



INALOG | 15

INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA | AÑOS



El camino hacia el Hub regional

El INALOG (Instituto Nacional de Logística) celebra 15 años de su creación, fruto de una base sólida y resultado de una política acumulativa que trasciende los ciclos de gobierno. “Desde 1987 hasta hoy, Uruguay ha sostenido una política de Estado en materia logística. Ningún gobierno la desandó, y eso demuestra la madurez institucional que hemos alcanzado”, sostiene Jerónimo Reyes, presidente del instituto.

El presidente subraya que esa continuidad permitió desarrollar un andamiaje jurídico y técnico que hoy le da al país un diferencial valioso: previsibilidad, certeza y estabilidad. “Cuando uno sale al mundo, Uruguay es reconocido por eso. En China, por ejemplo, los interlocutores hablan de planificar a 50 años, y valoran enormemente que acá las reglas no cambien cada vez que cambia un gobierno”, apunta.

Para Reyes, la fortaleza institucional del INALOG se apoya también en su equipo técnico: “Tenemos un grupo de profesionales con altísima capacidad y compromiso, reconocido no solo dentro del instituto, sino también en el Ministerio. Es un capital humano que le da potencia a la institución”.

El sector privado es competitivo a nivel internacional

El presidente del INALOG ve al país en un punto de inflexión. Tanto el instituto como el ecosistema logístico muestran señales de madurez y una proyección clara: ser un centro de distribución regional. “El sector privado fue el impulsor original de esta institucionalidad, buscando un ámbito de articulación con lo público. Hoy ese sector es competitivo a nivel internacional y entiende que el mercado uruguayo, por sí solo, no alcanza: debemos pensar en la región”, afirma.

Uruguay, agrega, ya cuenta con herramientas jurídicas e infraestructura desarrolladas para ese fin. “Tenemos casos de éxito de empresas que operan desde aquí con servicios logísticos regionales. No es algo por desarrollar, ya existe. Lo que debemos hacer es fortalecer y promover lo que tenemos”, dice.

Uno de los retos es visibilizar el peso real de la logística en la economía uruguaya, aún subestimado. “El sector capta más recursos que lo que se exporta en lácteos o arroz, pero no está sobre la mesa. Ni siquiera las cuentas nacionales reflejan plenamente las exportaciones de servicios logísticos”, señala. Para revertirlo, el instituto trabaja con el Banco Central y otros organismos para

INALOG: una nueva etapa para consolidar a Uruguay como hub logístico regional

El presidente del instituto, Jerónimo Reyes, plantea una agenda de fortalecimiento institucional y proyección internacional basada en la madurez del sector y las ventajas competitivas del país



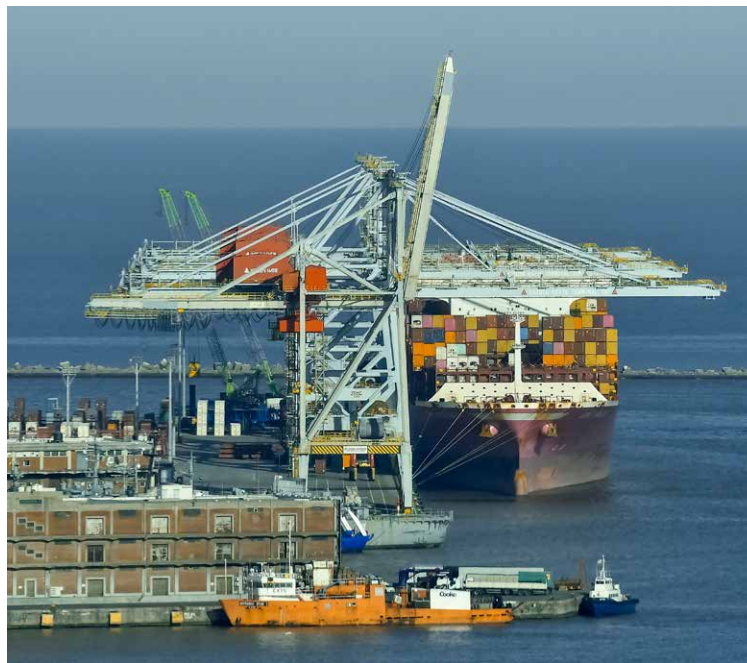
LEONARDO CARREÑO - FOCOLY

como la hidrovía de la Laguna Merín y la potenciación de la hidrovía Paraná-Paraguay. La clave es articularlos en un modelo multimodal que aproveche todas las ventajas del territorio”, explica.

Competitividad y eficiencia: las claves del futuro

Uno de los desafíos más urgentes es mejorar la eficiencia operativa y reducir los costos logísticos. Uruguay es un país caro, admite Reyes, pero hay margen para actuar. “No podemos intervenir en las tarifas privadas, pero sí en la operativa. Nuestro rol es identificar los problemas, ponerlos sobre la mesa y promover soluciones que mejoren la competitividad.”

En esa línea, el INALOG trabaja para destrabar cuellos de botella en los pasos de frontera



mejorar los sistemas de medición y registro.

Además, el INALOG busca posicionar a Uruguay en la venta internacional de servicios logísticos, en alianza con el Ministerio de Relaciones Exteriores. “Estamos capacitando al servicio exterior para que los embajadores y funcionarios sean promotores de esta oferta. Uruguay debe salir a vender logística, igual que vende carne o software”, explica.

El objetivo es claro: atraer inversiones y empresas globales que elijan a Uruguay como base de operaciones. “Si una multinacional instala su centro

de distribución acá, eso genera empleo, innovación y proyección. Y tenemos infraestructura, tecnología y personal calificado para sostenerlo”, agrega.

Alianzas estratégicas y desafíos estructurales

En esta nueva etapa, el INALOG impulsa una agenda de cooperación interinstitucional para potenciar su papel como articulador entre el sector público y privado. Se prevé la firma de un acuerdo marco con la Administración Nacional de Puertos (ANP), considerado un paso clave para consolidar al puerto

de Montevideo como nodo regional. “La ANP es la autoridad del principal ingreso marítimo del país. Todo lo que se mejore allí repercute directamente en la competitividad nacional. Este acuerdo nos permitirá colaborar en proyectos de modernización y asesoramiento técnico”, adelanta Reyes.

El instituto también avanza en acuerdos con Uruguay XXI, la Agencia Uruguaya de Cooperación Internacional (AUCI) y la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII). El objetivo es sumar capacidades para promover inversiones, acceder a cooperación internacional y fomentar la investigación aplicada a la logística.

A nivel interno, Reyes identifica tres líneas de trabajo prioritarias: infraestructura, facilitación y eficiencia. Si bien reconoce que el INALOG no tiene competencias directas sobre las obras, su rol es asesorar y articular. “Todo lo que promueva a Uruguay como centro de distribución regionales nuestro metier: desde la infraestructura física hasta la simplificación de trámites. Hay muchas mejoras que no requieren grandes inversiones, sino coordinación y decisión”, apunta.

En ese sentido, destaca la apuesta del gobierno a la multimodalidad, integrando el desarrollo ferroviario, vial y fluvial. “Tenemos proyectos en marcha,

El 70 % de la carga marítima en tránsito se va por vía terrestre

y promover áreas de control integrado que simplifiquen procesos. “El 70 % de la carga marítima en tránsito se va por vía terrestre, y hemos detectado demoras e infraestructura insuficiente. Estamos impulsando que los controles se realicen en un solo país, para evitar duplicaciones innecesarias”, comenta.

