



Diciembre | 2012

Uruguay XXI
PROMOCIÓN DE INVERSIONES
Y EXPORTACIONES



Oportunidades de inversión en Uruguay Sector Logístico



Resumen ejecutivo

El sector logístico en Uruguay ha evidenciado un gran dinamismo en la última década, producto fundamentalmente del crecimiento del comercio internacional y de las inversiones. Este sector constituye un fuerte soporte del sector industrial de la economía, englobando diversas actividades como ser la logística de puertos, aeropuertos, el transporte de mercaderías en carreteras y vías férreas, y servicios logísticos de exportación.

Uruguay ofrece un conjunto de ventajas que lo hacen atractivo para el desarrollo de actividades logísticas. Una de ellas es la ubicación geográfica estratégica lo que le permite posicionarse como punto de acceso para el comercio regional y como centro de tránsito regional. Por otra parte, nuestro país integra la hidrovía Paraná-Paraguay y Uruguay, siendo dos de los puertos de ultramar más importantes el de Montevideo y el de Nueva Palmira.

Además, Uruguay cuenta con diversos puertos y un moderno aeropuerto, - que funcionan bajo el sistema de puerto y aeropuerto libre-, el mayor grado de conectividad vial y una fuerte relación comercial con los países de la región.

Nuestro país ofrece un marco normativo muy atractivo para realizar inversiones en este sector, que incluye regímenes de Zonas Francas, Puertos Libres, Aeropuertos Libres y Depósitos Aduaneros, la Ley de Promoción y Protección de Inversiones y la Ley de Participación Público-Privada. Estos regímenes han propiciado la realización de diversas inversiones y constituyen un atractivo fundamental para la concreción de proyectos que ya se encuentran en curso, enfocados en mejorar la infraestructura portuaria y aeroportuaria, de carreteras, vías férreas y generar mayores servicios logísticos.

Los principales desafíos que tiene el sector logístico en nuestro país están enfocados en la consolidación de Uruguay como plataforma logística regional y en la internacionalización del modelo logístico uruguayo adaptado a la realidad otros países y regiones de América Latina y el Caribe.

Índice

RESUMEN EJECUTIVO	2
ÍNDICE	3
1. ¿POR QUÉ INVERTIR EN EL SECTOR LOGÍSTICO EN URUGUAY?	4
2. IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL SECTOR LOGÍSTICO EN URUGUAY.....	4
2.1. PERSONAL OCUPADO	5
2.2. EXPORTACIONES DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DE URUGUAY	6
2.3. TRANSPORTE POR CARRETERAS Y VÍAS FÉRREAS.....	7
2.4. MOVIMIENTO EN LOS PUERTOS.....	8
2.4.1. COSTOS OPERATIVOS DE LOS PUERTOS URUGUAYOS	10
2.5. MOVIMIENTOS DE AEROPUERTOS	10
2.6. MERCADERÍA EN TRANSITO	11
3. IMPORTANTES PUERTOS EN LA REGIÓN	11
3.1. INFLUENCIA REGIONAL.....	12
3.2. LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ Y URUGUAY	13
3.3. CENTROS DE DISTRIBUCIÓN REGIONAL.....	13
4. VENTAJAS DE URUGUAY PARA EL SECTOR LOGÍSTICO	14
4.1. POSICIONAMIENTO DEL SECTOR LOGÍSTICO DE URUGUAY	15
5. ACTORES VINCULADOS AL SECTOR LOGÍSTICO EN URUGUAY	16
5.1. TERMINALES DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO.....	16
5.2. TERMINALES EN EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA.....	17
5.3. OPERADOR DE CARGA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO (AIC).....	18
5.4. OPERADORES LOGÍSTICOS EXPORTADORES.....	19
5.5. OPERADORES LOGÍSTICOS INTERNOS.....	21
6. MARCO REGULATORIO	22
6.1. LEY DE PROMOCIÓN Y PROTECCIÓN DE INVERSIONES	22
6.2. LEY DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA-PRIVADA.....	22
6.3. LEY DE ZONAS FRANCAS	23
6.4. PUERTOS Y AEROPUERTOS LIBRES	26
6.5. DEPÓSITOS ADUANEROS.....	27
7. INVERSIONES EN EL SECTOR	28
7.1. PROYECTOS DE INVERSIÓN	28
8. DESAFÍOS Y PERSPECTIVAS PARA EL SECTOR LOGÍSTICO EN URUGUAY	32
9. INSTITUCIONES VINCULADAS.....	33
ANEXO 1. COMPARACIÓN DE LOS REGÍMENES LEGALES	34
ANEXO 2. ACUERDOS COMERCIALES Y DE PROTECCIÓN DE INVERSIONES	35
ANEXO 3. PUERTOS EN URUGUAY.....	36
ANEXO 4. AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO (AIC)	36
URUGUAY EN SÍNTESIS (2011)	37
PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS 2006-2011	37

1. ¿Por qué invertir en el Sector Logístico en Uruguay?

- » En 2011 la economía uruguaya creció 5,7% consolidando el noveno año de crecimiento consecutivo. Asimismo, el PIB per cápita se triplicó en los últimos siete años, llegando en 2011 a niveles cercanos a los USD 14.000. Para 2012 se espera que la economía crezca 3,6%, logrando así una década de crecimiento ininterrumpido.
- » La Ley de Promoción y Protección de Inversiones Nº 16.906 aprobada en 1998, con su actual decreto de reglamentación 002/012 prevé un atractivo régimen para la inversión en Uruguay. La inversión extranjera recibe por ley el mismo trato que la inversión nacional y además Uruguay tiene vigentes acuerdos de promoción y protección de inversiones con 30 países, incluyendo entre otros a España, Estados Unidos, Finlandia, Francia y Reino Unido.
- » Uruguay es el país de América Latina con mayor estabilidad política, según el Índice de Estabilidad Política elaborado por el Banco Mundial (2011).
- » El Índice de Facilidad para hacer negocios - Doing Business 2013 -, elaborado por el Banco Mundial, posiciona a Uruguay en la posición número tres entre los países de América del Sur, ubicándose en el puesto 89º del ranking global.
- » Alto estándar de calidad de vida, en un entorno agradable y con un elevado nivel educativo.
- » La localización e infraestructura de Uruguay son idóneas para concentrar y distribuir mercaderías a la región más rica de América del Sur. Cuenta con puertos profundos, únicos en América del Sur que operan bajo el sistema de Puerto Libre y una infraestructura portuaria de primer nivel en Montevideo, siendo un “hub” regional por excelencia para el Cono Sur de América.
- » Uruguay tiene una ubicación geográfica estratégica en relación al tránsito de mercaderías en la región (MERCOSUR, Chile y Bolivia), distante entre 12 y 96 horas de las principales ciudades (y menos de 1 a 3 horas por vía aérea), con buenas conexiones fluviales (Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay), marítimas, por carretera y de tráfico aéreo.

2. Importancia económica del Sector Logístico en Uruguay

El sector logístico es uno de los sectores más dinámicos dada a la importancia de esta actividad en la economía internacional, en el comercio exterior, en la incorporación de nuevas tecnologías, el desarrollo de internet y como soporte a la actividad industrial, logística “just-in-time”.

El carácter estratégico de este sector se puede apreciar en los siguientes puntos:

1. El sector logístico representa aproximadamente entre 4% y 5% del PIB de Uruguay¹.
2. Un sistema logístico eficiente es determinante para el desarrollo del comercio internacional del país, de modo que facilita los intercambios comerciales con el exterior.
3. El sector logístico constituye una actividad terciaria, actuando como soporte del sector industrial de la economía. El sector industrial necesita de un sistema logístico eficiente y eficaz, que debe responder a las necesidades del aparato productivo del país.

¹Nota: De acuerdo a información del Ministerio de Economía y Finanzas y estudios privados, el aporte del sector logístico a la economía nacional representó entre 4% y 5% del PIB nacional representando USD 1,000 millones. (Fuente: “Uruguay Logístico: plataforma público-privada (PP) de innovación y competitividad. Hoja de ruta público privada (1985 – 2015)”, Juan Operti CEPAL.

En Uruguay, el sector engloba diversas actividades, entre las cuales se destacan:

- » Logística de puertos
- » Logística de aeropuertos
- » Transporte de mercaderías en carreteras y vías férreas
- » Servicios logísticos de exportación

2.1. Personal ocupado

En el cuadro a continuación se presenta una estimación del personal ocupado en todas las actividades vinculadas al sector logístico en Uruguay. **Son más de 20.000 personas las que trabajan en distintas actividades del sector logístico desarrollado en territorio no franco de nuestro país.** De este total, casi 6.400 personas trabajan en actividades directamente vinculadas a la exportación de servicios logísticos.

