.342
Agosto	1.345	1.283	2.628
Septiembre	1.370	1.318	2.688
Octubre	1.232	1.357	2.589
Noviembre	2.220	1.788	4.008
Diciembre	1.804	2.001	3.805
Total	18.595	18.741	37.336

Fuente: Unidad Salto

Si analizamos la evolución de pasajeros durante el año 2012, observamos que el mes con mayor movimiento de pasajeros fue el mes de Diciembre con un total de 3.805 pasajeros movilizados. Y a su vez el mes en el cual se registraron menos movimiento de

8. IMPORTACIONES EXPORTACIONES

8.1. Exportación

Exportación Mercosur

Si analizamos el total de las ventas hacia el bloque Mercosur, se observa que Uruguay exportó un total de 1.910.284 toneladas.

El rubro con mayor tonelaje movilizado fue el de los cereales, con 629.332 toneladas, lo que representó un 33% del total de lo exportado hacia dicho bloque.

Cuadro N° 14: Exportación destino Mercosur

Exportación - MERCOSUR - 2012		
NCM	FOB US\$	Toneladas
10 Cereales	223.907.171	629.332
11 Productos de molinería; malta; almidón	209.513.653	312.514
39 Plástico y sus manufacturas	267.756.041	116.735
04 Leche y productos lácteos	258.051.388	91.789
48 Papel y cartón	80.534.736	57.441
40 Caucho y sus manufacturas	136.753.616	36.884
73 Manufacturas de fundición de hierro y acero	75.451.293	27.251
02 Carne y despojos comestibles	118.262.094	19.708
38 Productos de la industria química	106.857.172	13.387
87 Vehículos automóviles y sus partes	126.442.823	13.028
Otros	798.168.108	592.214
Total	2.401.698.093	1.910.284

Fuente: Urunet www.urumol.com

Exportación EE.UU.

Con respecto a la exportación hacia Estados Unidos se constata que el rubro con mayor tonelaje movilizado fue el de la carne, con 24.080 toneladas, lo que representó un 24% del total de lo exportado hacia dicho país.

Cuadro N° 15: Exportación destino EE.UU.

Exportación - Estados Unidos - 2012		
NCM	FOB US\$	Toneladas
02 Carne y despojos comestibles	129.849.109	24.080
44 Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	12.939.286	16.566
27 Combustibles minerales, materias bituminosas	13.782.235	16.296
04 Leche y productos lácteos	31.080.812	10.963
10 Cereales	5.366.598	9.708
12 Semillas y frutos oleaginosos	9.436.643	6.043
16 Preparaciones de carne, pescado o crustáceos	31.008.140	3.344
41 Pieles y cuero	26.860.989	994
35 Materias albuminoideas, colas, enzimas	13.638.800	940
Otros	48.674.285	12.129

Fuente: Urunet www.urumol.com

Exportación Unión Europea

Con relación a la exportación hacia la Unión Europea se constata que el rubro con mayor tonelaje movilizado fue el de la madera, con 587.803 toneladas, lo que representó un 63% del total exportado hacia la Unión Europea.

Exportación - Unión Europea - 2012

Cuadro N°16: Exportación destino Unión Europea

NCM	FOB US\$	Toneladas
44 Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	89.982.146	587.803
12 Semillas y frutos oleaginosos	58.752.344	109.227
10 Cereales	52.674.178	106.056
08 Frutas y Frutos Comestibles	30.255.595	38.180
02 Carne y despojos comestibles	318.157.777	37.658
15 Grasas y Aceites de animales o vegetales	17.423.522	17.724
51 Lana y Pelo, hilados y tejidos de crin	78.882.228	9.158
05 Demás productos de origen animal	20.918.846	8.151
03 Pescados y Crustáceos, Moluscos	35.180.627	7.034
41 Pieles y cuero	74.850.663	5.891
Otros	113.749.193	10.453
Total	890.827.119	937.335

Fuente: Urunet www.urumol.com

El movimiento de toneladas exportadas por el Puerto de Montevideo durante el año 2012 fue de 3.825.442, representando una caída del 10% con respecto al mismo periodo del 2011. Se observa que el rubro con mayor tonelaje movilizado fueron los cereales con un tonelaje aproximado de 1.200.000 toneladas, superando en un 28% los niveles del año anterior.