Otro factor diferencial es la transformación digital de la aduana, que según Reyes cambió por completo la percepción de Uruguay en la región. “Hoy los importadores paraguayos, argentinos o bolivianos saben que acá no hay discrecionalidad en los controles. Eso genera confianza y convierte a Montevideo en una opción preferente”, afirma.

Decara al futuro, el presidente del INALOG es optimista: “El sector logístico uruguayo está maduro y tiene margen para crecer. Nuestra tarea es darle visibilidad, fortalecer la institucionalidad y proyectar al país como un actor logístico regional, confiable, eficiente y competitivo”. ●

Uruguay, una nación con la logística en su genética

Emilio Rivero, gerente general de INALOG, repasa la evolución histórica que llevó al país a consolidarse como hub logístico regional y al instituto como referencia técnica del sector

Hablar de logística en Uruguay no es referirse únicamente al presente ni a las modernas terminales portuarias y aeroportuarias. Para Emilio Rivero, gerente general del Instituto Nacional de Logística (INALOG), el país nació con una vocación logística en su ADN.

“Uruguay surge como país logístico. En su genética estaba la logística, porque los intereses de las potencias de la época — Brasil, Portugal e Inglaterra — no estaban puestos en metales preciosos, sino en controlar un punto estratégico del comercio en la cuenca del Plata”, explica.

Ese posicionamiento geográfico, que permitió articular los flujos fluviales y marítimos del sur del continente, fue la semilla de una tradición que acompañó al país desde el siglo XVIII. “Uruguay nace como un puerto natural, un punto de enlace para el comercio regional. Desde sus orígenes fue un prestador de



LEONARDO CARREÑO - FOCUUY

“Uruguay surge como país logístico. En su genética estaba la logística”

servicios logísticos para la región, mucho antes de que existiera el concepto de cadena logística”, señala Rivero.

Durante el siglo XIX, esa vocación se consolidó en la llamada “guerra de los puertos” con Buenos Aires, en la que Montevideo disputaba el tráfico de cargas hacia los países mediterráneos. Sin embargo, en el siglo XX el país perdió parcialmente ese foco, que recién comenzó a recuperarse con el retorno a la democracia y el surgimiento de un marco legal moderno para la logística.

El punto de inflexión se dio a mediados de los años ochenta, cuando Uruguay volvió a mirar al sector logístico con una estrategia de país. La Ley de Zonas Francas de 1987, la Ley de Puerto Libre de 1992 y la extensión del régimen de Puerto Libre al Aeropuerto de Carrasco en los años 2000 fueron pasos decisivos en la creación de un entorno competitivo para los servicios logísticos.

“Fue un proceso acumulativo, donde distintas administraciones de diferentes partidos políticos fueron sumando. Nadie destruyó lo que había hecho el

anterior, y eso es lo que define a una verdadera política de Estado”, subraya Rivero.

Esa continuidad permitió fortalecer el vínculo entre el sector público y el privado, que desde los años noventa venía buscando una institucionalidad estable. Primero fue el PROLOG (primer foro de logística), luego la CONALOG (Comisión Nacional de Logística), hasta que en 2010 se creó el INALOG por ley, consolidando una articulación público-privada única en la región.

“El INALOG nace del diálogo permanente entre quienes trazan las reglas y quienes juegan el partido. Esa cercanía para tratar los temas del sector ha sido uno de nuestros mayores logros”, afirma.

Para Rivero, esa institucionalidad no solo fortaleció la gobernanza, sino que permitió consolidar al instituto como referente técnico, generador de información y promotor del Uruguay logístico. “Contar con un sistema de información sectorial fue clave. Hoy tenemos indicadores públicos y accesibles que muestran la evolución del sector y permiten tomar decisiones basadas en evidencia”, señala.

Quince años de hitos y consolidación

A lo largo de sus 15 años, el INALOG acompañó un proceso de crecimiento sostenido del país como hub logístico regional. Los datos lo confirman: más de la mitad de las cargas que pasan por las



plataformas logísticas uruguayas tienen origen o destino regional.

“Eso muestra que Uruguay se consolidó como prestador de servicios logísticos para la región. En el puerto de Montevideo, el 56% de las cargas contenerizadas son de origen o destino regional si consideramos el promedio entre 2013 y 2024. Ese volumen no solo genera actividad, sino también mayor conectividad para nuestras exportaciones e

importaciones”, explica Rivero.

El gerente general destaca que esa consolidación beneficia directamente a los sectores productivos nacionales. “Cuanta más carga regional manejamos, mayor es la frecuencia de los barcos y mejores son las condiciones para los exportadores uruguayos. La conectividad con el mundo es una consecuencia directa de nuestro rol logístico regional”, afirma.

En este proceso, la infraestructura ha jugado un papel decisivo. Rivero repasa algunos de los hitos más importantes: las ampliaciones de distintos muelles en el Puerto de Montevideo, las inversiones en terminales especializadas, en depósitos intraportuarios, en los nuevos accesos terrestres, la terminal especializada de celulosa, la puesta en marcha del Ferrocarril Central que conecta el puerto con el eje Durazno-Paso de los Toros, y los proyectos de ampliación hacia el norte.

“El desarrollo portuario siempre responde a las necesidades regionales. Si más de la mitad de las cargas son de la región, cualquier ampliación o inversión está pensada para ese mercado ampliado”, sostiene.

Infraestructura moderna y visión de futuro

El desarrollo logístico del país no se limita al puerto capitalino. El Aeropuerto Internacional de Carrasco se ha posicionado como un hub regional para el sector farmacéutico, gracias a su infraestructura moderna y a estándares internacionales que permiten el manejo especializado de productos de alto valor. “Es una terminal actualizada, que ha

El Puerto de Nueva Palmira continúa expandiendo su capacidad

sabido adaptarse a las exigencias de la industria farma y hoy es referente regional”, apunta Rivero.

En el litoral oeste, el Puerto de Nueva Palmira continúa expandiendo su capacidad con la terminal de graneles líquidos y el crecimiento de la operativa de minerales y granos. “La logística fluvial tiene un rol estratégico para la integración regional. Palmira es clave dentro de la hidrovía y refleja cómo Uruguay sigue generando servicios que trascienden sus fronteras”, agrega.

Para Rivero, la infraestructura uruguaya —portuaria, aeroportuaria y terrestre— es el resultado de una visión sostenida a largo plazo. “Los avances no se dieron de un día para otro. Fueron el fruto de políticas públicas acumulativas y de la convicción de que el país debía consolidarse como centro logístico regional. Hoy esa visión se refleja en hechos concretos”, afirma.

A 15 años de su creación, el INALOG celebra un aniversario que trasciende lo institucional. Representa la madurez de una política de Estado que comenzó a gestarse mucho antes, cuando Uruguay entendió que su ventaja comparativa no estaba solo en lo que produce, sino en cómo conecta. ●

EO | Brand Studio para Utilaje

Utilaje: tres décadas impulsando la logística uruguaya con mirada de futuro

Empresa uruguaya referente en operaciones logísticas y portuarias, Utilaje combina experiencia, tecnología e innovación para seguir impulsando el desarrollo del país

Con más de treinta años de trayectoria, Utilaje (Dervalix S.A.) se ha consolidado como uno de los principales operadores logísticos y portuarios del país. Nacida como una empresa familiar 100 % uruguaya, su crecimiento ha ido de la mano de la expansión del comercio exterior nacional, ofreciendo soluciones integrales que combinan experiencia, infraestructura y tecnología al servicio de una logística cada vez más eficiente y segura.