Asimismo, se deben considerar aproximadamente 1.150 empleados dependientes y 235 empleados no dependientes que trabajan en empresas de logística en Zonas Francas en Uruguay. También hay aproximadamente 600 personas más que realizan actividades logísticas en empresas de intermediación comercial. De esta forma, hay **aproximadamente 2.000 personas trabajando en actividades vinculadas a la logística en territorio franco de Uruguay.**

Cuadro N°1- Personal Ocupado- Sector Logística - Zona NO Franca (Año 2011)²

	Personal Ocupado	Personal Ocupado-Exportaciones
Agencias Marítimas	635	635
Agentes de Carga	432	242
Despachantes de Aduana	1.379	87
Sub Total Agentes	2.446	964
Logística- Depósito	753	194
Logística- Mov	3.449	563
Logística- Puerto Libre	477	372
Sub Total Logística	4.679	1.129
Postal y mensajería	3.139	329
Sub Total Postal	3.139	329
Otros Servicios a Buques	347	347
Provisión Marítima	349	259
Reparación	465	461
Sub Total Servicios a Buques	1.161	1.067
Transporte Carga Aérea	26	21
Transporte Carga Terrestre	5.259	1.120
Sub Total Transporte de Carga	5.285	1.141
Transp Pasajeros -Marítimo	1.006	725
Transp Pasajeros -Terrestre	207	54
Transp Pasajeros -Aéreo	749	380
Sub Total Transporte de Pasajeros	1.962	1.159
Autoridad	1.141	258
Op. Aeroportuaria	310	310
Sub Total Terminales	1.451	568
Total general	20.123	6.357

² Fuente: estimaciones del MEF en base a BCU, INE, DGI y Censo ZZFF.

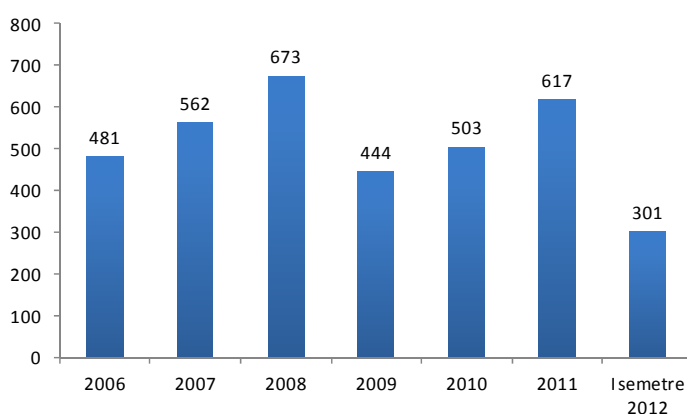
2.2. Exportaciones de servicios logísticos de Uruguay

Las exportaciones de servicios a nivel mundial han sido más dinámicas que las de bienes y han resistido mejor a las crisis mundiales; mientras que en la última década las exportaciones de bienes crecieron a una tasa promedio anual de 8% los servicios lo hicieron a una tasa de 10%. Como contrapartida, la demanda mundial de servicios casi triplicó su valor en los últimos diez años registrando un crecimiento promedio anual de 9% en el periodo 2000-2011, alcanzando en 2011 el récord histórico de US\$ 4 billones.

América Latina no ha quedado atrás en esta tendencia. Las exportaciones de servicios crecieron a una tasa promedio anual de 9% en la última década, alcanzando en 2011 los US\$ 122.939 millones, representando el 3% de las exportaciones mundiales de servicios. Para la economía uruguaya, los servicios representan una proporción elevada de la actividad y el empleo. Las exportaciones de servicios de Uruguay muestran que nuestro país está formando parte de la tendencia mundial del dinamismo de los servicios.

En los últimos años el monto exportado del total de servicios se duplicó y representó aproximadamente el 9% del PBI de 2011. En cuanto a las exportaciones de servicios logísticos³ estos representaron la quinta parte de las exportaciones totales de servicios en 2011. La principal actividad dentro de este sector es la actividad portuaria. La exportación de servicios de transporte tiene lugar tanto dentro como fuera de las Zonas Francas (ZF). Casi un tercio de los servicios de transporte exportados se realizan dentro de las ZF.

**Gráfico N°1- Exportaciones de servicios logísticos -Uruguay.
(Millones US\$)⁴**



Entre los servicios logísticos y administrativos se destacan⁵:

- ✓ **Servicios logísticos tradicionales:** Comprende el transporte y los trasbordos necesarios desde puertos y aeropuertos de la región, la recepción y el control, el almacenamiento y la preparación de pedidos para envío a su destino final.
- ✓ **Servicios de valor agregado logístico o actividades semi-industriales:** Se incorporan instalaciones de packing, reenvasado, mezclado de productos químicos y otros, adaptando la entrega a las necesidades de los clientes finales (“customización”) o requerimientos (normas) de los países de destino.
- ✓ **Servicios de coordinación logística de la cadena de abastecimiento:** Se coordina las operaciones de los clientes con sus proveedores logísticos, destacándose la coordinación de plantas de

³ Fuente: Banco Central del Uruguay (BCU), Reporte al FMI, rubro Transportes de la Balanza de Pagos de Servicios.

⁴ Fuente: Banco Central del Uruguay (BCU), Reporte al FMI, rubro Transportes de la Balanza de Pagos de Servicios.

⁵ Este punto ha sido elaborado a partir del trabajo de Operti, “Uruguay Logístico: plataforma público-privada de innovación y competitividad. Hoja de ruta público-privada (1985 – 2015)”.

producción en el exterior, líneas marítimas, agentes de carga, terminales portuarias y aeroportuarias, a fin de optimizar las entregas.

- ✓ **Servicios de consultoría, logística profesional y soporte y desarrollos informáticos:** Se exportan sistemas de software para logística, sistemas on-line para visibilidad vía web de los inventarios y diseño de lay-out de instalaciones para centros de distribución de los clientes en otros países.
- ✓ **Servicios de selección de proveedores logísticos y mercadeo:** Para clientes internacionales radicados en Uruguay con mercadería en tránsito, se facilitan servicios de prospección y selección de proveedores logísticos (despachantes, fletes, operadores logísticos) en los países de destino de la mercadería.
- ✓ **Servicios de mantenimiento y remodelación de la maquinaria:** Implica la posibilidad de traer maquinaria usada en tránsito internacional al Puerto de Montevideo y actualizarla tecnológicamente para la distribución a la región.
- ✓ **Servicios de Offshoring & Outsourcing:** Consiste en la centralización de operaciones y servicios internacionales por parte de las empresas internacionales que han optado por Uruguay como plataforma logística regional y se encuentran avanzando en otros servicios como ser BPO, KPO e ITO.

2.3. Transporte por carreteras y vías férreas⁶

En 2011 el tránsito promedio diario fue de 77.808 vehículos, de los cuales el 78% correspondió a automóviles, el transporte de cargas ascendió a 16,8% y el resto fue de 5,2%. En cuanto al transporte de carga, las rutas más transitadas fueron la ruta 5 – arroyo Pantanoso al arroyo Las Piedras y la ruta 1 – accesos a Montevideo-Río Santa Lucía –. En cuanto a la totalidad de la mercadería transportada por carretera, la cifra alcanzó en 2011 a 2.966 miles de toneladas (contiene la mercadería de entrada y salida).

**Cuadro Nº2- Tránsito promedio diario anual por tipo de vehículo según ruta y tramo.
Número de vehículos. Año 2011**

Ruta y tramo	Automóviles	Transporte de pasajeros	Transporte de carga	Total
Ruta 1	8.299	842	3.085	12.226
Ruta 5	11.996	675	4.147	16.818
Ruta 7	3.002	121	971	4.094
Ruta 8	11.070	1.168	1.860	14.098
Ruta 101	20.745	882	2.453	24.080
Ruta Interbalnearía	5.512	420	560	6.492

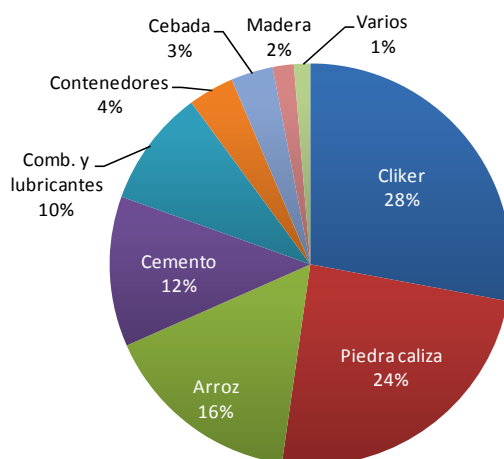
A continuación se presentan los principales indicadores de la mercadería y los pasajeros del transporte ferroviario.

