



Logística y transporte

EL OBSERVADOR Montevideo, viernes 6 de diciembre de 2019. Suplemento de 8 páginas



Una puerta abierta del sur al mundo

Logística y Transporte

Víctor Rossi: “un halago que las rutas no fueran tema de campaña”

“LAS PROYECCIONES QUE DEBE TENER EL MINISTERIO, MÁS ALLÁ DEL GOBIERNO DE TURNO YA FUERON DEFINIDAS: SE NECESITAN 500 MILLONES DE DÓLARES ANUALMENTE, PORQUE DE LO CONTRARIO SE RETROCEDERÍA EN MATERIA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS”, DESTACÓ EL MINISTRO

El desayuno de trabajo organizado por Somos Uruguay contó con la presencia del ministro Víctor Rossi; quien expuso sobre el “Uruguay en marcha”.

En ese sentido, el máximo jerarca del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) declaró que la función principal de su cartera es la de construir, así como ejecutar y en referencia a esas dos principales líneas de acción, Rossi destacó que “están conformes con lo que se ha realizado hasta ahora”.

Y en particular, cuando se refiere al “Uruguay en marcha”, habla de tres áreas fundamentales: la actividad portuaria; transporte ferroviario y vialidad.

Con respecto al primer punto, afirmó que el dragado ha pasado de ser una consigna a ser un objetivo. Esto fue gracias a otros avances en el país: se aprobó un nuevo plan maestro con miras al 2035; también el proyecto del muelle Capurro; el viaducto; y circulación interna de la Administración Nacional de Puertos (ANP). “Este último es un tema



UN ACONTECIMIENTO: PRIMERA OBRA VIAL POR PPP

PLANIFICAR UNA RUTA “SIN TENER QUE IR AL LUGAR”

La Dirección Nacional de Topografía presentó el proyecto de actualización de caminería en base a las ortofotos del Vuelo Fotogramétrico Nacional.

Desde el año 2017 la Infraestructura de Datos Espaciales del Uruguay se encuentra abocada a la realización de un vuelo fotogramétrico nacional para contar con una base de imágenes de alta calidad que permita la generación y actualización de información espacial. Las imágenes fueron actualizadas a partir de vuelos sobre el territorio nacional a través de un software de alta resolución. Este tipo de imágenes

se caracteriza por tener todos los elementos en la misma escala, libre de errores y deformaciones.

Por este motivo se está trabajando para actualizar la base de datos geográfica de la caminería, de forma de hacerla interoperable con las ortofotomágenes y con todo otro conjunto de datos espaciales que surjan a partir de allí. De esta forma se podrá contar con datos espaciales que representen la red vial del país, tanto de jurisdicción nacional como de jurisdicción departamental, en una única capa para su análisis y gestión integral.

El director nacional de Topografía, Jorge Franco, explicó que se trata

de imágenes de alta resolución, con las que se puede trabajar durante la elaboración de proyectos y anteproyectos. “Es difícil hacer una enumeración de la cantidad de cosas que se pueden hacer porque eso va a depender un poco de la creatividad y el interés que tenga el usuario que está trabajando con esos datos”, señaló Franco. A modo de ejemplo, Franco destacó que en materia vial las imágenes permiten planificar una ruta “sin tener que ir al lugar”, más allá de que cuando se diseña el proyecto definitivo se deban hacer mediciones en territorio.

vial. El ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, señaló que para finalizar el circuito solo resta la pavimentación entre el final de la ruta y las entradas al puerto de Nueva Palmira. Estas obras comenzarán antes de fin de año. Una vez finalizadas, el consorcio adjudicatario deberá mantener la totalidad del circuito rehabilitado. Rossi señaló que “ese hormigón dará finalización a esta obra y dará la seguridad de que por 20 años no va a haber ese barro cuando llueve, ni que cuando esté seco haya ese polvo que invade Nueva Palmira”.