Desde sus inicios, la visión de Utilaje ha sido clara: construir una estructura operativa sólida y flexible que permita responder a las necesidades de cada cliente con eficiencia, seguridad y compromiso. Hoy, la empresa cuenta con una amplia red de servicios que abarcan desde terminales de contenedores y depósitos para mercaderías, hasta operaciones portuarias, transporte nacional e internacional y manipulación de cargas especiales.

El dinamismo del sector obliga a estar en permanente actualización, y Utilaje ha hecho de la reinversión una política constante. Este año incorporó una nueva reachstacker de última generación, que se suma a su flota actual, reafirmando su compromiso con la mejora continua y la

“Es muy importante invertir y reinvertir en nuestros activos”

excelencia operativa. A su vez, la compañía realizó una importante inversión en su grúa móvil Gottwald HMK300 de 100 toneladas, renovando componentes clave para optimizar su desempeño y garantizar la máxima seguridad en cada operación.

“Es muy importante invertir y reinvertir en nuestros activos —destaca Enrique Moratorio, gerente comercial de la empresa—. La renovación tecnológica nos permite mantenernos a la vanguardia y cumplir con las expectativas de nuestros clientes en cuanto a calidad y eficiencia”.

Servicios y rubros: una cobertura integral

La oferta de Utilaje se caracteriza por su diversificación y capacidad de adaptación. La empresa brinda servicios de terminal de contenedores, depósito para mercaderías, consolidación y desconsolidación, trasiego, operación de buques y transporte nacional e internacional, además de contar con maquinaria especializada para la manipulación de cargas de gran porte o complejidad.

Esta versatilidad les permite atender clientes de todos los rubros —industriales, forestales, energéticos, agropecuarios y comerciales—, tanto locales como internacionales. “Nuestro lema



LEONARDO CARREÑO - FOCOUV

FOTOS: UTILAJE

La magnitud del operativo demandó una planificación metódica, desde el traslado terrestre por las calles de Montevideo hasta su embarque en el puerto. Cada etapa implicó la coordinación de múltiples equipos técnicos, grúas de gran porte y maniobras de precisión milimétrica. La pieza, de más de 60 metros de longitud, se convirtió en un símbolo de la capacidad del país para encarar desafíos logísticos de alta complejidad. “Esa operación fue una muestra de lo que puede lograrse cuando el sector público y privado trabajan en conjunto, con profesionalismo y compromiso”, agrega Moratorio.

Mirada al futuro: la hidrovía como eje estratégico

El próximo gran paso de Utilaje se proyecta hacia el este del país. La empresa firmó un acuerdo con NLC (Nodo Logístico Cebollatí) para la operación y explotación de un nuevo puerto fluvial sobre el río Cebollatí, en el departamento de Treinta y Tres.

Si bien el proyecto aún se encuentra en la etapa inicial y con la reserva del caso, desde la empresa adelantaron que se trata de una iniciativa de gran envergadura dentro del desarrollo de la Hidrovía Uruguay-Brasil (Laguna Merín-Lagoa dos Patos), que promete generar un impacto económico y social significativo en la región. “Las hidrovías son clave para una logística más sostenible —explica Moratorio—. Reducen costos, minimizan las emisiones y fortalecen las cadenas de suministro al acercar los puertos a las zonas productivas”.

Además del transporte de cargas, el proyecto busca impulsar el desarrollo turístico en la zona de influencia, integrando la infraestructura logística con iniciativas sostenibles y de valor local.

El sector logístico y el rol de INALOG

Al celebrar el 15.º aniversario de INALOG, Moratorio subraya la importancia de contar con una institucionalidad que dé coherencia y continuidad a las políticas del sector: “Tener una política de Estado en materia logística es esencial para que Uruguay siga siendo un actor clave en la cadena de suministro regional”.

Si bien reconoce avances importantes en infraestructura vial y ferroviaria, destaca que aún existen desafíos en materia de conectividad, alianzas estratégicas y adopción tecnológica. “La sostenibilidad, la capacitación y la cooperación entre empresas serán determinantes para el futuro del sector”, afirma.

Con una trayectoria sólida y una mirada puesta en la innovación y la sostenibilidad, Utilaje reafirma su compromiso con el desarrollo del país. Tres décadas después de su fundación, la empresa continúa moviendo no solo cargas, sino también las fronteras del crecimiento logístico uruguayo. ●

es simple: sea cual sea su carga, nosotros la movemos”, resume Moratorio.

En los últimos años, Utilaje ha sido protagonista de operaciones de gran magnitud que marcaron hitos en la logística nacional. La empresa participó activamente en el movimiento de equipos y materiales para la construcción de la planta UPM 2, incluyendo la descarga de locomotoras del Ferrocarril Central y el posicionamiento del transbordador

de locomotoras en la terminal portuaria de Montevideo.

También estuvo a cargo de la descarga de la nueva flota de straddle carriers de Terminal Cuenca del Plata y de la carga de un transformador de 173 toneladas con destino a Paraguay, en una compleja operación fluvial que requirió trabajo en tandem de grúas y una coordinación técnica minuciosa.

Sin embargo, uno de los hitos más recientes fue la operativa de

la torre de destilación atmosférica de 60 metros de largo y 330 toneladas, fabricada en Uruguay para una refinería argentina. “Fue una de las maniobras portuarias más grandes de la historia del país —recuerda Moratorio—. Involucró meses de trabajo conjunto con varias empresas y organismos públicos, y nos llena de orgullo haber sido parte de un logro colectivo que demuestra la capacidad técnica del sector logístico nacional”.

EO | Brand Studio para Navios

El secreto detrás del nuevo equipo que revoluciona la carga de minerales en Uruguay

Navios suma un nuevo apilador en Nueva Palmira y refuerza su operativa portuaria con más tecnología, inversión y generación de empleo local

La empresa Navios South American Logistics Group, líder regional en infraestructura y logística con presencia en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, anunció la puesta en funcionamiento de un segundo apilador/recuperador (*stacker/reclaimer*) en su Terminal Portuario de Corporación Navios S.A. en la zona franca de Nueva Palmira.

El nuevo equipo, una estructura de 800 toneladas de acero, está conectado a través de cintas transportadoras al circuito completo de almacenaje y carga de buques, lo que permite incrementar significativamente la capacidad operativa de manejo de minerales, según explicó el Ing. Wilde Schenck, COO de Puertos de Navios.

El *stacker/reclaimer* tiene una capacidad de movimiento de 4.000 toneladas por hora y se

**La empresa tiene
360 operarios
directos y entre
350 a 400
indirectos**

desplaza sobre rieles en dos patios de acopio que pueden almacenar hasta 600.000 toneladas de mineral de hierro. Su operación está automatizada y es manejada por una sola persona desde una cabina equipada con sistemas de control de última generación.