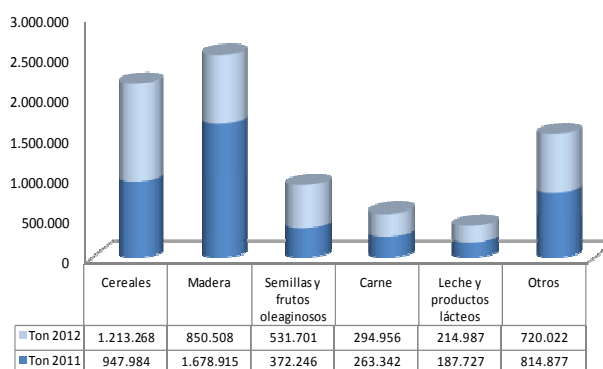
Cuadro N°17: Exportaciones Totales Puerto de Montevideo

NCM	Ton 2011	Ton 2012
Capítulo 10 - Cereales	947.984	1.213.268
Capítulo 44 - Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	1.678.915	850.508
Capítulo 12 - Semillas y frutos oleaginosos	372.246	531.701
Capítulo 02 - Carne y despojos comestibles	263.342	294.956
Capítulo 04 - Leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural	187.727	214.987
Otros	814.877	720.022
Total	4.265.091	3.825.442

Fuente: Sistema AS 400 -ANP

Exportación Puerto de Montevideo

Gráfica N° 32 Total de Exportaciones Vía Puerto de Montevideo



Fuente: Sistema AS 400-ANP

8.2. Importación

Importación Mercosur

Si analizamos el total de las compras realizadas al bloque Mercosur, se observa que Uruguay importó un total de 2.245.413 toneladas

Se observa que el rubro con mayor tonelaje movilizado fue el de los Residuos de las Industrias Alimenticias, con 421.158 toneladas, lo que representó un 19% del total exportado hacia el MERCOSUR.

Cuadro N°18: Importación origen Mercosur

IMPORTACION - MERCOSUR - 2012		
NCM	CIF US\$	Toneladas
87 Vehículos automóviles y tractores	442.669.407	45.554
27 Combustibles minerales, materias bituminosas	244.936.222	343.552
84 Reactores nucleares, maquinas y artefactos mecánicos	228.205.064	25.129
39 Plásticos y sus manufacturas	204.971.031	76.572
38 Productos diversos de la industria química	146.872.862	47.549
23 Residuos y desperdicios de industrias alimenticias	132.375.406	421.158
85 Maquinas, aparatos de grabación de imagen y sonido	93.895.760	10.298
17 Azúcares y artículos de confitería	87.589.386	127.530
48 Papel y cartón	86.546.748	54.979
73 Manufacturas de fundición, hierro y acero	85.755.551	34.679
Otros	1.453.837.019	1.058.415
Total	3.207.654.456	2.245.413

Fuente: Uruset www.urumol.com

Importación EE.UU.

Con respecto a la importación desde Estados Unidos se constata que el rubro con mayor tonelaje movilizado fue el de los Combustibles, con 145.652 toneladas, lo que representó un 54% del total importado desde USA.

Cuadro N° 19 Importación origen EE.UU

IMPORTACION - Estados Unidos - 2012		
NCM	CIF US\$	Toneladas
84 Reactores nucleares, maquinas y artefactos mecánicos	211.200.219	18.281
27 Combustibles minerales, materias bituminosas	96.860.849	145.652
85 Maquinas, aparatos de grabación de imagen y sonido	84.825.725	1.695
87 Vehículos automóviles y tractores	36.636.393	3.350
90 Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía y precisión	36.462.701	324
39 Plásticos y sus manufacturas	32.879.332	15.911
38 Productos diversos de la industria química	25.348.911	3.282
30 Productos farmacéuticos	23.975.313	167
95 Juguetes y juegos	19.077.572	325
31 Abonos	16.575.265	33.098
Otros	114.425.047	47.506
Total	698.267.327	269.591

Fuente: Uruset www.urumol.com

Importación Unión Europea

El total importado desde la UE, durante el año 2012, fue de 306.174 toneladas, siendo el rubro con mayor tonelaje movilizado el de la Sal, Azufre, Tierras y Yeso, con 117.517 toneladas, lo que representó un 38% del total importado desde ese bloque.