NUEVA PALMIRA: NO MÁS BARRO CUANDO LLUEVE NI POLVO CUANDO SECA

que hay que abordar con mucha responsabilidad. Hay un sistema nacional de puertos que se ha fortalecido y realizado obras en muchos puertos del litoral del país. Adicionalmente, sigue en marcha el trámite para el puerto seco de Rivera, así como el proyecto para la nueva terminal de ferry, que sería fundamental en Montevideo porque está ocupando un espacio muy valioso”, reflexionó.

En lo que refiere al sistema ferroviario, anunció que se está trabajando intensamente y cuando esté finalizado será un cambio cualitativo para el país. “Hay un proyecto de recuperación de vías de 422 km que ahora está en casi 300 km ya realizado. Además, en estos años, se repararon algunos ramales, locomotoras y otros asuntos relacionados al ferrocarril”, destacó.

Por último, con respecto a la vialidad del país, mencionó que desde marzo de 2015 se ha hecho un gran esfuerzo y están conformes, tanto así que logró no ser el centro de atención en la campaña electoral y esto, por cierto, lo toma como un halago. “En este

período se hicieron obras en los 19 departamentos, y lo que es más importante, se puede afirmar que, utilizando la forma de medición histórica del MTOP, hoy en materia de confort, el 66,86% de las rutas están en estado bueno y muy bueno. Es cierto que no es que esté todo hecho, pero se ha progresado activamente. Un estudio indica que un poco más del 80% de los vehículos que circulan, lo hacen por ese 66,86% de rutas. El total de la inversión del período 2015-2019 ejecutado son 2020 millones de dólares”, enfatizó el ministro.

El último anuncio del desayuno tuvo que ver con que están en marcha tres PPP. En las cuales ya se llevan invertidos más de 180 millones de dólares.

“Las proyecciones que debe tener el ministerio, más allá del gobierno de turno ya fueron definidas: se necesitan 500 millones de dólares anualmente, porque de lo contrario se retrocedería en materia de transporte y obras públicas”, puntualizó.

Un hito: obra vial por contrato PPP

Respecto al shock vial impulsado por el ministro Víctor Rossi desde que asumió al frente del MTOP, destaca la primera obra vial ejecutada por contrato de participación público privada (PPP).

Se trata de la reconstrucción de la ruta 21 y el by-pass de la localidad de Nueva Palmira, Colonia, ejecutada mediante contrato de participación público privada. Las obras reforzaron el circuito vial que permite la entrada y salida de carga al puerto de Nueva Palmira, en el oeste del país.

Junto con la reconstrucción de ruta 24, entre rutas 2 y 3, que fueron inauguradas hace pocas semanas, estas obras integran el primer circuito vial rehabilitado a través de contrato de participación público privada, lo que constituye todo un hito para Uruguay. Ambas rutas conforman el principal corredor de tránsito pesado del litoral oeste, dado que permiten

trasladar la producción hacia el puerto de Nueva Palmira.

En ruta 24 se rehabilitaron 45 kilómetros con pavimento de hormigón que permite mejorar la durabilidad de la ruta, soportando el tránsito pesado que circula por ella. Las obras, además del refuerzo de la ruta, implicaron su ensanche y el trabajo sobre puentes, construcción de sendas para tránsito lento, así como empalmes en las intersecciones con ruta 25 y con el ramal que lleva a San Javier. En ruta 21 se reconstruyeron 76 kilómetros, desde Nueva Palmira hasta Mercedes. Allí también se ensanchó la calzada, se mejoró el perfil de la carretera, se construyó un empalme en el cruce con ruta 105 y se trabajó sobre puentes. El by-pass de Nueva Palmira tiene 8,5 kilómetros de largo y permitirá que los camiones que salen o llegan al puerto no tengan que pasar por medio de la ciudad.

Las obras corresponden al primer contrato de PPP firmado en el país para recuperar infraestructura

“EL DRAGADO HA PASADO DE SER UNA CONSIGNA A SER UN OBJETIVO”

Este tipo de contratos, nuevos para el país, es uno de los instrumentos utilizados para recuperar la red vial en este período de gobierno. Rossi señaló que a partir de este contrato el Estado logró transitar por un proceso de aprendizaje que ha permitido mejorar la herramienta. Esta experiencia ha servido para agilizar los procesos y acelerar los tiempos en el resto de los contratos PPP.