En simultáneo con esta incorporación, Navios también instaló una nueva grúa de descarga para barcasas, que mejora la eficiencia general del sistema logístico al permitir realizar diversas operaciones en paralelo. Estas mejoras se integran a un complejo portuario que cuenta con siete muelles, tres de ellos destinados a buques de ultramar y cuatro para descarga de barcasas.

Esta ampliación se suma a las inversiones que la compañía viene realizando en la terminal de Nueva Palmira, donde el año pasado se inauguró una planta de graneles líquidos, con un parque de tanques que en su primera fase



FOTOS: NAVIOS

ofrece una capacidad de 37.000 m³ de almacenamiento estático, preparado para productos como combustibles, biocombustibles, aceites vegetales y otros líquidos a granel.

La infraestructura cuenta con un muelle exclusivo para barcasas cisterna, conexiones con los tanques, instalaciones auxiliares y un sistema moderno de control ambiental. Además, Navios dispone de espacio para ampliar su capacidad de almacenamiento líquido hasta 140.000 m³, con el objetivo de responder a la creciente demanda de sus clientes.

“La empresa tiene 360 operarios directos, a los que hay que agregar entre 350 a 400 indirectos de otras empresas en el área que prestan servicios en los terminales. Para una población de diez mil habitantes, como Nueva Palmira, es muy importante la ocupación de mano de obra que genera la actividad portuaria”, señaló el Ing. Wilde Schenck.

Con esta incorporación tecnológica y su estrategia de expansión, Navios consolida su posición como operador logístico clave en la región, reafirmando su compromiso con el crecimiento sustentable y el impulso a las economías locales. ●



EO | Brand Studio para Centerway

Centerway impulsa soluciones logísticas a medida desde la Zona Franca Libertad

Con más de 40 años de experiencia, la empresa combina ubicación estratégica, tecnología y atención personalizada para ofrecer servicios logísticos integrales



FOTOS: CENTERWAY



Desde sus inicios, Centerway apostó por un modelo de servicio flexible y personalizado que le permitió consolidarse como uno de los operadores logísticos de mayor crecimiento en la Zona Franca Libertad. Su propuesta se basa en acompañar a cada cliente con soluciones a medida, aprovechando las ventajas impositivas y operativas que ofrece el régimen de zona franca.

“Nos dedicamos a brindar servicio logístico integral a medida de las necesidades de cada cliente, acercando los beneficios de trabajar bajo el régimen de Zona Franca, lo que nos permite ofrecer ventajas impositivas y operativas únicas”, explicó Enzo Trombotti, director de la empresa.

La compañía ofrece un amplio abanico de servicios: almacenaje, carga y descarga, separaciones, fraccionamientos, transformaciones, picking, controles de stock físicos y documentarios, y gestión completa de ingresos

y egresos de mercaderías por vía marítima, terrestre o aérea. Centerway integra cada etapa del proceso logístico y optimiza los tiempos de entrega, reduciendo costos y asegurando trazabilidad.

La empresa trabaja con sectores muy variados, lo que le otorga una visión amplia del mercado y le permite adaptarse rápidamente a las tendencias de consumo y distribución. “Importadores de renombre, empresas extranjeras y proveedores de free shops han apostado por nosotros como hub logístico para distribuir sus mercaderías en la región”, destacó Trombotti.

El crecimiento del comercio regional, y en particular el repunte de las ventas en los free shops de frontera tras la pandemia, impulsaron la expansión de sus operaciones. “Las ventas a free shops de frontera han crecido significativamente en los últimos años posteriores a la pandemia. Más allá de eso, el crecimiento se ve en líneas generales”, señaló.

Una ubicación que marca la diferencia

Operar desde la Zona Franca Libertad representa un diferencial clave. Ubicada sobre la Ruta 1, a solo 49 kilómetros de Montevideo, ofrece acceso directo al principal eje vial del país y a los corredores que conectan San Pablo con Buenos Aires. Esa cercanía al puerto y a los centros urbanos permite que las operaciones sean más ágiles y rentables.

“Es una de las zonas francas más cercanas al puerto —en tiempos, probablemente la más cercana—, lo que asegura traslados más rápidos, tanto terrestres como marítimos, impactando directamente en la reducción de costos logísticos asociados”, explicó el director de la empresa.

Además de su ubicación estratégica, la empresa aprovecha los beneficios fiscales del régimen de zona franca: exoneración total de impuestos creados o a crearse, y exención de tributos aduaneros de importación mientras la mer-

cadería permanezca en depósito. Esa flexibilidad mejora la gestión financiera de las empresas y permite mantener stock sin destino final definido. “Frente a otras zonas francas, nuestra ubicación privilegiada y el tratamiento absolutamente personalizado y directo con cada cliente —un traje a medida— son claros diferenciales”, afirmó Trombotti.

El crecimiento de la empresa se apoya en la confianza de sus clientes, en la incorporación de tecnología y en una infraestructura que no ha dejado de ampliarse. Centerway comenzó con 2.000 metros cuadrados de superficie y hoy cuenta con más de 10.000 m² cubiertos, distribuidos en seis depósitos operativos, además de un equipo de 20 personas que combina experiencia y capacitación técnica.

“Estamos en constante avance, buscando siempre las mejores soluciones para nuestros clientes. Actualmente construimos una nueva nave de almacenaje para

acompañar el gran crecimiento que hemos tenido y sumamos una nueva flota de autoelevadores eléctricos, mejorando la eficiencia y sostenibilidad”, detallan.

La inversión en auto-elevadores eléctricos refuerza la apuesta de la empresa por la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental, aspectos cada vez más valorados por los clientes internacionales.

El desarrollo de Centerway refleja la transformación del sector logístico uruguayo, que se posiciona como una pieza fundamental en la economía nacional.

“Vemos al sector en etapa de crecimiento y consideramos que es un rubro clave para la economía de nuestro país. La seguridad jurídica de Uruguay, comparativamente superior a la de la región, atrae a muchas empresas extranjeras que apuestan por nosotros. Ese es un recurso vital que necesitamos mantener para seguir siendo competitivos”, sostiene.

La estabilidad institucional, la ubicación geográfica y la infraestructura de calidad convierten a Uruguay en una plataforma confiable para el comercio internacional. Centerway aprovecha esas condiciones para ofrecer servicios logísticos de nivel regional, fortaleciendo la cadena de valor de cada cliente.

INALOG, un aliado para el desarrollo

En el marco del 15.º aniversario del Instituto Nacional de Logística (INALOG), la empresa destaca el rol fundamental que el organismo cumple en la profesionalización y promoción del sector.

“INALOG es un actor muy relevante en el sector logístico, impulsando capacitación, formación de profesionales y promoción del sector. En su aniversario destacamos su rol en el posicionamiento de Uruguay como hub logístico en la región”, reconocen.

Cuatro décadas de trayectoria

La historia de Centerway se entrelaza con el desarrollo de la Zona Franca Libertad. La empresa fue uno de los primeros depósitos en instalarse en el predio, a lo largo de más de 40 años, consolidó su posición como un referente logístico en el país.

“Fuimos uno de los primeros depósitos construidos en la Zona Franca y hoy nos posicionamos como una de las empresas logísticas de mayor crecimiento en Zona Franca Libertad”, resumió Trombotti.

Su evolución combina experiencia, innovación y un compromiso sostenido con la excelencia operativa. Hoy, Centerway opera como un hub logístico regional que integra tecnología, agilidad y atención personalizada para optimizar los tiempos y costos de sus clientes.