⁶ Fuente: Elaborado por Uruguay XXI en base a datos de la Dirección Nacional de Transporte y Mapa Digital de Uruguay XXI

Cuadro N°3- Indicadores de transporte ferroviario (Carga y Pasajeros)⁷

	2010	2011
CARGA		
Carga Movilizada (miles ton.)	1.179	1.060
Carga distancia (miles ton-km)	226	195
Distancia promedio de viaje (km)	192	184
Carga promedio por tren (ton.)	287	280
PASAJEROS		
Pasajeros Movilizados (miles pasajeros)	594	594
Pasajeros distancia (mill. pasajeros-km)	20	19
Distancia promedio de viaje (km)	33	32
Pasajeros promedio por tren (pasajeros)	64	62

Gráfico N°2- Movimiento de carga por tipo de producto. Año 2011⁸



2.4. Movimiento en los puertos⁹

En Uruguay existen 15 puertos, de los cuales 7 son puertos comerciales, ubicados en diversas zonas del país: Montevideo, Nueva Palmira, Colonia, Fray Bentos, Juan Lacaze, Paysandú, Salto¹⁰, que se rigen por un régimen de puerto libre.

El Puerto de Montevideo, ubicado sobre el Río de la Plata, se perfila geográficamente como una de las rutas principales de movilización de cargas del MERCOSUR. El régimen de Puerto Libre lo ha convertido en la primera y única terminal de la costa atlántica de América del Sur con un régimen logístico atractivo y competitivo para el tránsito de mercaderías. Es el principal puerto comercial del país, con una movilización anual aproximada de 10 millones de toneladas, 500.000 pasajeros y 100 cruceros. En el Puerto de Montevideo confluyen las principales rutas de acceso al resto del país y por lo tanto a la región.

El movimiento de mercadería en el puerto de Montevideo ha evidenciado un fuerte crecimiento: en 2011 alcanzó los 11.298 miles de toneladas creciendo 23%. Por otra parte, esto se vio reflejado en el movimiento

⁷ Fuente: Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE).

⁸ Fuente: Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE).

⁹ Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI en base a datos de la ANP. Nota: Corresponde a mercadería sin el peso de los contenedores. No incluye mercadería movilizada en el muelle "La Teja" de ANCAP.

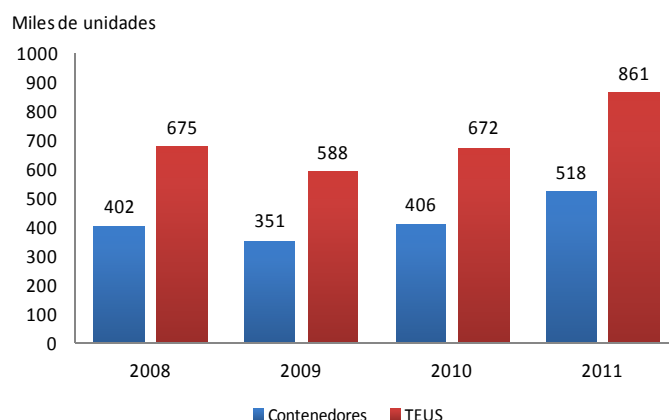
¹⁰ Nota: En el anexo 3 se presentan los otros puertos existentes en Uruguay.

de contenedores y de TEUs¹¹ que tuvieron fuertes crecimientos entre 2006 y 2011, alcanzaron ambos cifras records: 518 miles de unidades de contenedores y 861 miles de unidades de TEUS.

Cuadro N°4- Movimiento de mercadería por tipo de operación en el Puerto de Montevideo (Miles de toneladas)¹²

	2008	2009	2010	2011
Carga General	967	863	817	821
Contenedores	5.664	5.097	5.827	7.502
Granel	2.459	1.636	2.534	2.975
Total	9.090	7.596	9.178	11.298

Gráfico N°3- Movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo-Miles de unidades¹³



El Puerto de Nueva Palmira cuenta con dos importantes ventajas: su ubicación en el punto de salida al exterior de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay y su régimen aduanero y fiscal de Puerto Libre o de Zona Franca. Es el segundo puerto en importancia y se caracteriza por el transporte de granos y celulosa, con un movimiento anual del orden de los 11 millones de toneladas.

Está ubicado en la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay, a 270 km de Montevideo y 110 km de Colonia por vía terrestre. Cuenta con un régimen de Puerto Libre igual al del Puerto de Montevideo y un régimen de Zona Franca. Moviliza exportaciones de Uruguay y otras- como carga en tránsito proveniente del centro del continente- especialmente de Paraguay, a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay.

Cuadro N°5 - Toneladas movilizadas de carga y descarga en el Puerto de Nueva Palmira¹⁴

AÑO	TONS
2008	6.823.797
2009	7.733.611
2010	10.594.789
2011	12.542.404

¹¹ Nota: Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies. Las dimensiones exteriores del contenedor normalizado de 20 pies son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura.

¹² Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI en base a datos de la Administración Nacional de Puertos.

¹³ Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI en base a datos de la Administración Nacional de Puertos.

¹⁴ Fuente: Elaborado por INALOG en base a información de ANP y manifiestos de carga marítima (Sistema Lucía). Incluye Puerto Libre y Zona Franca.

2.4.1. Costos operativos de los puertos uruguayos¹⁵

Con el aumento del comercio global por mar los costos del transporte marítimo de mercancías se han convertido en un importante factor determinante del comercio internacional y la competitividad. El comercio marítimo es muy importante para Uruguay: cerca del 70% de los bienes entran o salen de Uruguay a través de un puerto de mar.

Uruguay se encuentra en buena posición competitiva en relación con varios países de la región en cuanto a movilización de contenedores de acuerdo con el Ranking Doing Business 2013.

Cuadro Nº6- Costos de exportación e importación¹⁶

País	Costo de exportación (US\$/contenedor)	Costo de importación (US\$/contenedor)
Perú	890	880
Chile	980	965
Uruguay	1.125	1.440
Bolivia	1.425	1.747
Paraguay	1.440	1.750
Ecuador	1.535	1.530
Argentina	1.650	2.260
Brasil	2.215	2.275
Colombia	2.255	2.830
Venezuela	2.590	2.868

2.5. Movimientos de aeropuertos

Existen 5 aeropuertos internacionales en Uruguay: Carrasco, Punta del Este, Colonia, Salto, Rivera y Santa Bernardina. Actualmente el mayor aeropuerto es el Aeropuerto Internacional de Carrasco (AIC), ubicado en las afueras de Montevideo. Se trata de una terminal de pasajeros y una terminal de cargas. Existen sectores segregados según tipo de operación (químicos/farmacéuticos, electrónicos, etc.), zonas para realización de actividades de picking, preparación de pedidos, etc.

Figura Nº1- Mapa de puertos y aeropuertos de Uruguay



Cuadro Nº7- Indicadores del Aeropuerto Internacional de Carrasco

Inversión: 165 millones de dólares
1,9 millones de pasajeros utilizaron el aeropuerto (2011)
31.029 toneladas de mercadería se movilaron (2011)
Superficie de la terminal: 45.000 m ²
8 puertas de uso simultáneo para embarque remoto y fijo
4 mangas telescópicas
44 posiciones de check in.
24 mostradores de migraciones
1.200 plazas de estacionamiento

¹⁵ Fuente: Doing Business 2013.

¹⁶ Incluye costos de documentación, tarifas administrativas en aduana y costos de transporte y manipulación de mercadería. No incluye aranceles.

2.6. Mercadería en tránsito

Uruguay está bien posicionado geográficamente para actuar como punto de acceso para el comercio regional y como centro de tránsito regional.

La mercadería en tránsito ocupa un lugar importante en el comercio de Uruguay: en 2011 las operaciones de tránsito - carga que llega en barco y se va del puerto y del país por vía terrestre - y trasbordo - (carga que llega en barco y se va en barco sin bajar a puerto) - ocupó el 52% del movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo. Este resultado se vincula al llamado “efecto Rotterdam” que consiste en “la captación de comercio de tránsito mucho mayor que lo que el tamaño del mercado propio permitiría asegurar, y que se manifiesta en los casos de economías pequeñas rodeadas de mayores mercados, con puertos razonablemente eficientes y una densa red de infraestructura terrestre”.

El tránsito de carga genera las economías de escala necesarias para hacer posible que los exportadores e importadores locales se beneficien de los costos más competitivos del transporte de mercancías. Además, el tránsito de carga genera ingresos adicionales y ofrece la oportunidad de desarrollar el sector logístico de Uruguay partiendo de los recursos de la industria de la carga de transbordo.

Cuadro N°8- Movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo según tipo de operación.
Miles de TEUS¹⁷

Régimen Aduanero	2008		2009		2010		2011	
Import + Export	199	50%	185	53%	216	53%	247	48%
Tránsito + Trasbordo	203	50%	166	47%	190	47%	271	52%
Total	402	100%	351	100%	406	100%	518	100%

3. Importantes puertos en la región

Los ocho puertos más grandes del Cono Sur de América integran tres subsistemas: Norte (Santos, Paranaguá e Itajaí), Oeste (Valparaíso y San Antonio) y Sur (Buenos Aires, Montevideo y Río Grande)¹⁸. Los tres subsistemas son relativamente independientes. El número de contenedores movidos de un subsistema a otro es prácticamente despreciable. Al interior de un subsistema cada puerto presenta su propia zona de influencia.