Las obras inauguradas se complementan con las que se están implementando en rutas 12, 54, 55 y 57. Por ellas circula un importante volumen de carga de granos y madera. Estas obras, que incluyen la construcción de un segundo puente sobre el arroyo Las Vacas, en Carmelo, también se ejecutan por PPP.



EMPRESAS



Localización de **Flotas** **SICTRAC**

Servicio de rastreo satelital

Homologado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP)

¿Por qué Movistar Empresas?

- ✓ Servicio de instalación en todo el país
- ✓ Amplia experiencia en el mercado de rastreo satelital
- ✓ Soporte continuo 24 / 7



SEGUIMIENTO EN LÍNEA

Monitoreá toda tu flota de vehículos en tiempo real.



PREVENCIÓN

Configuración de múltiples alarmas, cercas, rutas y puntos de interés.



OPTIMIZACIÓN

Ruta más eficiente.
Próximos mantenimientos.



INFORMES

Reportes de distancias recorridas, excesos de velocidad, entre otros.

Contactanos: ☎ 095 702 611 ✉ empresas@movistar.com.uy

Logística y Transporte

Nuevo centro de monitoreo mejora eficiencia en el control de cargas

SALTO DE CALIDAD: TRABAJA A DISTANCIA EN TIEMPO REAL. CONTROLA EL PESO QUE SE TRANSPORTA POR RUTAS NACIONALES LAS 24 HORAS DURANTE LOS 365 DÍAS DEL AÑO. EL CONTROL ES 100% EFECTIVO: MEDICIÓN Y EL REGISTRO SE HACEN A TRAVÉS DE MEDIOS ELECTRÓNICOS CON CENSORES

La Dirección Nacional de Transporte (DNT) presentó el nuevo centro de monitoreo para controlar de manera centralizada el transporte de las cargas que circulan en el país. La incorporación de tecnología permitirá realizar controles las 24 horas de los 365 días del año.

Este nuevo centro de monitoreo de la DNT, permite controlar en tiempo real las 34 estaciones de pesaje, conocidas como balanzas, que se encuentran en todo el territorio nacional. En las estaciones se controla la regularidad del pesaje, la documentación de los vehículos y sus dimensiones.

CALIDAD DE MEDICIONES: SISTEMA DE PESAJE DESTACA EN LA REGIÓN

Con la nueva tecnología se alcanza una mayor eficiencia en la identificación de infracciones y evasiones al control. Además, ofrece mayores garantías para los transportistas, los empresarios y la administración encargada de controlar.

El director nacional de Transporte, Felipe Martín, destacó que la tecnología incorporada para controlar las cargas que circulan por el país es “un salto de calidad”. Las cámaras registran a los vehículos que ingresan y salen de la balanza, midiendo la distribución de la carga por



CONTROLES ELECTRÓNICOS PARA OPTIMIZAR ESTADO DE RUTAS

eje que transportan. Si el vehículo está excedido de peso —de acuerdo a las características del camión— una luz anuncia que está excedido y la infracción queda registrada en una base de datos. El sistema permite notificar de manera electrónica, en menos de 24 horas, a la empresa propietaria de la unidad que cometió la infracción, para que realice los descargos correspondientes.

“Es una forma de trabajar a distancia en tiempo real, que permite controlar las 24 horas durante los 365 días del año”, explicó Martín. Además, permite controlar “el factor humano”, dado que la medición y el registro se hacen a través de medios electrónicos

a través de sensores. “No hay posibilidades de que nadie pase por afuera de la balanza”, explicó el jerarca.

El transporte de carga en los últimos años ha crecido de forma considerable. Según Martín, en el año 2004 circulaban por las rutas nacionales alrededor de 8 millones de toneladas anuales. En el año 2017 eran aproximadamente 37 millones las toneladas de carga que se transportaban por la red vial.

En este contexto se vuelve necesario incorporar innovaciones tecnológicas al control, evitando que los vehículos pesados puedan afectar las condiciones de uso de las rutas a través del transporte de

cargas excesivas preservando la calidad del pavimento y con ello, extender la vida útil del mismo.