Con una mirada puesta en la eficiencia y en el futuro del comercio internacional, la empresa reafirma su compromiso de seguir creciendo junto al desarrollo del sector logístico uruguayo. ●

EO | Brand Studio para Homero de León

FOTON: eficiencia, potencia y sostenibilidad para la nueva logística

Con 86 años de experiencia, Homero de León impulsa la renovación del transporte con soluciones eficientes y sostenibles

Ocho décadas de trayectoria y una fórmula que combina innovación, servicio y confianza llevaron a Homero de León a consolidarse como referente del mercado automotriz uruguayo. En los últimos años la empresa fortaleció su presencia en el segmento logístico a través de su alianza con FOTON, una marca que se distingue por su eficiencia y rendimiento, tanto en el transporte urbano como en el de larga distancia.

La línea de utilitarios FOTON ofrece una solución integral para las operaciones de distribución urbana, un segmento en plena expansión impulsado por el crecimiento del comercio electrónico y las nuevas demandas de última milla. “Son vehículos compactos, maniobrables, ideales para reparto, con bajo costo operativo y buena capacidad de carga”, explica Sebastián Grande, director general de Homero de León. “Además, las versiones eléctricas con cero emisiones permiten a las empresas mejorar

“La incorporación de camiones pesados a finales de 2024 nos permitió ampliar nuestra cartera de clientes”

sus costos operativos y reforzar su compromiso ambiental”.

El mantenimiento y la disponibilidad de repuestos son factores decisivos al momento de elegir una flota, y en este punto la compañía marca la diferencia. “Nuestra red de servicios oficiales garantiza atención en todo el país, lo que convierte a los FOTON en una opción eficiente y sostenible para la distribución urbana”, destaca Grande. Esa estructura de respaldo técnico, sumada a una atención personalizada, le permitió a Homero de León mantener un crecimiento sostenido en un mercado cada vez más competitivo.

La propuesta no se limita a los utilitarios. La línea de camiones pesados de FOTON responde a las necesidades de quienes buscan potencia, confiabilidad y durabilidad para el transporte de carga y las operaciones de larga distancia. “Con motores Cummins de hasta 560 HP, transmisiones ZF



y chasis reforzados, los camiones FOTON combinan fuerza, bajo consumo y un diseño pensado para rendir al máximo”, detalla Grande. Los modelos AUMAN C, D y R se ofrecen en versiones 4x2, 6x2 y 6x4, adaptadas a distintos tipos de terreno y exigencia. “Son camiones cómodos, seguros y resistentes, diseñados para trabajar con eficiencia y confort”, agrega.

El dinamismo del sector logístico, impulsado por la necesidad de optimizar costos y avanzar hacia una mayor sostenibilidad, marca el pulso del mercado. Para Grande, el gran desafío pasa por

combinar eficiencia operativa con sustentabilidad ambiental.

El año 2024 mostró un escenario favorable: las ventas de camiones y utilitarios crecieron impulsadas por los proyectos de inversión y el acceso a crédito, factores que estimularon la renovación de flotas. Homero de León acompañó esa tendencia con un crecimiento constante. “La incorporación de camiones pesados a finales de 2024 nos permitió ampliar nuestra cartera de clientes y llegar a empresas del segmento a las que antes no teníamos acceso”, explica Grande.

La irrupción de los vehículos eléctricos en el transporte liviano también marca una nueva etapa. Si bien su adopción avanza de forma gradual, Grande observa un impacto claramente positivo. “Los proyectos que fomentan el uso de energías renovables ayudan a las empresas a reducir costos y mejorar su eficiencia”, asegura.

Al decidir entre un vehículo eléctrico y uno a combustión, cada empresa debe analizar varios factores. “La autonomía, el costo de mantenimiento, el tipo de uso, los incentivos fiscales

y el retorno de la inversión son claves para tomar la mejor decisión”, explica el ejecutivo. En ese punto, Homero de León se enfoca en acompañar al cliente con asesoramiento personalizado para ofrecer una solución a medida.

La experiencia acumulada durante 86 años en el mercado permitió a la empresa sostener su liderazgo apoyándose en tres pilares: la mejora continua, la innovación constante y la excelencia en el servicio. “Son los valores que nos acompañaron siempre y que nos permiten generar confianza y seguir creciendo”, resume Grande.

De cara al futuro, Homero de León proyecta un crecimiento sostenido en el segmento logístico, impulsado por políticas de infraestructura, modernización del transporte y una creciente conciencia sobre la sostenibilidad. “El sector mantendrá un crecimiento firme, apoyado en la competitividad, la sostenibilidad y la integración regional”, concluye el director general.

Homero de León continúa su camino junto a FOTON, una marca que combina tecnología, robustez y eficiencia para enfrentar los nuevos desafíos del transporte. En un contexto donde la productividad y la sustentabilidad se vuelven estratégicas, la compañía reafirma su compromiso con ofrecer soluciones inteligentes que acompañen la transformación logística del país. ●

EO | Brand Studio para Terminal Ontur

ONTUR es ahora Operador Económico Calificado de la DNA

En el puerto de Nueva Palmira, Terminal Ontur se convirtió en un testimonio de ambición y cumplimiento de los más altos estándares, demostrando que la seguridad y la eficiencia van de la mano con una gestión responsable

A finales de julio de este año Terminal Ontur fue certificada como Operador Económico Calificado (OEC) por la Dirección Nacional de Aduanas. Este importante reconocimiento no es solo un título, es la consolidación de un profundo compromiso con los estándares de seguridad y control a lo largo de toda su cadena logística.

La celebración de la certificación contó con la presencia del Sr. Raúl Souza Grandich, Gerente General de la empresa, y el Sr. Ramiro Dagnino, Jefe de Operaciones, quienes recibieron el reconocimiento. Por parte de la Dirección Nacional de Aduanas, acompañaron el Director Nacional, Lic. Joaquín Serra, el Gerente del Área Gestión de Comercio Exterior, Lic. Álvaro Palmigiani, y la Directora del Departamento OEC, Lic. Mayra Pérez, junto a su equipo.

Con esta distinción, Terminal Ontur se unió a un selecto grupo,



FOTOS: TERMINAL ONTUR

de Buques e Instalaciones Portuarias), con evaluaciones anuales de la Prefectura Nacional Naval.