Debido a la proximidad geográfica y la ubicación estratégica regional es necesario describir la situación en Argentina y Brasil.

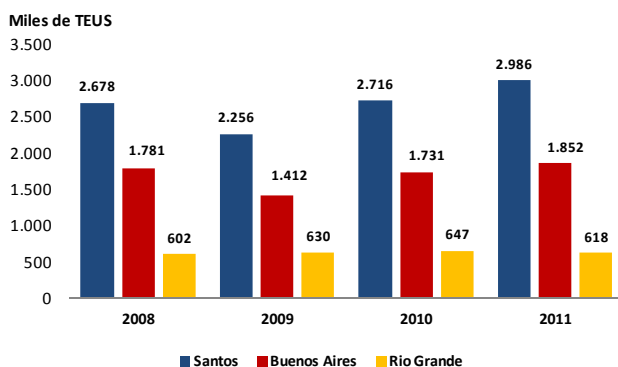
- » **El puerto de Buenos Aires** es el principal puerto de Argentina, operado por la Administración General de Puertos Sociedad del Estado y constituye uno de los principales puertos marítimos para las cargas procedentes del interior del país. Actualmente moviliza unas 8.710 miles de toneladas anuales de carga. El tráfico de pasajeros es poco significativo, con excepción de las líneas de corto recorrido hacia las ciudades uruguayas de Colonia del Sacramento y Montevideo.
- » **El Puerto de Santos** es el principal puerto de Brasil y uno de los más importantes en América Latina. Está localizado en la ciudad de Santos, en el Estado de São Paulo.
- » **El puerto oceánico más austral de Brasil es el de Río Grande**, que a su vez es el segundo en movimiento de cargas de dicho país. En 2011 el ingreso fue de 3.346 embarcaciones. Este puerto es un competidor importante para la carga de transbordo, especialmente teniendo en cuenta que puede disponer de una zona interior significativa, es profundo y no depende del dragado de largos canales de acceso como el río de la Plata.

¹⁷ Fuente: ANP.

¹⁸ Fuente: Hodara, Opertti y Puntigliano (2008), op cit.

El Puerto de Montevideo ocupó, en el año 2011, la posición N°17 del ranking de los principales puertos que movilizan contenedores en América Latina y el Caribe, elaborado por la CEPAL, movilizándolo 28% más de TEUS que en el año anterior. Por su parte, el puerto de Santos se ubicó en la tercera posición, el de Buenos Aires en la quinta y el de Río Grande en la vigésima segunda.

Gráfico N°4- Movimiento de TEUS en los puertos de la región¹⁹



3.1. Influencia regional

La figura N°2 es una representación del movimiento de contenedores; el color azul representa el movimiento del puerto de Montevideo y otros colores representan los movimientos de Buenos Aires, Río Grande, y los subsistemas Norte y Oeste.

La figura N°3 muestra el hinterland actual del Puerto de Montevideo en amarillo oscuro, y su hinterland potencial a mediano plazo en amarillo claro.

Figura N° 2- Zonas de influencia de los puertos del subsistema Norte, de Río Grande, Montevideo, Buenos Aires y del Subsistema Oeste.

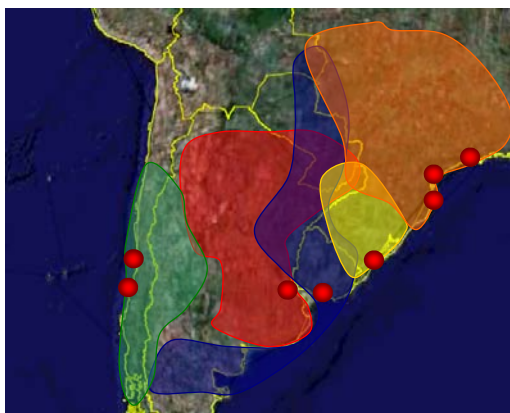


Figura N°3- Hinterland actual del Puerto de Montevideo (amarillo oscuro) y su potencial (amarillo claro).



¹⁹ Fuente: Cepal.

3.2. La hidrovía Paraguay-Paraná y Uruguay

La hidrovía es una iniciativa de cinco países de la cuenca del río de la Plata para convertir los ríos Paraguay y Paraná en un canal de transporte industrial. El objetivo principal de la misma es favorecer las comunicaciones fluviales optimizando la navegación de barcasas y remolcadores durante la mayor parte del año. También ha de contribuir como un factor de desarrollo e integración para los países de la Cuenca del Plata. El sistema fluvial permite el tráfico de grandes volúmenes de carga con costos altamente competitivos.

La misma facilita el acceso fluvial de productos desde y hacia Asunción (Paraguay), Rosario y Santa Fe (Argentina) e incluso el este boliviano (Departamento de Santa Cruz).

En la hidrovía, Uruguay tiene una posición estratégica y tanto Nueva Palmira como Montevideo constituyen puertos de ultramar para la misma.

Cuadro N°9- Cuenas geográficas de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay²⁰

Cuenca del río Paraná	1.510.000 km ²
Cuenca del río Paraguay	1.095.000 km ²
Cuenca del río Uruguay	365.000 km ²
Cuenca propia del Río de la Plata	130.000 km ²
Cuenca total del Río de la Plata	3.100.000 km ²

3.3. Centros de Distribución Regional

Una de las claves de la actividad logística se encuentra en la disminución de costos que implica el funcionamiento de un CDR (Centro de Distribución Regional). Los mismos están ubicados estratégicamente para facilitar el transporte intermodal y mejorar la competitividad a través de servicios oportunos orientados al cliente y logística de valor agregado. En Uruguay es posible instalar tales centros con ventajas competitivas en la región, en virtud de la normativa vigente de Zonas Francas, Puertos Libres, Aeropuertos Libres y Depósitos Aduaneros.

La misma permite almacenar y realizar diversos procesos a la mercadería sin abonar los tributos aduaneros, impuestos a la importación y exportación (e impuestos a las ganancias en caso de la Zona Franca). Posteriormente, la mercadería se distribuye al MERCOSUR, Chile, Bolivia y México haciendo uso de los acuerdos comerciales vigentes con Uruguay, llegando en pocas horas contra pedidos (just in time), evitando las demoras y reduciendo los stocks necesarios en cada país de destino.

Ejemplos de empresas internacionales que han instalado CDRs en Uruguay: **Merck, Ricoh, SKF, Columbia, Nike, Kodak, Samsonite, GAP, Blackberry, Sharp, Sony, Logitech y Lexmark**, entre otras.

Figura N° 4- Hidrovía Paraguay-Paraná y Uruguay



²⁰ Fuente: Eduardo A. Mazza (2002), Transporte y Logística – Prospectiva tecnológica Uruguay 2015.

4. Ventajas de Uruguay para el sector Logístico

El sector logístico en Uruguay presenta diversas ventajas que lo hacen atractivo para la concreción de inversiones extranjeras. Entre estas se destacan:

- » Del total de puertos en Uruguay existen **siete puertos comerciales** en diversas zonas del país: Montevideo, Nueva Palmira, Colonia, Fray Bentos, Juan Lacaze, Paysandú y Salto. Estos se encuentran bajo el régimen de puerto libre, que otorga importantes beneficios. (Ver punto 6.4 del informe).
- » Montevideo se perfila como centro de distribución estratégico de la región, tanto en cargas como en pasajeros. En un radio de tres horas de avión se encuentran 140 millones de personas.
- » Uruguay cuenta con un moderno **aeropuerto, que funciona bajo el sistema de aeropuerto libre** y un nuevo anillo perimetral en Montevideo, logrando una infraestructura adecuada para el transporte de pasajeros y mercaderías por vía aérea y terrestre.
- » Uruguay presenta tanto el mayor grado de **conectividad vial** -interna y externa- como la red vial más densa de todos los países de Sudamérica. La misma tiene cerca de 8.785 kilómetros de los cuales 7845 km están pavimentados²¹.
- » La fuerte **relación comercial de Uruguay con Brasil y Argentina**, la concentración del grueso de la población en su capital, Montevideo, y una red ferroviaria de muy bajo uso, hacen que el flujo de comercio intrazona se realice principalmente mediante el sistema carretero. Es por esto que existe una red de carreteras que une Montevideo con las principales ciudades de la región. Tres puentes sobre el Río Uruguay comunican al país con Argentina en las ciudades de Salto, Paysandú y Fray Bentos, mientras que con Brasil el acceso se realiza a través de fronteras terrestres por las ciudades de Bella Unión, Rivera, Río Branco y Chuy.