Durante la presentación, los jerarcas hicieron énfasis en la calidad del sistema de pesaje en Uruguay, que se destaca a nivel regional por la calidad de las mediciones que se realizan en sus estaciones de control. Un elemento fundamental para ello es el Laboratorio de Pesaje de la DNT, creado formalmente en el año 2009, con el cometido de garantizar el cumplimiento por parte de las balanzas dinámicas ubicadas en rutas nacionales de los requisitos de funcionamiento establecidos en la normativa metrológica nacional.

El Laboratorio de Pesaje está acreditado desde el año 2011 bajo los requisitos de la Norma UNIT-ISO/IEC 17025, lo cual constituye un reconocimiento formal de su competencia técnica para la realización de determinadas calibraciones que efectúa, y de la confiabilidad de los resultados de las mismas.

En vigencia el Sictrac

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas implementó el Sistema Integral de Control de Transporte de Carga (Sictrac) para controlar recorridos, mercaderías,

EL LABORATORIO DE PESAJE ESTÁ ACREDITADO DESDE EL AÑO 2011

horarios, conductores y otros datos de los camiones que circulan en Uruguay. Según el cronograma presentado por el MTOP, en esta primera etapa deben cumplir la normativa las empresas que trabajen con 20 vehículos o más. El Sictrac sumado al pesaje electrónico ya operativo, “significa que estamos recorriendo un camino que no tiene marcha atrás, pues Uruguay cada vez tendrá que ser mejor, más profesionalizado”, aseguró el ministro de Transporte y Obras Públicas Víctor Rossi, al confirmar la entrada en vigencia del Sictrac tras varias postergaciones.

“PROFUNDIZAR EL PUERTO A 14 METROS ES LA GRAN TAREA”

El muelle C es un muelle multipropósito del puerto de Montevideo, que fue inaugurado en el año 2015. Su creación implicó una mejora en la infraestructura portuaria que permitió atender a una demanda creciente, contribuyendo a la competitividad del mismo.

Las obras hace poco inauguradas consistieron en la ampliación de este muelle, agregando 180 nuevos metros de largo a la estructura existente. El muelle cuenta con un calado de 14 metros, lo que lo transforma en el muelle público más profundo del puerto. Además, se construyó una explanada de 3,5 hectáreas para acopiar materiales y contenedores. El costo total de la obra fue de US\$ 91 millones. De esta forma, la estructura está en condiciones de atender tráfico de

mayor calado que arriben al puerto. Al ser un muelle multipropósito, permite trabajar con diferentes tipos de carga.

El presidente de la Administración Nacional de Puertos, Alberto Díaz, señaló que con las obras inauguradas, el muelle C pasó a ser el más profundo del puerto de Montevideo y también el más largo, ya que llegó a los 540 metros de longitud. El jerarca explicó que en el recinto portuario hay muelles con más longitud, pero “no soportan barcos de este calado”.

Seguir perfeccionando el puerto

“Se trata de un paso más”, señaló el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi. No obstante, señaló que el perfeccionamiento del



puerto es un trabajo a continuar. “Hay que seguir perfeccionando el puerto, profundizando los muelles, promoviendo terminales especializadas en distintos rubros, profundizando el canal y las dársenas hasta 14 metros y optimizando las condiciones de infraestructura para que, en el medida que se generen oportunidades, el puerto tenga capacidad de respuesta”, señaló.

El puerto tiene alrededor de 2500 metros de muelles, pero que “en su mayoría están cimentados a 10 metros. De nada valdría que profundizáramos si no tenemos la capacidad de que los barcos que llegan puedan operar en todo el puerto. Por eso hay un camino por delante que es seguir acondicionando la infraestructura”, dijo Rossi.

Farmared-Logired

Nueva gestión: residuos son negocio

GESTIONARLOS CON RESPONSABILIDAD ES BUENO PARA TODOS. LA LOGÍSTICA CON LOS CLIENTES NOS AYUDÓ A SABER Y ANTICIPAR SUS NECESIDADES

Una empresa de logística, con más de 20 años en el mercado, decide incursionar en la gestión integral de residuos... ¿tiene sentido?