Cuadro N° 20: Importación origen Unión Europea

IMPORTACION - Unión Europea - 2012		
NCM	CIF US\$	Toneladas
25 Sal, Azufre, Tierras y piedras, Yeso, Cales	9.378.741	117.517
31 Abonos	18.856.837	38.510
27 Combustibles minerales, materias bituminosas	25.950.854	20.120
84 Reactores nucleares, maquinas y artefactos mecánicos	227.589.503	18.760
48 Papel y Cartón, manufacturas	18.625.192	14.590
87 Vehículos automóviles y tractores	132.994.868	12.835
69 Productos cerámicos	5.141.530	8.248
28 Productos químicos inorgánicos	5.275.689	7.620
39 Plásticos y sus manufacturas	28.559.687	7.104
22 Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	15.635.881	4.823
Otros	426.768.851	56.048
Total	914.777.633	306.174

Fuente: Sistema AS 400-ANP

Importación Puerto de Montevideo

El movimiento de toneladas importadas por el Puerto de Montevideo, correspondiente al año 2012, representó una caída del 12% con respecto al mismo periodo del 2011. En el mismo se observa que el rubro con mayor tonelaje movilizado fueron los combustibles con un tonelaje aproximado a las 640.000 toneladas, asimismo representó una caída del orden de un 31% comparado con los niveles del año anterior

Cuadro N°21: Importaciones por Puerto de Montevideo

NCM	Ton 2011	Ton 2012
Capítulo 27 - Combustibles minerales y productos de su destilación	928.362	644.388
Capítulo 31 - Abonos	517.931	525.627
Capítulo 25 - Sal; azufre; tierras y piedras; yesos, cales y cementos	282.193	350.424
Capítulo 72 - Manufacturas de fundición, hierro o acero	96.941	87.134
Capítulo 84 - Reactores nucleares, máquinas y artefactos mecánicos	79.681	85.140
Otros	836.238	728.157
Total	2.741.345	2.420.870

Fuente: Sistema AS 400- ANP

8.3. Admisión Temporal

El movimiento de toneladas importadas en admisión temporal por el Puerto de Montevideo, correspondiente al año 2012, representó una caída del 20% con respecto al mismo periodo del 2011. En el mismo se observa que el rubro con mayor tonelaje movilizado fue el del plástico con un tonelaje aproximado de 92.000 toneladas, lo que significó un 34% del total.

Cuadro N°22: Admisión Temporal por Puerto de Montevideo

NCM	Ton 2012
Capítulo 39 - Plástico y sus manufacturas	92.366
Capítulo 25 - Sal; azufre; tierras y piedras	21.684
Capítulo 40 - Caucho y sus manufacturas	21.527
Capítulo 10 - Cereales	13.802
Capítulo 29 - Productos químicos orgánicos	13.284
Otros	111.796
Total	274.457