1.700.000 Toneladas de Carga Limpia y Responsable

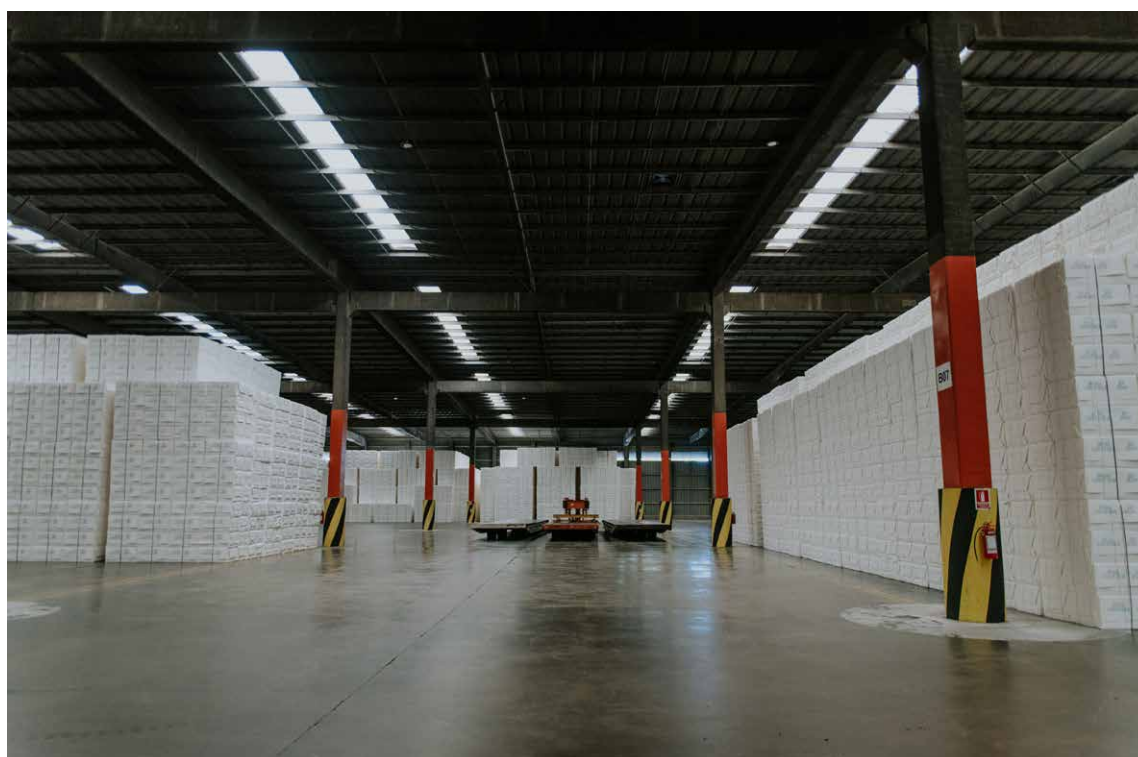
El volumen de carga que maneja Ontur va acompañado de un compromiso innegociable con la sostenibilidad, la seguridad y la protección del medio ambiente. La operativa de la terminal está totalmente integrada bajo un Sistema Integrado de Gestión (SIG). Este sistema trabaja en línea con la norma ISO 140001 para la Gestión Ambiental y se integra con un sistema de Salud Laboral y Seguridad Ocupacional basado en las normas OHSAS 1881.

Todas las actividades son planificadas y desarrolladas a través del SIG, que tiene como misión identificar, evaluar y gestionar los aspectos ambientales (AA) y de salud y seguridad ocupacional (SYSO) para prevenir impactos

El sello OEC refuerza el papel estratégico de Terminal Ontur

convirtiéndose en el operador certificado número 63 y, en particular, en el noveno usuario de una zona franca en obtener el OEC. La compañía demostró además su capacidad de adaptación e innovación al ser la primera en ser auditada bajo la nueva versión de los requisitos del Programa OEC. Este riguroso proceso evaluó el cumplimiento de lo establecido en el Decreto N°51/2014, la Orden del Día 31/2014 y los exigentes estándares de control y seguridad del Departamento OEC.

Este sello OEC refuerza el papel estratégico de Terminal Ontur, que ya es clave en el comercio exterior del país. Especializada en el manejo de distintas cargas, la empresa trabaja fuertemente en la logística de exportación de celulosa, movilizándola la producción de la planta de UPM en Fray Bentos a través del río Uruguay. Esta certificación le permite asegurar procesos más eficientes, confiables y seguros para este producto esencial.



La eficiencia y la confianza en cada movimiento de carga son pilares en Ontur. Solo en 2024, la Terminal movilizó más de 1.7 millones de toneladas de carga, una cifra que incluye celulosa, fertilizantes, granos y otros productos. Para sostener este volumen, la terminal invierte constantemente en infraestructura de clase mundial.

Sus espacios han sido estratégicamente diseñados para optimizar el flujo logístico: cuentan con un inmenso depósito de celulosa de 30.000 m², complementado por un muelle

fluvial de 300 metros de largo con 4.5 metros de calado, y un muelle oceánico de 180 metros de largo por 40 metros de ancho. Este último ofrece un calado de 34 pies en su cara externa y 28 pies en su cara interna. Además, la eficiencia operativa se mejora con un hangar metálico de 2.150 m² y 5.400 m² de pavimentos.

El manejo de grandes cargas se realiza con tecnología de precisión. Para la celulosa, tienen una grúa pórtico fluvial de 20 toneladas diseñada a medida. A esto se suma una grúa multipropósito capaz de manipular

hasta 45 toneladas a 26 metros de su eje, tráileres que mueven hasta 64 toneladas de carga útil, y equipos como autoelevadores y una reachstacker de 45 toneladas para contenedores. Aunque la celulosa es su principal motor, Ontur maneja con la misma destreza una amplia gama de productos: desde maderas y frutas frescas hasta animales en pie, aceites, algodón, granos, fertilizantes, productos químicos, carga proyecto, vehículos y biocombustibles. Para reforzar la seguridad, la terminal cuenta con la certificación PBIP (Código Internacional para la Protección

Terminal Ontur se destaca como un modelo de logística en la región

negativos y riesgos para las personas.

Este compromiso no es solo interno; Ontur exige a sus socios comerciales que compartan y comprueben estos mismos valores de cuidado ambiental y del entorno. En la terminal, las normas de seguridad y ambientales son una responsabilidad compartida por todos los colaboradores, sin importar la jerarquía. Cada miembro del equipo tiene la clara responsabilidad de conocer las repercusiones de su trabajo, adherir al código de conducta, y tiene el deber y la posibilidad de influir en las cuestiones de seguridad para prevenir ilícitos y aplicar las reglas del negocio.

Terminal Ontur se destaca como un modelo de logística en la región, demostrando con su reciente certificación OEC y su enfoque integral en la seguridad y el ambiente, que es posible mover millones de toneladas de carga de forma segura, eficiente, responsable y limpia. ●

EO | Brand Studio para Polo Oeste

Polo Oeste: infraestructura, tecnología y expansión para acompañar el crecimiento logístico del país

Con más de 160.000 m² construidos y nuevas obras en marcha, Polo Oeste se consolida como un actor clave del ecosistema logístico uruguayo, combinando infraestructura de vanguardia, servicios integrales y proyección regional

Ubicado a menos de 15 minutos del Puerto de Montevideo y con acceso directo a las principales rutas nacionales, Polo Oeste se ha convertido en una referencia para empresas que buscan eficiencia, flexibilidad y soluciones a medida en sus operaciones logísticas. En un contexto de transformación y expansión del sector, el parque continúa creciendo en superficie, servicios y capacidad tecnológica.

“Nos enfocamos en ofrecer una gama completa de servicios logísticos e infraestructura para centros de distribución e industrias limpias”, explica Danilo Pino, gerente general de Polo Oeste. La propuesta abarca desde el arrendamiento de depósitos AAA —tanto exclusivos como compartidos— hasta operaciones integrales que incluyen recepción, almacenaje, preparación de pedidos, despacho y distribución. A esto se suman servicios estándar como control de acceso 24/7, seguridad perimetral, detección y extinción de incendios, mantenimiento de infraestructura y gestión de residuos, además de opciones adicionales como balanza para camiones, sala de baterías, taller de autoelevadores y buffer de estacionamiento.