La revista BioScience publicó que más de 10 mil científicos de 153 países firmaron un manifiesto para exigir medidas inmediatas para frenar el cambio climático. No se trata de una ONG aislada, las cifras que se publican cada año son alarmantes: un estudio de la World Wildlife Fund concluye que cada semana, los humanos ingerimos cinco gramos de plástico. ¡Es el equivalente a una tarjeta de crédito! ¿Cómo es posible? Es tal la contaminación que el "microplástico" ya está presente en los alimentos, el agua y el aire.

Hace unas semanas estuvimos presentes en un congreso internacional de ISWA en Bilbao sobre asuntos ambientales, donde se presentaron algunas de las prácticas más avanzadas en la gestión de residuos. Es llamativa la distancia que existe en nuestro país, en nuestra industria, en nuestra educación. Entonces, sí, tiene mucho sentido incursionar en la gestión de residuos.

Farmared-Logired nace para

atender las necesidades de la industria farmacéutica. Estamos hablando de un sector que exige los más altos estándares de calidad en toda la cadena de valor. Más tarde decidimos llevar este know how al resto de las industrias.

Contamos con 14000 metros cuadrados construidos de almacenamiento y 45000 potenciales de base. Nuestros camiones están equipados para manejar mercadería a temperatura controlada; utilizamos un sistema de gestión de almacenes robusto (WMS) a medida con niveles de seguridad muy altos: nuestro equipo comete menos de 4 errores cada 10000 paquetes preparados.

También realizamos tareas de Valor Agregado, con una unidad que nace para solucionar problemas de nuestros clientes: al gestionar la mercadería importada de farma, había que acondicionarla al medio local (idioma) y la normativa vigente. El objetivo siempre fue darle al cliente la solución a sus problemas y necesidades.

En todos estos años incorporamos mejores prácticas, procesos y know how para hacer frente a esas demandas. Así certificamos



LA LOGÍSTICA NOS HIZO ENTENDER LAS NECESIDADES DE LOS CLIENTES

en GMP, ISO 9001, 14001 y recientemente en 45001. Este año nos dedicamos a profundizar en la metodología Lean, que ya estamos incorporando a nuestros procesos.

Todo este trabajo cerca de nuestros clientes nos ayudó a entender y anticipar sus necesidades. La división ambiental de Farmared-Logired es una consecuencia lógica

de muchos años de experiencia en la industria.

Nuestra cartera de servicios va desde la destrucción de documentos con certificaciones notariales, destrucción de productos vencidos o retirados del mercado como indumentaria, alimentos, medicamentos de uso humano y veterinario, artículos de bazar, etc., valorización de reciclables, gestiones ambientales ante entes, asesoramientos, gestión integral de residuos (retiros diarios, semanales...) con toda la valorización asociada.

El objetivo de la empresa es cumplir con los puntos que la ONU definió para las empresas sostenibles. Nuestros clientes están más concientizados y con sentimientos de responsabilidad hacia el planeta. Entonces nos ven como un socio estratégico para gestionar sus residuos de principio a fin.

Es bueno para el planeta, pero lo que estamos viendo es que también es bueno para su negocio. Y en mercados como el nuestro, maduros, con poca diferenciación en el producto o servicio, ser ambientalmente responsable es una ventaja competitiva.

FARMARED
Logística Farmacéutica

LOGIRED
Operador Logístico

✉ info@farmared.com.uy

☎ 2683 7636

🌐 www.farmared.com.uy

Más de 20 años como líderes en logística para la industria farmacéutica.



Logística y Transporte

Se consolida la “hoja de ruta” para la mejora del sector logístico

ANA REY, PRESIDENTA DEL INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA (INALOG), SEÑALÓ QUE “UNA MEJORA EN LOS TRÁMITES EN LA FRONTERA, EN SEGURIDAD, EN REDUCCIÓN DE LOS TIEMPOS, Y COBRANZA ELECTRÓNICA SON ELEMENTOS QUE AYUDAN A LA COMPETITIVIDAD, Y ESE ES EL DESAFÍO”

Las compañías han hecho grandes avances en la automatización del procesamiento de transacciones y la obtención de información ligada a la cadena de suministro y operaciones logísticas.