Figura N°5- Conectividad de las principales carreteras de Uruguay con Brasil y Argentina²²



²¹ Nota: Se considera el pavimento superior y medio.

²² Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI.

- » La **red ferroviaria de Uruguay** cuenta con una **extensión de 3.073 km**, de los cuales solamente 1.652 se encuentran actualmente en operación, y un parque de 35 locomotoras de vía principal y 1.406 vagones, grúas pórticos y espacios disponibles. La red ferroviaria de AFE se conecta con las redes de Argentina y Brasil. Con Argentina a través del “Puente Internacional de Salto Grande” que une las ciudades de Salto y Concordia. Con Brasil las redes se conectan en el Paso de Frontera Rivera-Livramento.
- » **Régimen legal atractivo que permite utilizar individualmente enclaves o combinar diversas modalidades** (Zonas Francas, Puertos Libres, Aeropuertos Libres y Depósitos Aduaneros), donde no se abonan tributos aduaneros ni impuestos a la importación o a la exportación, facilitando la realización de operaciones logísticas. (Ver punto 6 del informe)

4.1. Posicionamiento del sector logístico de Uruguay

A continuación se presentan los principales rankings que relevan los mejores países para brindar servicios logísticos:

- » **Infraestructura portuaria y de carreteras:** Uruguay es el segundo país de América del Sur en cuanto a calidad de la infraestructura portuaria y el tercero en cuanto a la calidad de sus carreteras (The Global Competitiveness Report 2013, World Economic Forum). La red de carreteras es la más densa de América Latina, 45 km de carreteras pavimentadas por cada 1.000 km² de superficie.
- » **Desarrollo logístico:** Uruguay ocupa el 4º lugar en América del Sur en materia de desarrollo logístico y se ubica en el puesto 56º del ranking mundial entre 155 países (Banco Mundial, 2012), mejorando su posición respecto a 2011 (puesto 79). La mejor posición en el ranking se debió principalmente a la mejora en los tiempos de entrega así como a la calidad y competencia de las actividades de logística, y en los procesos aduaneros y a la infraestructura relacionada con el comercio, entre otros.
- » **Infraestructura en transporte :** Uruguay ocupa el tercer puesto en el Índice de Infraestructura en transporte del Latin Business Chronicle (2011), después de Panamá y Chile.

Figura Nº 6 – Mapa de las principales vías férreas de Uruguay



Figura Nº 7 – Mapa de las principales carreteras de Uruguay



5. Actores vinculados al Sector Logístico en Uruguay

El sector logístico involucra diversos actores que se presentan en el cuadro a continuación. Como se puede observar, estos son principalmente actores vinculados con servicios de comercio exterior, transporte carretero internacional y servicios portuarios.

Cuadro N°10- Actores del sector logístico²³

Tipo de Operador	Cantidad
Administrador portuario	1
Aerolíneas	13
Agencias Marítimas	42
Agentes de carga	84
Amarre y desamarre	12
Armadores	6
Couriers	11
Depósitos Zona Franca	13
Depósitos Extraportuario	16
Depósitos Puerto Libre	14
Despachantes	351
Lanchaje	4
Proveedores de abordaje	76
Remolques	2
Reparaciones a flota	10
Servicios de apoyo	28
Surveyors	9
Terminal Aeroportuaria	1
Terminales Portuarias	6
Transporte Ferroviario	1
Transporte carretero (no internacional)	741
Transporte carretero internacional	237
Zonas Francas	12
Total general:	1.690

En el apartado siguiente se presentan las principales terminales de contenedores en el Puerto de Montevideo, terminales en el puerto de Nueva Palmira, operador de carga en el Aeropuerto Internacional de Carrasco (AIC), operadores logísticos exportadores y los operadores logísticos internos.

5.1. Terminales de contenedores en el Puerto de Montevideo

El Puerto de Montevideo-único en Uruguay que trabaja con contenedores- cuenta con dos operadores: Terminal Cuenca del Plata y Montecon.

Terminal Cuenta del Plata (TCP)²⁴

TCP es la concesionaria de la Terminal de Contenedores del Puerto de Montevideo desde 2001, por un período de 30 años. Es una de las tres empresas con que opera el grupo belga Katoen Natie en el negocio portuario y logístico en Uruguay (las otras dos son Seaport Terminals Montevideo S.A. y Nelsury S.A.). Katoen Natie es propietaria de 80% de TCP y la Administración Nacional de Puertos (ANP), es propietaria del restante 20%. Esta terminal concentra aproximadamente el 65% del movimiento del puerto en el año 2011, disminuyendo su participación en el 2012 al 50%. La empresa lleva realizadas inversiones por un monto de más de US\$ 200 millones (noviembre



²³ Fuente: Inalog.

²⁴ Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI en base a datos de Katoen Natie.

2012). Éstas comprenden un muelle de 350 metros de largo, que se suma al existente de 288 metros; ampliación de la playa de contenedores con más de 20 hectáreas ganadas a la bahía; incorporación de 8 grúas pórtico y equipos straddle-carriers para transportar contenedores, así como aumento sustancial de tomas eléctricas para contenedores refrigerados y la ampliación de su depósito de logística.

La empresa ofrece entre sus servicios: carga y descarga de buque, camiones y trenes; conexión y monitoreo de contenedores refrigerados; depósito para contenedores llenos y vacíos; reparación y limpieza de contenedores; consolidación y des consolidación de contenedores; logística y almacenaje y ofrece el único lugar para el lavado de contenedores con mercadería peligrosa dentro del puerto. TCP ha logrado aumentar la productividad del Puerto de Montevideo y ha obtenido certificaciones de Calidad (ISO 9000), de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHS 18000) y de Medioambiente (ISO 14000).

Montecon²⁵

Montecon es una empresa uruguaya –instalada en el puerto de Montevideo en 2000- responsable del movimiento de cerca del 50% de los contenedores del Puerto de Montevideo en el año 2012, atendiendo al 90% de las principales líneas marítimas del mundo que llegan a Uruguay. El 74% de la carga es de comercio exterior uruguayo, importación, exportación y contenedores vacíos para servir a dichos tráficos, mientras que el restante 26% son transbordos de la región, incluida carga refrigerada, y contenedores vacíos. En 2007 se reestructuró la propiedad de Montecon con la asociación de dos importantes grupos empresariales: Grupo Schandy de Uruguay y Grupo Ultramar de Chile.



Las inversiones realizadas por la empresa en maquinaria y equipamiento sumaron US\$ 12,9 millones en 2011, la mayor inversión realizada por un privado en el puerto en el último año y acumulan US\$ 25 millones en los últimos 5 años. Entre estas inversiones se destaca la compra de una grúa móvil Super Post Panamax - Liebherr LHM 600 (la más grande disponible en el mundo), que llegará a Montevideo a mediados del año próximo y dos nuevas grúas RTG Kalmar E-One (Rubber Tyred Gantry) de 6 filas y 5 contenedores de alto con auto steering mediante satélites GPS.

La empresa presta servicios de operaciones portuarias y logísticas, incluyendo entre sus actividades las operaciones de buques portacontenedores, carga general, graneles sólidos, vehículos en formato rodante y todo tipo de estibas especiales incluyendo cargas de proyecto de alto tonelaje y variada configuración. Todo esto complementado con la gestión de stock de contenedores cargados y vacíos con los respectivos servicios complementarios necesarios para ello, suministro de energía para contenedores Reefer, custodia especial para mercadería peligrosa, reparaciones de estructura y maquinaria Reefer entre otros. Las operaciones de Montecon están enmarcadas en altos estándares de Seguridad (ISPS), y Seguridad y Salud Ocupacional (SYSO).

5.2. Terminales en el Puerto de Nueva Palmira

El Sistema Portuario de Nueva Palmira comprende tres muelles: Oficial, Navíos y Ontur.

❖ El **Muelle Oficial** funciona en régimen de Puerto Libre, pertenece a la ANP y cuenta con varios operadores portuarios. El operador Terminales Graneleras Uruguayas S.A. (TGU) dispone de silos en el predio del puerto- por concesión del MGAP- para almacenaje de granos (trigo, soja, maíz, etc.) con capacidad de 72.000 toneladas, que se movilizan desde las embarcaciones a los silos (y a la inversa) mediante una cinta transportadora. Otros operadores movilizan carga general, siendo las más importantes fertilizantes y cemento Portland elaborados en el país y transportados en camión hacia las barcasas y exportados luego a Paraguay. La principal importación es a granel y consiste en materias primas para producir fertilizantes.

²⁵ Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI en base a datos de Montecon.