Actualmente, el parque se encuentra en un proceso de expansión que llevará su superficie construida a más de 160.000 m² de depósitos, y más de 60.000 m² de depósito a cielo abierto, entre fiscal y doméstico, y un potencial de crecimiento de hasta 280.000 m² de depósito. “Nuestro modelo combina infraestructura de primer nivel, tecnología y flexibilidad operativa. Esto nos permite adaptarnos a las necesidades de cada cliente y acompañar su crecimiento de manera sostenida”, destaca Pino.

Uno de los pilares de esa eficiencia es su sistema de gestión WMS, desarrollado para cada unidad de negocio o sector, que mejora la trazabilidad y el control operativo. La herramienta fue



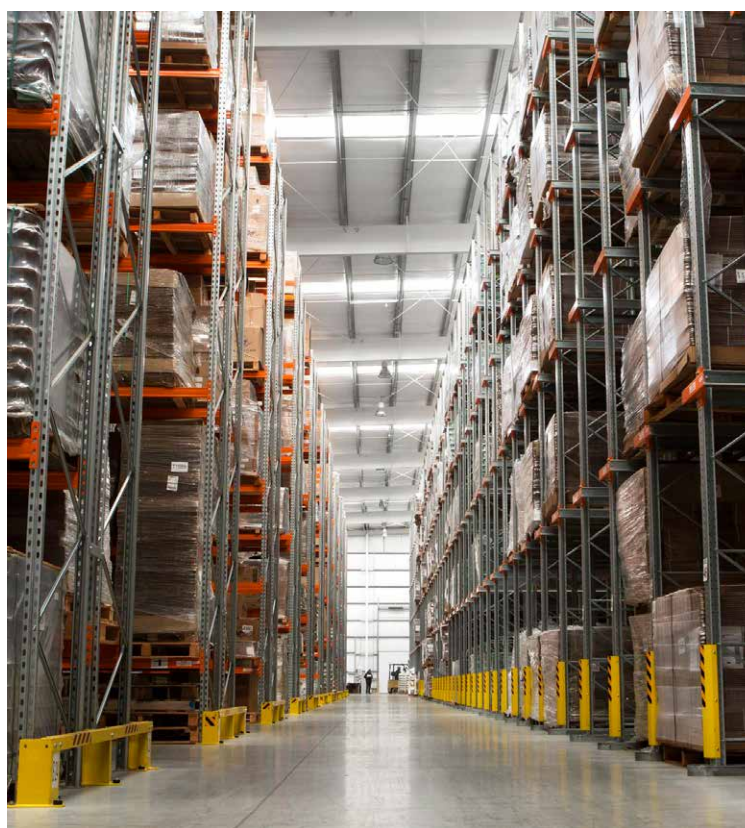
FOTOS: POLO OESTE

“Nos enfocamos en ofrecer una gama completa de servicios logísticos e infraestructura para centros de distribución e industrias limpias”

recientemente actualizada para responder a las nuevas exigencias del mercado, optimizando funcionalidades y procesos.

Operaciones a medida

En el último tiempo, Polo Oeste ha participado en operaciones de alto impacto. “Hemos tenido la oportunidad de asumir la gestión integral de la operación de última milla de Mercado Libre en la zona del litoral del país, un servicio en el que no teníamos presencia previa”, cuenta Pino. La empresa también incorporó la gestión logística para las unidades de negocio del Grupo Car One.



Actualmente están construyendo un warehouse a medida para Conaprole, de 33.000 m², destinado a productos deshidratados para exportación. Otra

incorporación reciente fue la de PepsiCo, que opera desde un depósito AAA de 10.000 m², donde se instalarán sus oficinas corporativas de 1.000 m². “Son

proyectos que reflejan la confianza de grandes compañías en nuestra capacidad operativa y en la calidad de la infraestructura”, agrega el gerente general.

En paralelo, Polo Oeste impulsa su expansión regional hacia Paraguay, con el objetivo de replicar su modelo logístico y las buenas prácticas desarrolladas en Uruguay.

Un ecosistema de confianza

Con una superficie total de 74 hectáreas, Polo Oeste aloja a más de 30 empresas activas de distintos rubros, como consumo masivo, retail, vehículos, alimentos y bebidas, mobiliario y vestimenta. Cada día trabajan allí más de 800 personas, sin contar proveedores ni transportistas.

“Concebimos los negocios como relaciones a largo plazo; buscamos construir vínculos duraderos, basados en la confianza y la colaboración”, sostiene Pino. Esa filosofía se traduce en una alta permanencia de clientes y proveedores, con sinergias que incluyen operadores logísticos, empresas de transporte y despachantes.

Polo Oeste forma parte del grupo Katoen Natie y de Frigorífico Modelo, dos organizaciones de reconocida trayectoria. “Ser parte de estos grupos es un diferencial.

“INALOG ha sido un actor fundamental para consolidar la logística uruguaya”

Katoen Natie, con más de 170 años de historia y presencia en más de 40 países, nos permite operar con estándares internacionales y acceder a las mejores prácticas del mercado y Frigorífico Modelo con sus casi 100 años por su parte, representa tradición, confianza y liderazgo local”, resume el gerente general.

La logística como motor de desarrollo

En cuanto al panorama nacional, Pino observa un sector en transformación. “Hemos visto avances en infraestructura, digitalización y profesionalización. También hay una apertura creciente hacia modelos colaborativos. Pero aún tenemos desafíos importantes en competitividad, coordinación interinstitucional y formación técnica especializada”, señala.

En ese contexto, destaca el papel del INALOG como articulador del ecosistema. “Ha sido un actor fundamental para consolidar la logística uruguaya. Su trabajo ha permitido generar diálogo entre el sector público y privado, impulsar estudios estratégicos y fomentar programas de capacitación, elevando el nivel profesional y posicionando a Uruguay en el mapa logístico internacional”, concluyó Pino. ●

EO | Brand Studio para STL

STL: una expansión que consolida su liderazgo logístico

La empresa Sur Terminales Logísticas (STL) avanza en un ambicioso plan de ampliación y diversificación que refuerza su rol como operador integral dentro del ecosistema logístico uruguayo

La terminal de STL ubicada sobre la Ruta 1 y Camino Tomkinson es hoy una de las principales plataformas logísticas del país. Con 15 hectáreas operativas y un potencial de crecimiento que casi duplica esa superficie, la empresa dio un nuevo paso en su desarrollo con la habilitación de terrenos adicionales por parte de la Intendencia de Montevideo, que permitirán ampliar la actividad sobre un total de 21 hectáreas.

“En 2023 la Junta Departamental aprobó la utilización de esos terrenos para expansión, y este año ya habilitamos las primeras tres hectáreas de explanada. Nuestro principal proyecto para 2025 es construir bodegas para mercadería, con lo cual podremos ofrecer nuevos servicios de desconsolidado de contenedores, almacenaje y distribución de mercadería”, explicó Pedro Garra, CEO de STL.