Mientras estas innovaciones han reducido costos producto de una disminución de la labor manual, su mayor impacto todavía no se ha vislumbrado. Éstas, son los principales agentes para optimizar la cadena de suministro y las decisiones logísticas.

Una cadena así, más una optimización logística, no es ni fácil ni barato, pero representa la mayor oportunidad para la mayoría de las compañías de reducir considerablemente sus costos, además de mejorar su desempeño. Para la mayoría de las cadenas de suministro y operaciones logísticas, hay una oportunidad de reducir costos que van desde el 10% hasta el 40% al tomar mejores decisiones.

La conclusión corresponde al



HUBO LOGÍSTICO: URUGUAY BUSCA CAPTAR MÁS TRÁNSITO DE PARAGUAY Y BRASIL

las potencialidades uruguayas del sector en el marco de Navegistic 2019, la feria de logística intermodal y fluvial que se desarrolló a comienzos de noviembre en Asunción.

“El objetivo fue fortalecer la imagen de la marca sectorial Uruguay Logístico, orientada a una complementación y asociación entre empresarios de ambos países para desarrollar nuevos negocios”, informó Ana Rey tras la presentación que fue considerada por la jerarca como altamente positiva en la búsqueda de esos objetivos.

Expresó que “los negocios tradicionales del trasbordo se dan en función del crecimiento de la economía y (se afianzarán) cuando se concreten nuevos mercados con la Unión Europea. Uruguay tiene, a nivel logístico, oportunidades en comercio electrónico, en desarrollos tecnológicos a compañías que se radican en nuestro país”.

Posteriormente, Rey destacó que la instancia “permitió el diá-

“UNO SIEMPRE ESTÁ CONSTRUYENDO VENTAJAS COMPETITIVAS”

informe “Desarrollo del sector logístico en Uruguay” elaborado por Eduardo Bitran para el Observatorio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO).

En ese sentido, la presidenta del Instituto Nacional de Logística (Inalog), Ana Rey, informó que el organismo avanza, junto con otras instituciones del Estado, en el diseño de una hoja de ruta para el sector. “Desde fines de julio comenzamos con una etapa de propuestas de mejora para que luego quede, en las agendas sectoriales de cada cadena logística, un plan de trabajo que consolide políticas de Estado”, informó la funcionaria.

El Inalog, junto con el Sistema Nacional de Transformación Productiva y Competitividad Transforma Uruguay y la Dirección Nacional de Planificación y Logística del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, trabajan para mejorar la eficiencia de los procesos logísticos del comercio exterior.

“La competitividad de los sectores del comercio exterior está muy vinculada no solo a valores monetarios, sino también a la gestión documental, a la cobranza

POLO AGROLOGÍSTICO DE FLORIDA Y EL FERROCARRIL

El ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, mantuvo un encuentro junto con autoridades de la Asociación Rural de Florida (ARF) y empresas agroexportadoras, por el futuro predio del Polo Agrologístico que se construirá en el departamento.

El encuentro tuvo como objetivo evaluar la posibilidad de generar un polo logístico asociado al sector maderero, en el entorno de la Asociación Rural. Se trata de un paso más hacia la concreción de un proyecto que los vecinos de

Florida anhelan desde hace tiempo.

El ministro señaló que la ubicación del predio donde se pretende crear el polo y la trayectoria de la Asociación Rural local son factores que favorecen la concreción del proyecto. “Son muchas las posibilidades porque tienen un lugar estratégico. Tienen un predio perfectamente ubicado, a 100 kilómetros de Montevideo. En segundo lugar, es una entidad con prestigio, con trayectoria, con más de 100 años, lo cual es una garantía que va a decidir a muchos para también sumarse a este proyecto”, señaló

el ministro. El Polo Agrologístico utilizaría el trazado del Ferrocarril Central. “En tercer lugar, esta buena noticia no es la única”, señaló el jerarca.