❖ El muelle privado de **Corporación Navíos S.A.**, ubicado al sur del Muelle Oficial, es usuario de la Zona Franca Nueva Palmira y está dedicado exclusivamente a operaciones de transferencia de cargas a granel, a barcos de ultramar. El puerto cuenta con dos muelles, uno de ultramar, de 240 metros de eslora, y otro de 170 metros de eslora, equipado con una grúa fija y un sistema de descarga de barcazas que lo posiciona, de acuerdo con la empresa, como el más eficiente de la Hidrovía. La terminal portuaria de Corporación Navíos S.A. recibe cargas desde barcazas y desde camiones para ser almacenada en sus propios silos a la espera de su posterior embarque al exterior. La carga en buques se realiza mecánicamente por medio de un sistema de cintas transportadoras, que permiten cargar hasta 20.000 toneladas por día. Además, permite la descarga desde barcazas, a un ritmo de hasta 14.000 toneladas por día. En cuanto al recibo de cargas a en camiones, la misma se realiza a través de cuatro puntos de plataformas volcadoras que logran un recibo de hasta 1.200 toneladas por hora.

❖ El muelle privado de la **Terminal Ontur**, operativo desde 2007, es también usuario de la Zona Franca Nueva Palmira, y es la única terminal que dispone de un depósito cerrado de 30.000 m². Moviliza principalmente celulosa transportada en barcazas por el Río Uruguay desde la planta de UPM en Fray Bentos. También embarca graneles y carga general (algunos contenedores, vehículos y maquinaria, etc.), pudiendo entrar camiones hasta el pie del buque. Cuenta con dos grúas en su muelle fluvial, una tipo pórtico y otra con capacidades de 22 ton y 45 ton a 26 m de su eje, respectivamente.

5.3. Operador de carga en el Aeropuerto Internacional de Carrasco (AIC)

Terminal de Cargas Uruguay (TCU)²⁶

Terminal de Cargas Uruguay (TCU) es desde 2004 la empresa responsable de la operación de la carga aérea en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. El plazo de la concesión es por 20 años y el contrato de gestión aeroportuario prevé una opción de 10 años adicionales. En la terminal se procesa el 100% del comercio internacional de Uruguay que se realiza vía aérea.

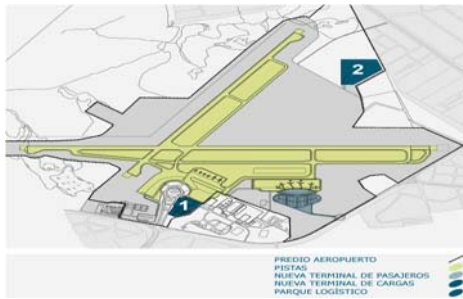


La primera etapa del plan de obras de la Terminal fue concluida en 2009, habiéndose efectivizado la sustitución de la infraestructura existente por nuevas instalaciones que representaron un crecimiento del 245% en superficie. Luego de posteriores obras, se obtuvo un nuevo depósito y la nueva infraestructura construida totalizó 13.500 m² distribuidos entre depósitos (10.500 m²) y oficinas (3.500 m²), incluyendo cámaras de frío con 2.100 m³ y sectores segregados según tipo de operación (químicos/farmacéuticos, electrónicos, etc.). El Concesionario del Aeropuerto tiene habilitada una superficie adicional de 8 hectáreas para el desarrollo de servicios logísticos en régimen de Aeropuerto Libre.

Esta plataforma logística es utilizada principalmente por compañías multinacionales de los rubros electrónico y farmacéutico, que han adoptado el Aeropuerto como Centro de Distribución hacia la región. A la posibilidad de almacenar stocks y operar en el aeropuerto como si se tratase de una extensión del depósito principal de la empresa, se le suma una operativa de trasbordo muy sencilla y eficiente que permite conectar mercadería en distintos vuelos dentro del predio aeroportuario sin necesidad de realizar trámites ni gestionar autorizaciones formales para su movimiento.

²⁶ Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI en base a datos de TCU.

Figura Nº 8- Terminal de cargas del Aeropuerto Internacional de Carrasco



Características	Nueva Terminal
Función Principal	Depósito fiscal + Aeropuerto libre
Superficie total (m2)	13.500 (ampliables)
Posición de estiba	1600
Docks de carga (imp.)	16
Docks de carga (exp.)	12
Cámaras de frío (m2)	2.100
Sup. de depósito (m2)	10.500
Sup. De oficinas (m2)	3.500
Capacidad instalada (tons/años)	60.000
Otras funcionalidades	Terminales de autogestión, salas disponibles, WI-FI, etc.

5.4. Operadores logísticos exportadores

En el Puerto de Montevideo varias empresas son concesionarias o permisarias de depósitos y otras áreas propiedad de la ANP, que se conceden por un tiempo determinado. Los permisos son otorgados con plazos de hasta 3 años y las concesiones por hasta 15 años, pudiéndose incrementar los años dependiendo del canon a pagar y de la inversión en infraestructura de los proyectos. En los depósitos suelen realizarse actividades logísticas de valor agregado a la mercadería.

A continuación se destacan algunos ejemplos:

Comfrig²⁷



Comfrig pertenece a la empresa coreana Insung Corporation, disponiendo de cámaras de frío para almacenamiento principalmente de pescado, pero también otro tipo de congelados como carnes, frutas y vegetales. Adyacente a las cámaras disponen de un área de depósito de contenedores de 1.000 m², así como fuentes de energía para conectar contenedores refrigerados. Comfrig recibe flotas pesqueras de China, Corea, Europa y Rusia que operan en el Atlántico Sur, contando con servicios de consolidación y desconsolidación, paletización y despaletización, etiquetado, embalaje y clasificación de la carga, la cual se exporta a las regiones mencionadas.

Jaume & Seré²⁸

Jaume & Seré posee depósitos que operan bajo la firma Rilcomar, realizando tareas logísticas, de almacenaje y distribución propias de Puerto Libre, pero sin modificar la naturaleza de los productos. Esta operativa se complementa con depósitos propios en Zona Franca de Colonia, Zona Franca Libertad y Zona Franca Rivera, para cubrir toda la gama de necesidades en cuanto a industrialización de productos, almacenaje, distribución, reenvasado, clasificación y reetiquetado.



Grupo RAS²⁹



Grupo RAS es una empresa de capitales uruguayos especializada en la administración de servicios logísticos, con filiales en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, México y Paraguay. El Grupo ofrece integrar las cadenas de abastecimiento desde el fabricante o proveedor en el exterior hasta el destino final en el MERCOSUR, Chile, Bolivia y México. Grupo RAS ha creado el Polo Logístico Portuario (PLP), especializado en la distribución regional de mercaderías utilizando las ventajas que brinda el Puerto Libre de Montevideo, donde cuenta con 40.000 m² techados y una terminal de contenedores de 10.000 m², cámaras de frío, un *show room* al

²⁷ Fuentes: www.comfrig.com.

²⁸ Fuente: www.jaumeysere.com.

²⁹ Fuentes: www.gruporas.com.

servicio de clientes regionales que quieran promocionar sus productos que desean ingresar a la región, sala de conferencias, etc.

Lobraus³⁰

Lobraus es una empresa brasileña fundada en 1989 que decidió trasladar su casa central a Uruguay. Ha operado el concepto de la cadena de abastecimiento en todas las áreas, incluyendo logística y sistemas de información. Está localizada en el Puerto de Montevideo, siendo un *hub* de distribución para todo el MERCOSUR, contando con depósitos en el recinto portuario. En 2012 la empresa también se instaló en Puntas de Sayago con el objetivo de expandir las actividades de movilización de cargas. Según el presidente de la empresa, para el cierre de 2012 la operativa de la empresa habrá crecido 30%.



Costa Oriental³¹



Costa Oriental S.A. es una empresa proveedora de servicios logísticos en Zonas Francas uruguayas con más de 25 años de experiencia brindando soluciones logísticas particulares a clientes globales. Fundada en 1983 en Zona Franca de Colonia, en 1992 se constituye en el primer usuario de Zona Franca de Montevideo (Zonamerica). En 1997 el grupo belga Katoen Natie adquiere parte de su paquete accionario, y en el año 2000 se crea Costa Logística, empresa que brinda servicios logísticos y de distribución para el mercado local.

Transcarga³²

Transcarga es una empresa nacional fundada en 1976 que ofrece servicios de logística a través de múltiples posibilidades: Transcarga ZFM en Zonamerica, en la Zona Franca de Libertad, opera con otro depósito en el Puerto de Montevideo bajo régimen de Puerto Libre y posee un Centro de Distribución Nacional ubicado próximo a los accesos a Montevideo. La empresa ofrece servicios logísticos regionales realizando operaciones que incluyen coordinación del transporte nacional y regional, control de la carga, seguros, despachos, y en Transcarga ZFM (en Zonamerica) diversas actividades de valor agregado, comerciales, industriales o de servicios (fraccionamiento, agrupado, re-embalaje, fabricación, desarrollo de software, gestión de inventarios, administración a distancia, emisión de certificados de depósito y warrants, etc.).



Ralesur/DB Schenker³³

Partner of the DB Schenker Network



Ralesur S.A.