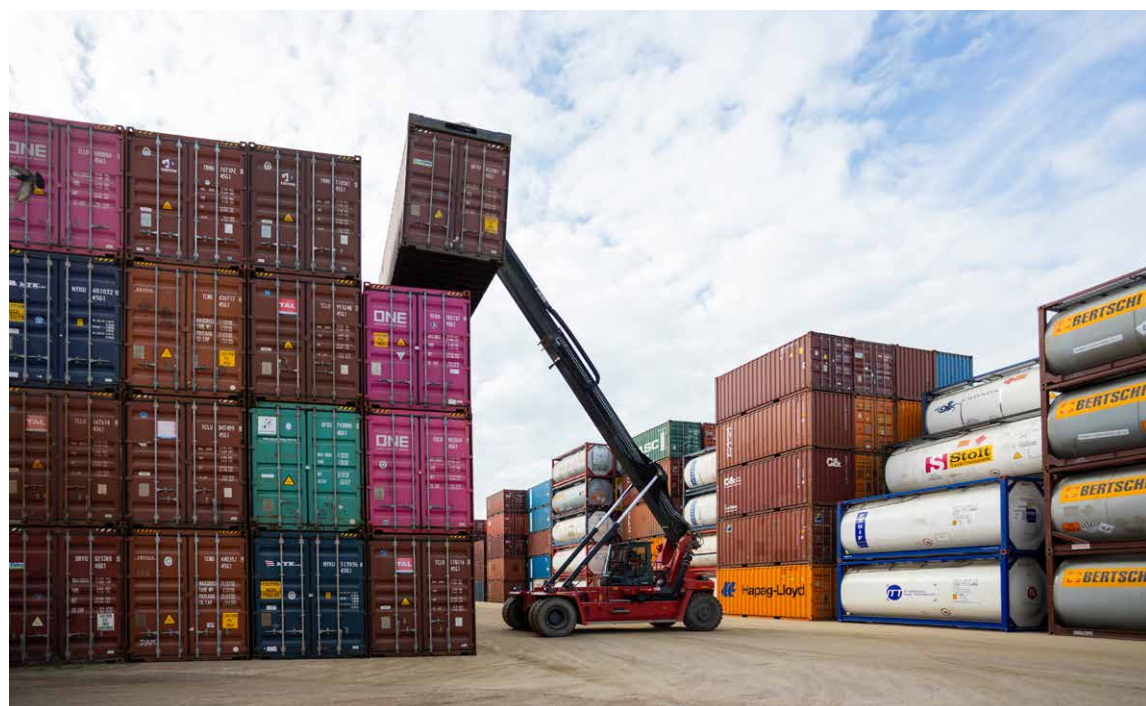
“Somos la empresa de logística que mueve más madera en Uruguay, operamos en las terminales de M’Bopicuá y Conchillas”

El crecimiento no solo apunta a aumentar capacidad operativa, sino también a fortalecer la posición de STL como punto clave en la cadena logística nacional. “Se puede decir que el puerto comienza aquí—resume Garra—, porque desde aquí se alimenta y se recibe del puerto en una zona con una larga tradición logística”.

STL es mucho más que una terminal: es un conjunto de compañías que integran servicios logísticos complementarios. STL Depot gestiona el movimiento de contenedores, la consolidación de cargas y los servicios conexos como mantenimiento, reparación y asistencia a isotanques. En paralelo, STL Logística amplía esa oferta con servicios de manipuleo, almacenamiento y gestión integral para contenedores cargados, generando una integración vertical que optimiza costos y tiempos para los clientes.



LEO CARREÑO - FOCOLY



STL

Uno de los pilares del grupo está en su participación en el sector forestal. A través de STF Logística, la empresa opera en sociedad con Teyma Forestal para atender la operación de Montes del Plata (MDP), abarcando el manejo de alrededor de 15 millones de metros cúbicos de madera por año.

“Somos la empresa de logística que mueve más madera en Uruguay”, destaca Garra. “Operamos en las terminales de M’Bopicuá y Conchillas, donde recibimos madera por camión, cargamos y descargamos barcasas fluviales y alimentamos las chiperas de nuestro cliente. Además, recientemente ganamos la licitación para

la gestión integral de los residuos de la planta industrial de MDP”.

El grupo de empresas incluye la Terminal de Líquidos Uruguay (TLU), la cual opera fertilizantes líquidos en exclusividad para la empresa DISA en Nueva Palmira y Fray Bentos, moviendo entre 50.000 y 60.000 toneladas anuales. También en Nueva Palmira, administra un depósito en zona franca para fertilizantes sólidos y tiene una participación en Depósitos Montevideo, en el puerto de Montevideo, una operación dedicada a la gestión de mercaderías de importación en un edificio patrimonial diseñado por Eladio Dieste.

Con operaciones que abarcan

desde la logística portuaria hasta la manipulación forestal y agroindustrial, STL se ha consolidado como un actor clave en las principales cadenas productivas del país.

Personas, seguridad y sostenibilidad: los ejes del crecimiento

Más allá de su expansión física y de negocios, STL mantiene un fuerte compromiso con la seguridad, el bienestar de sus colaboradores y la sostenibilidad ambiental.

“Nuestra principal prioridad es el cuidado de nuestra gente. Cuando hablamos de sostenibilidad, algo tan de moda hoy en día, es importante recordar

que lo primero es cuidar a las personas que trabajan contigo”, remarca Garra.

La empresa—cuyo accionista es Ultramar, de Chile— cuenta con equipos especializados en seguridad y gestión ambiental, realiza auditorías, capacitaciones y evaluaciones constantes, e implementa programas de mejora continua que incorporan sugerencias de los propios empleados.

“Tenemos un sistema formal para levantar propuestas del personal, hacerles seguimiento e implementar las que resulten viables. También compartimos buenas prácticas entre todas las empresas del grupo y realizamos auditorías cruzadas para buscar oportunidades de seguir mejorando”, señala.

La cultura de excelencia operativa también se refleja en la evaluación constante del clima laboral. STL participa del programa Great Place to Work y trabaja año a año en mejorar las condiciones de bienestar en oficinas, vestuarios y comedores. “Somos muy exigentes en cuanto a la calidad de las instalaciones y el ambiente laboral que ofrecemos. Queremos que STL sea el mejor lugar para trabajar”, enfatiza Garra.

Según Garra, desde STL y a través de la Cámara de Logística

“Uruguay es un país de mercado pequeño que siempre ha buscado ser un punto de pasaje de mercaderías desde y para la región”

impulsan una mirada sectorial que busca elevar los estándares de toda la industria. “Estamos trabajando junto al Ministerio de Trabajo y al sindicato para nivelar al sector y promover mejores prácticas en toda la cadena. No se trata solo de hacer las cosas bien en STL, sino de contagiar una cultura de mejora continua en toda la logística uruguaya”.

Para el ejecutivo, la eficiencia y la competitividad son los grandes desafíos que enfrenta el sector. “Uruguay es un país de mercado pequeño que siempre ha buscado ser un punto de pasaje de mercaderías desde y para la región. Para ser un hub regional atractivo, tenemos que ser eficientes en costos y mantener las ventajas comparativas que nos distinguen: la calidad institucional, el respeto de los contratos y la flexibilidad y adaptabilidad para con los clientes”.

El aumento de los costos en dólares es, según advierte, una amenaza que exige trabajar intensamente sobre la productividad. “Contener esa suba es un desafío histórico, pero imprescindible si queremos que Uruguay siga siendo competitivo frente a otras alternativas en la región”. ●