“Hay muchos sectores, emprendimientos que van despertándose al tomar la idea del fortalecimiento del Ferrocarril Central como un camino de futuro. Se van preparando para este proceso que va a llevar tres años de construcción. Esta vez los uruguayos estamos tratando de pensar a mediano y largo plazo”, destacó.

electrónica, a impuestos que se aplican”, detalló Rey. “Una mejora en los trámites en la frontera, en seguridad, en reducción de los tiempos, y cobranza electrónica son elementos que ayudan a la competitividad, y ese es el desafío”, apuntó.

“La idea (del proyecto) es identificar no solo cuánto dinero cuesta hacer una operación determinada, sino también las demoras que implican un costo financiero por los tiempos de entrega o retiro de algún producto”, afirmó la funcionaria. “Es un trabajo que pretende ser ejecutivo y que puede ser manejado por los técnicos de los distintos organismos como una herramienta de trabajo y mejora continua”, apuntó.

“Los actores públicos y privados tenemos un conocimiento muy sólido, cada uno conoce elementos a mejorar, como los valores que se cobran en dólares y en pesos, que tienen variables

macroeconómicas o de gestión interna, que se deben revisar para determinar su incidencia en la cadena. También hay aspectos documentales en la cadena logística que hacen que los tiempos de viaje sean más largos y haya costos ocultos”, explicó.

A NIVEL LOGÍSTICO, HAY OPORTUNIDADES EN COMERCIO ELECTRÓNICO

En ese sentido, Rey dijo que las instituciones que participan en la iniciativa “se fijaron como meta el mes de julio para cerrar esta primera fase de análisis. Desde fines de ese mes, comenzamos con una etapa de propuestas de

mejora para que luego quede, en las agendas sectoriales de cada cadena, un plan de trabajo que consolide políticas de Estado en la materia”.

Por su parte, captar cargas provenientes del sur brasileño y de Paraguay, está entre los objetivos trazados por Inalog.

A fines de octubre, Ana Rey encabezó una delegación que acudió a Asunción a presentar las ventajas de Uruguay como polo logístico.

En concreto, la presidenta del Instituto Nacional de Logística (Inalog) Ana Rey, realizó una presentación ante ejecutivos de firmas del sector, representantes de navieras e importadoras de Paraguay. La exposición, a la que asistieron operadores públicos de Uruguay y del país anfitrión, estuvo orientada a una complementación y asociación entre empresarios de ambos países para desarrollar nuevos negocios.

En la instancia, Inalog presentó

ANA REY: “TENEMOS BUENOS PUERTOS, AEROPUERTOS Y EL FERROCARRIL”

logo directo y fue una oportunidad para plasmar en una hoja de ruta a futuro cuáles son las expectativas, oportunidades y planteos que recibimos del sector privado paraguayo”. “Los empresarios de ese país siempre están atentos a que se mantengan los costos competitivos”, apuntó.

Agregó que “a los privados paraguayos les resultaron muy interesantes las oportunidades que podrían surgirles para trabajar en conjunto con empresas uruguayas con fondos de la Agencia Nacional de Investigación e Innovación y acceder a nueva tecnología para mejorar la rentabilidad de los tránsitos de mercaderías paraguayas en puertos uruguayos”.

La jerarca de Inalog señaló que “uno siempre está construyendo ventajas competitivas” para el país y entre éstas, anotó que “estamos en una región que tiene más de 200 millones de habitantes” y cuenta con importantes “industrias” en varios países del área. Asimismo en Uruguay “tenemos buenos puertos, buenos aeropuertos” y “ahora vamos a tener el desarrollo de un ferrocarril”, además de factores relevantes como “confianza-país” y “estabilidad política”.

Logística y Transporte

Estibadores por robots y algoritmos

EL PUERTO DE QINGDAO, CHINA, SE AUTOMATIZÓ. LOGRÓ RÉCORD MUNDIAL DE 43,23 CONTENEDORES/HORA. LA TECNOLOGÍA LE PERMITE IR A MÁS

El éxito de la terminal automatizada del Puerto de Qingdao, el más avanzado y productivo del mundo, multiplica los planes para que robots y algoritmos gestionen las grandes infraestructuras portuarias.