Fuente: Sistema AS 400-ANP

9. CONCESIONES –PERMISOS-ALMACENAJE

OPERADOR	ESPACIO OCUPADO	P/C	PLAZO
RILCOMAR S.A.	DEPOSITO N° 2 10.500 m ² AREA ABIERTA 855 m ²	C A	01.04.03 AL 31.03.2013
DEPOSITOS MONTEVIDEO S.A.	DEP. J. H. Y OBES 3.800 m ² ÁREA ABIERTA	C A	25.10.06 AL 24.10.2015
BOMPORT S.A.	MERC. DE FRUTOS 33.320 m ²	C	21.04.10 AL 20.04.2025
BADILUZ S.A.	DEPOSITO N° 24 3.500 m2 AREA 8.046 m ²	P	20.10.11 AL 19.10.2014
VIMALCOR S.A.	DEPOSITO N° 22 3.561 m ² AREA ABIERTA 876 m ² AREA ABIERTA 300 m ² AREA ABIERTA 1.135 m ²	C P P P	10.01.11 AL 9.01.2013 10.01.09 AL 9.01.2013 10.01.09 AL 9.01.2013 10.06.10 AL 9.01.2013
LOS CIPRESES S.A.	DEP. SANTOS 886 m ² SALON DE PASAJEROS DEP. "F" 223.50 m ² COLONIA	C C A	31.08.10 AL 30.08.2015 31.08.10 AL 30.08.2015
TSAKOS S.A.	DIQUE FLOTANTE AREA ABIERTA 375 m ²	C P	02.06.09 AL 1.06.2014 06.07.11 AL 05.07.2014
TERM. C. DEL PLATA S.A.	TERMINAL DE CONTENEDORES	C	12.06.01 AL 12.06.2031
AUTO TERM. MONTEVIDEO S.A.	NO TIENE ÁREAS FIJAS	A A	
LOBRAUS PUERTO LIBRE S.A.	DEP. en ZONA I y AREA 4.155m ² ÁREA ABIERTA 1.393 m ² AREA INCLUYE DEP. PTA. SAYAGO DE 4.368 m2	P P P	24.08.10 AL 23.08.2015 24.08.10 AL 23.08.2015 17.01.12 AL 16.01.2013
SUPRAMAR S.A.	DEPOSITO N° 1 9.230 m ² OFICINAS DEP. N° 1 515 m ² ADUANA NUEVA SEGUNDO PISO ADUANA NUEVA -LICIT IV/07	P P C C	23.05.09 AL 22.05.2015 23.05.2012 AL 22.05.2015 26.07.11 AL 13.07.2029 14.07.09 AL 13.07.2029
COMFRIG S.A.	C. FRIGORIFICO Y AREA 2.695 m2	P	01.07.09 AL 30.06.2013
MONTECON S.A.	AREA ABIERTA 4.200 m2 Z6 y Z7 AREA LA RINCONADA 40.672 m2 AREA ABIERTA 4.800 m ² Z4 y Z5	A A	
DERVALIX S.A.	NO TIENE ÁREAS FIJAS	A	
MAREKLER S.A.	ZONA MANTARAS 1.805 m ²	P	27.02.09 AL 26.02.2013
OBRINEL S.A	TERMINAL GRANELERA	C	18.11.11 AL 17.11.2031
SOLSITUR S.A.	DEPÓSITO N° 20 Y AREA ADYAC.	A	

9.1 DATOS CONCESIONARIOS Y PERMISARIOS

OPERADOR	SITIO WEB	E-MAIL DE CONTACTO
RILCOMAR S.A.	www.rilcomar.com.uy	Jorge.sere@jausercarga.com.uy
DEPOSITOS MONTEVIDEO S.A.	www.depositosmontevideo.com.uy	edemarco@depositosmontevideo.com.uy
BOMPORT S.A.	www.gruporas.com.uy	razar@gruporas.com
BADILUZ S.A.	http://hdbglobal.com.uy/	fazio@hdbglobal.com.uy
VIMALCOR S.A.	www.vimalcor.com.uy	vmc@vimalcor.com.uy alvarotoledo@vimalcor.com.uy
LOS CIPRESES S.A.	www.buquebus.com.uy	marisolg@buquebus.com.uy
TSAKOS S.A.	www.tsakosmonte.com.uy	tsakos@redlider.com.uy
TERM. C. DEL PLATA S.A.	www.terminalcuencadelplata.com.uy	Rodolfo.laporta@katoennatie.com
AUTO TERM. MONTEVIDEO S.A.	www.mhsa-uy.com	gracielam@mhsa-uy.com
LOBRAUS PUERTO LIBRE S.A.	www.lobraus.net	anabremen@lobraus.net
SUPRAMAR S.A.	www.supramar.com.uy	supramar@supramar.com.uy
BILTECOR S.A.		biltecor@hotmail.com
COMFRIG S.A.	www.comfrig.com.uy	g.richard@comfrig.com
MONTECON S.A.	www.montecon.com.uy	Gonzalo.Lopez@montecon.com.uy
DERVALIX S.A.	www.utilaje.com.uy	utiljae@utilaje.com.uy
MAREKLER S.A.		capu@adinet.com.uy
OBRINEL S.A.		dfynn@obrinel.com eperazzio@obrinel.com
SOLSITUR S.A.	www.hdbglobal.com.uy	a.fazzio@hdbglobal.com.uy