Ralesur, empresa fundada en 1996, realiza en Uruguay operaciones logísticas asociada a DB Schenker, empresa alemana que cuenta con 88.000 empleados distribuidos en 2.000 ubicaciones en 130 países. En ese carácter dispone de trato con líneas marítimas y aéreas de primer nivel mundial que le permiten realizar entregas puerta a puerta. En su depósito de Zonamerica se realizan actividades logísticas para la región (CDR), disponiendo para Uruguay de su propia flota de camiones.

Inancor SA³⁴

Inancor SA es una empresa del grupo ED&F MAN dedicada al almacenaje, distribución y servicios logísticos en general. En 1998, la empresa se instaló como Centro de Operaciones del Grupo para la Región con el fin de desarrollar



³⁰ Fuente: www.lobraus.net y Diario El País.

³¹ Fuentes: www.costaoriental.com.

³² Fuentes: www.transcarga.com.

³³ Fuentes: www.alesur.com.uy.

³⁴ Fuente: www.inancor.com.uy.

soluciones “a medida” para clientes que requieren de una infraestructura y un apoyo logístico integral.

Logistics Services³⁵



Empresa dedicada a los servicios de almacenaje, administración de inventarios y despachos de empresas multinacionales con operaciones comerciales en los países de la región Mercosur y otros puntos de Latinoamérica.

5.5. Operadores logísticos internos

Plateran S.A. (Farmared-Logired)

Es una empresa uruguaya con certificación ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004 que brinda soluciones logísticas y de distribución dentro del país, con una alta especialización en productos vinculados a la salud y al consumo. Desde hace años mantiene una actividad permanente en este sector, contando actualmente con un equipo de 160 trabajadores y seis locales con más de 16.000 m², con sistemas informáticos con aplicaciones tipo web a las que los usuarios pueden acceder por Internet.



Murchison (Uruguay) S.A.



Comenzó a operar en Uruguay en 1985, prestando servicios logísticos integrales. Actualmente opera tres centros de almacenaje y distribución en Montevideo, así como logística in-house. Los servicios que ofrece la empresa son los de traslado de contenedores y mercadería general, descarga/carga de mercaderías, retiro y acondicionamiento de productos, almacenaje de mercaderías, control y administración de inventarios, picking/ preparación y distribución de pedidos, entregas “just in time”, preparación de pedidos y distribución de mercadería. Otros operadores logísticos que realizan principalmente actividades a nivel local son, Frigorífico Modelo, Tiempost, Calico, Logipark, Interflet Cargo, Exo Logística, Bomport, DSL-Milanco y Costa Logística.

³⁵ Fuente: www.logistics.com.uy.

6. Marco regulatorio

6.1. Ley de Promoción y Protección de Inversiones

La inversión extranjera directa en Uruguay ha crecido fuertemente, triplicándose en los últimos seis años. Uruguay se ha posicionado como uno de los principales receptores de inversión extranjera en América del Sur. En 2011, la IED alcanzó su máximo histórico -USD 2.614 millones- representando el 5,6% del PIB. En abril de 2012, la calificadora Standard & Poor's otorgó a Uruguay el Grado Inversor y en julio de 2012 lo hizo la calificadora Moodys, lo que refleja entre otros, la confianza que genera el marco institucional del país y la conducción de la política económica.

El inversor extranjero goza de los mismos beneficios que el inversor nacional y no requiere autorización previa para instalarse en Uruguay. La ley 16.906 del 7/1/98 declara de interés nacional la promoción y protección de inversiones nacionales y extranjeras. Los Decretos 455/007 y 002/012 actualizaron la reglamentación de dicha ley. En virtud de la misma y para los proyectos de inversión en cualquier sector de actividad que se presenten y sean promovidos por el Poder Ejecutivo, se permite computar como parte del pago del Impuesto a las Rentas (IRAE) entre el 20% y el 100% del monto invertido, según tipificación del proyecto. La tasa normal del IRAE es de 25%. También se exonera del Impuesto al Patrimonio los bienes muebles del activo fijo y obras civiles y se recupera el IVA de las compras de materiales y servicios para estas últimas. Asimismo, dicha ley exonera de tasas o tributos la importación de bienes muebles del activo fijo, declarados no competitivos de la industria nacional.

6.2. Ley de Participación Pública-Privada

Se entiende por participación pública – privada (PPP) todos los contratos en que una Administración Pública encarga a un privado, por un período determinado, el diseño, la construcción y la operación de infraestructura o alguna de dichas prestaciones, además de la financiación. La Ley Nº 18.786 de Julio de 2011 establece el marco regulatorio aplicable a este régimen.

Bajo los límites establecidos constitucionalmente, dichos contratos podrán celebrarse para el desarrollo de infraestructura en los siguientes sectores de actividad:

- ✓ Obras viales, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias
- ✓ Obras de infraestructura energética
- ✓ Obras de disposición y tratamiento de residuos
- ✓ Obras de infraestructura social, incluyendo cárceles, centros de salud, centros educativos, viviendas de interés social, complejos deportivos y obras de mejoramiento, equipamiento y desarrollo urbano.

El procedimiento de contratación consta de varias etapas: inicio del proceso, evaluación previa, aprobación de estudios de evaluación previa, llamado público a interesados, presentación de las ofertas, examen de las ofertas y adjudicación de las mismas.

Varias instituciones componen el marco institucional referente a este tipo de contratos. La Unidad de Proyectos de Participación Público-Privada funciona en el Ministerio de Economía y Finanzas y entre otros aspectos es la responsable de realizar el seguimiento de los aspectos económicos y financieros, ligados a los estudios previos de los proyectos. Por otra parte, la Administración Pública contratante se responsabiliza por del diseño, estructuración y celebración de contratos de Participación Público-Privada, así como del control, de su correcta ejecución y del cumplimiento de las obligaciones asumidas por los contratantes. El fomento de los proyectos de Participación Público-Privada y la elaboración de los lineamientos técnicos aplicables a dichos proyectos es responsabilidad de La Corporación Nacional para el Desarrollo. Por su parte, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, entre otras tareas, es responsable de asegurar el adecuado desarrollo de cada proyecto según las condiciones y características fundamentales del modelo de contratación de PPP.

Los proyectos presentados bajo este régimen vinculados a temas logísticos son los siguientes: Red Nacional de Carreteras - Paquete de siete corredores viales, Sistema Ferroviario - Dos circuitos ramales ferroviarios, Puerto de aguas profundas y comerciales y un Centro logístico. (Ver punto 7 del informe).

6.3. Ley de Zonas Francas

Actualmente existen **12 Zonas Francas** en Uruguay: Nueva Palmira, Fray Bentos, Libertad, Punta Pereira, Colonia, Colonia Suiza, Floridasur, Rivera, Zonamerica, WTC Free Zone, Parque de las Ciencias y Aguada Park. Las zonas francas forman parte del motor de crecimiento de la economía uruguaya y emplean una gran cantidad de personas, muchas de ellas con alto nivel de capacitación. Según el cuarto censo de Zonas Francas realizado por el Instituto Nacional de Estadística³⁶, el Valor Agregado Bruto de las zonas francas - medido a precios corrientes - fue de 4,32% en 2010.

En Uruguay las zonas francas tienen una amplia diversidad de actividades, con un alto potencial hacia el futuro. Entre las diversas actividades se destacan las enfocadas a la comercialización de bienes y a las dedicadas a prestar servicios. Las zonas francas en Uruguay comenzaron como polos logísticos, pero con el correr de los años surgieron otras que prestan servicios para el extranjero y para Uruguay, como el caso de las actividades administrativas tercerizadas, call centers y desarrollo de software, entre otros.

Dentro de las zonas francas que presentan como actividad principal la comercialización de bienes se destacan: Zona Franca Fray Bentos en donde se desarrolla sus actividades la empresa UPM, Zona Franca de Nueva Palmira - exclave dedicado a la reexportación de granos, Zona Franca de Colonia- en donde se desarrollan principalmente actividades de la empresa Pepsico -, Zona Franca de Punta Pereira – exclave en donde se desarrollará la actividad de la empresa Montes del Plata S.A. dedicada a la producción de pasta de celulosa- y la Zona Franca Parque de las Ciencias- enfocada en proyectos industriales, de logística y de servicios de packaging³⁷.



Otras zonas francas que existen en Uruguay son: Zona Franca Florida en donde se desarrollan principalmente actividades logísticas para toda la región, Zona Franca Libertad, parque comercial, industrial y de servicios, playa de contenedores, de vehículos y de maquinaria vial, Zona Franca Rivera, exclave que busca transformarse en un complejo industrial y logístico fundado en la producción de la madera y Zona Franca Colonia Suiza, que es principalmente un parque Industrial, comercial y de servicios en la que se desarrolla un centro de distribución de mercaderías³⁸.