La terminal de contenedores de Qianwan en el puerto está a pleno rendimiento. Sin embargo, apenas se ven seres humanos en el predio que ocupa la terminal. Y los pocos que caminan por la explanada no parecen muy atareados. Al contrario, se dedican a observar cómo funciona todo a la perfección sin que ellos muevan un dedo, porque la de esta localidad del noreste de China es la primera terminal de contenedores totalmente automatizada de Asia y una de las más avanzadas del mundo.

Qianwan se inauguró en mayo de 2017 después de una construcción completada en solo tres años, un lustro menos de lo habitual. Puede acomodar a los mayores barcos de contenedores del planeta, esos capaces de transportar más de 20000 toneladas, y todas las operaciones se supervisan por ordenador desde un centro de control. Seguir el proceso resulta

fascinante. Un ejército de brazos robóticos suelta y ancla cada caja metálica, siete grúas STS sin operario desembarcan los contenedores del buque a tierra, 38 vehículos autónomos eléctricos guiados por la cuadrícula invisible que dibujan 20.000 transpondedores magnéticos integrados en el suelo los transportan con precisión milimétrica, y 38 grúas apiladoras parecen jugar al tetris en la última fase del proceso, antes de que se carguen en los camiones tradicionales que los llevarán a su destino final.

Las puertas por las que pasan estos vehículos también son automáticas, y reconocen cada contenedor para evitar errores. “Los días en los que se formaban cuellos de botella en el puerto han acabado”, afirmó el director general, Zhang Liangang, durante la inauguración de la terminal.

Yang Jiemin, subdirector del Puerto de Qingdao y uno de los científicos que controlan los sistemas de las instalaciones automáticas, asegura que el futuro de los puertos es el que está permitiendo que los grandes cargueros descarguen sus contenedores a toda velo-



CHINA TIENE UN PUERTO FUTURISTA

cidad y sin ningún peligro para la seguridad de los empleados. Claro que en Qianwan es difícil resultar herido porque los estibadores han desaparecido. “Los costos laborales se han reducido un 70% y la productividad ha aumentado un

30%. Antes necesitábamos unos sesenta empleados para descargar un buque, pero ahora bastan nueve. Y ya no son calificados, sino técnicos que controlan todo desde un centro computarizado”, señala orgulloso. “Como utiliza-

mos lectores láser para localizar de forma muy precisa todos los puntos de anclaje en las esquinas de los contenedores, podemos trabajar en total oscuridad. O sea, que de noche mantenemos el mismo ritmo que de día”, añade.

La terminal automatizada comenzó sus operaciones con una productividad por cada grúa de 26,1 contenedores a la hora. Nada espectacular. Un año después, esa variable se había incrementado hasta los 33,1 contenedores, y, actualmente, la media está por encima de los 35. Como apunta Yang, es una productividad que supera ya a la de las terminales manuales, y que todavía está lejos de alcanzar su cima. “Hemos marcado un récord mundial de 43,23 contenedores a la hora, y la tecnología continúa avanzando. Apostamos por el ‘big data’, la inteligencia artificial, y las nuevas redes 5G para continuar incrementando la eficiencia del puerto sin que ello requiera inversiones muy elevadas. El objetivo es llegar a los 40 contenedores por hora en el próximo año”, señala el vicepresidente. La clave está en los sistemas que mueven la terminal.



Servicios portuarios

Carga y Descarga de:

- Celulosa
- Granos
- Fertilizantes
- Maquinarias y Autos
- Fruta
- Otras cargas

Consolidado y desconsolidado de contenedores

Coordinación multimodal

Gestión administrativa (AZF y otros)



Ruta 12 y Baygorria
Nueva Palmira - Uruguay
Tel.: (598) 544 6916
www.ontur.com.uy



**HOMOLOGADO
POR EL MTOP**



Sumate al SICTRAC con Edenred Flota®



- Variedad de dispositivos de acuerdo a tus necesidades**
- Fácil instalación y simple gestión
- Plataforma online 7x24
- Trazabilidad completa
- Experiencia internacional en soluciones para gestión de flotas



www.edenred.com.uy
2408 8080 int.7231
flota-uy@edenred.com

PROMOCIÓN LANZAMIENTO



097 388 080