10. OPERADORES HABILITADOS 2012

En el marco de la normativa vigente del Registro de Operadores y el Decreto 413, a continuación se presentan las habilitaciones

aprobadas durante el año 2012 y la categoría de servicios brindados en que se inscriben al Registro de Operadores Portuarios por puerto habilitado.

OPERADOR	SERVICIOS	FECHA HABILITACION	PUERTO HABILITADO
AFRECOR S.A.	Servicios al Buque Dec. 413/92.Dec.	18/01/2012	Montevideo
	Res.Dir. 679/2773 - Cualesquiera otros.		
SUNWOO CORPORATION SUCURSAL URUGUAY	Servicios al Buque Dec. 413/92.Dec. 105/93 Res.Dir. 679/2773 - Avituallamiento	17/02/2012	Montevideo
SERALMAR S.A.	Servicios a la Mercadería Dec. 412/92	07/03/2012	Montevideo
	Empresas Estibadoras de Carga General		
	Empresas Estibadoras de Prod. Congelados		
	Servicios Varios y Conexos a la Mercadería		
NULFERAL S.A.	Servicios a la Mercadería Dec. 412/92	23/05/2012	Montevideo
	Servicios Varios y Conexos a la Mercadería		
PUERTOS DEL LITORAL S.A.	Servicios a la Mercadería Dec. 412/92	23/05/2012	Nueva Palmira Paysandú
	Empresas Estibadoras de Contenedores		
	Empresas Estibadoras de Graneles		
	Empresas Estibadoras de Carga General		
	Servicios Varios y Conexos a la Mercadería		
URUAMERICA S.A.	Servicios a la Mercadería Dec. 412/92	28/05/2012	Montevideo Fray Bentos
	Empresas Estibadoras Productos Congelados		
	Servicios Varios y Conexos a la Mercadería		
LIRIO BLANCO S.A.	Servicios al Buque Dec. 413/92.Dec. Remolque	10/06/2011	Fray Bentos Nueva Palmira Paysandú
PEDRO GABRIEL CIMAS PUCCINI	Servicios al Buque Dec. 413/92.Dec. 105/93 Res.Dir. 679/2773 - Avituallamiento	11/07/2011	Montevideo Colonia Fray Bentos Paysandú Salto
PLANIR OPERADOR PORTUARIO S.A. EX -ABDULIS S.A.	Servicios a la Mercadería Dec. 412/92 Empresas Estibadoras de Contenedores Empresas Estibadoras de Graneles Empresas Estibadoras Prod. Congelados Empresas Estibadoras de Carga General Servicios Varios y Conexos a la Mercadería Servicios Al Buque Dec. 413/92 Amarre y Desamarre	25/09/2012	Montevideo Colonia Fray Bentos Nueva Palmira Paysandú
DUCSA	Ampliación Puertos Colonia, Nueva Palmira, Juan Lacaze, F. Bentos, Salto y Paysandú	18/10/2012	Montevideo Colonia Fray Bentos Nueva Palmira Paysandú Salto Puerto Sauce
GOMISTAR S.A.	Ampliación a el Grupo "Al Buque" categorías : Lanchaje y Amarre y Desamarre.	27/11/2012	Montevideo Fray Bentos Nueva Palmira

**Documento elaborado por la División
Desarrollo Comercial**

**Cra. Ana Rey
Cra. Luisa Aldaya
Ec. Lourdes Manzur
Ec. Carla Gianoni
Lic. Elisa Kuster
Analista Cont. Jhon Parodi
Analista Manuel Lorenzo**

Abril 2013

DESARROLLO COMERCIAL
comercial@anp.com.uy