Las zonas francas enfocadas en la prestación de **servicios** son³⁹:

- **Zonamerica:** primer ZF en instalarse en el país⁴⁰, ubicada sobre la Ruta 8, Km 17,5. Actualmente cuenta con 8 plataformas de negocios, casi 300 empresas instaladas y genera más de 9.000 puestos de trabajo. En BPO/KPO existen numerosas empresas instaladas (Sabre Holdings, Despegar.com, Ocwen,

³⁶ Información extraída del “4to. Censo de zonas francas años 2009 – 2010 informe final - Diciembre 2012”, Instituto Nacional de Estadísticas, Dirección General de Comercio del Ministerio de Economía y Finanzas (DGC del MEF) y el Banco Central del Uruguay.

³⁷ Información disponible en: www.upmuruguay.com.uy, <http://www.zonafrancacolonia.com/>, <http://www.zonapdc.com/uruguay/>

²¹ Fuente: <http://www.floridasur.com.uy>, <http://www.zonafrancacolonia-suiza.com/>, <http://www.zonafranca.com.uy/>

³⁹ Información disponible en: <http://www.zonamerica.com/>, <http://www.aguadapark.com>, <http://www.wtcfreezone.com/>

⁴⁰ Zona Franca de Montevideo (hoy Zonamerica) fue creada por Resolución del Poder Ejecutivo en Febrero de 1990: <http://www.zfrancas.gub.uy/espanol/legislacion/resoluciones/resolPE/resolPE1990-02-16.pdf>

Seprona, Assist Card, Brilox, Godana, CTC2, CISA, AIVA y Group RCI, entre otras). En Tecnologías de la Información se han instalado también varias empresas (TCS, Verifone, Bantotal, y Lynkos). Además, existen varias empresas de consultoría (Ferrere Internacional, PwC, Deloitte, Merrill Lynch, KPMG, entre otras).



Actualmente, se están construyendo dos edificios más en Zonamerica: "Celebra", que agregará 8.000 m² de oficinas en 2013 para ofrecer en alquiler y otro para el traslado a Uruguay de la casa matriz de una empresa farmacéutica.

Por mayor información: www.zonamerica.com

- **Aguada Park**, ubicada próxima al centro y al puerto de Montevideo, cuenta con infraestructura de última generación en una torre de 19 pisos (22.000 m²) y una inversión total de US\$ 50 millones (terreno, dos edificios y equipamiento). A noviembre de 2012 tiene una ocupación de 95%, albergando empresas de desarrollo de software, call centers, BPO y servicios compartidos, servicios financieros, servicios profesionales y trading (agribusiness, vestimenta, energía, navieras), enfocadas a la exportación de servicios. Se destaca la presencia de: APAC Customer Services, Globant, Mercado Libre, Corporación Navíos, Travel Leaders, Banco Itaú, Teyma y Sabre Holdings, entre otras. El personal ocupado entre todas estas empresa es de 1.200 personas aproximadamente (noviembre 2012).



A principios de 2013, comenzará la construcción de una segunda torre, 6.700 m² de obras con una inversión estimada en US\$ 18 millones y se proyecta construir la tercera torre en 2015.

Por mayor información: www.aguadapark.com

- **World Trade Center (WTC) Free Zone**, ZF de Servicios emplazada en una ubicación estratégica de Montevideo, en una zona con diversidad de bancos, hoteles y restaurantes. Se podrán arrendar espacios de oficinas flexibles, desde oficinas de aproximadamente 40 m² hasta pisos enteros, con servicios de telecomunicaciones de última tecnología. WTC Free Zone cuenta también con el primer helipuerto internacional del país y de la región. Algunas de las empresas instaladas en WTC Free Zone vinculadas al sector servicios son: Compass Group, Latinbroker, entre otros.



WTC Free Zone cuenta también con empresas de servicios dedicadas a sectores como la energía, arquitectura, etc.: Estudios Energéticos Consultores, Patagonia Geosciences, Área Constructora y Contract Global Services, entre otras.

Por mayor información: www.wtcfreezone.com

Régimen y ventajas impositivas

Las Zonas Francas en Uruguay fueron establecidas en 1923 con el fin de desarrollar polos industriales en el interior del país, y fueron reformuladas por la Ley N° 15.921 del 17 de diciembre de 1987. Estas pueden ser de explotación privada o estatal: las privadas son administradas por particulares - autorizados por el gobierno-, que a través del Área de Zonas Francas de la Dirección General de Comercio, las administra, supervisa y controla.

En las Zonas Francas pueden desarrollarse cualquier tipo de actividad: comercial, industrial o de servicios. Las diversas actividades pueden implicar transformación de mercaderías, almacenamiento, armado y desarmado de embarques, y prestarse servicios desde las Zonas Francas a terceros países y, en algunos casos, a Uruguay. La actividad industrial puede implicar no solo agregado de valor sino también cambio de la naturaleza. Las empresas habilitadas para desarrollar actividades en las zonas francas pueden ser personas físicas o jurídicas bajo cualquier forma societaria, admitiéndose las sociedades con acciones al

portador, lo que asegura el anonimato del inversor (usuarios de zona franca). En cuanto a las personas jurídicas no se limita la forma pero sí que el objeto sea exclusivo. No existe diferencia alguna entre inversiones nacionales y extranjeras ni se requiere para las últimas ningún tipo de trámite o requisito especial, pudiendo las empresas extranjeras establecer sucursales. El 25% del personal puede ser extranjero, pudiendo renunciar a la tributación a la seguridad social del Uruguay⁴¹.

Las ventas desde territorio aduanero nacional a la Zona Franca se consideran exportaciones del país y las ventas desde la Zona Franca al territorio aduanero nacional se consideran importaciones, sujetas a los tributos aduaneros e impuestos nacionales correspondientes. Esto es así porque una zona franca no es parte del territorio aduanero uruguayo, es un exclave, y sucede lo mismo que en un puerto franco, aeropuerto, etc. Las ventas desde Zona Franca hacia el MERCOSUR están sujetas al Arancel Externo Común (AEC) del bloque, que rige para los bienes procedentes de terceros países, salvo excepciones taxativamente establecidas en acuerdos bilaterales negociados en el marco del MERCOSUR con Argentina y Brasil. Esto se debe a que en zona franca la mercadería pierde el origen⁴². Las actividades de los usuarios de Zonas Francas no están gravadas por algunos impuestos:

- Impuesto a la Renta a las Actividades Económicas (IRAE) ni por el Impuesto al Patrimonio (IP), ni por ningún otro impuesto nacional.
- Los dividendos pagados a accionistas domiciliados en el exterior tampoco abonan impuestos en el país.
- El personal extranjero (hasta 25% del total ocupado) puede optar por no abonar contribuciones a la seguridad social en Uruguay.
- Las ventas y las compras al exterior de bienes y servicios no están gravadas por el Impuesto al Valor Agregado (IVA), como tampoco lo están las ventas y prestaciones de servicios dentro de la Zona Franca.
- Las entidades no residentes tampoco abonan IRAE por las actividades desarrolladas con mercaderías de origen extranjero manifestadas en tránsito o depositadas en Zona Franca, cuando aquéllas no tengan como destino el territorio aduanero nacional. Tampoco abonan IRAE cuando las ventas que tengan como destino el territorio nacional no superen el 5% del total de enajenaciones de mercaderías en tránsito o depositadas en Zona Franca.
- Las mercaderías que intercambian las Zonas Francas con el resto del mundo están exentas de tributos aduaneros.

Es importante destacar que a fines de diciembre de 2012 el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) enviará al Parlamento un Proyecto de Ley para modernizar y actualizar el régimen de zonas francas. El nuevo Proyecto de Ley se basa en tres pilares:

- Fomentar la incorporación de mano de obra calificada; esto implica impulsar proyectos intensivos en conocimiento o con alto contenido tecnológico.
- Flexibilizar el requisito de personal ocupado nacional y extranjero; esto último es necesario para acompañar las inversiones extranjeras de envergadura que se han recibido en los últimos años.
- Mitigar las asimetrías territoriales; lo que implicará dar beneficios diferenciales a las Zonas Francas que se desarrollen en el interior del país.

Asimismo, se prevé una modificación en el nombre de estos exclaves que podrían llamarse “Zonas Económicas Especiales” –una definición más amplia para el desarrollo de las actividades- y también se podrán crear “Zonas Temáticas de Servicios”.

⁴¹Nota: Este porcentaje en casos justificados puede ser ampliado, con previa autorización del gobierno.

⁴²Nota: En las zonas francas de Tierra del Fuego y Manaos la mercadería no pierde el origen por decisión del CMC 8/94, esto rige hasta 2013.

Por otra parte, el nuevo Código Aduanero (CAROU) y el Código Aduanero del Mercosur prevén que la legislación aduanera en Uruguay rija para todo el territorio nacional, por lo que la Aduana podrá controlar a la entrada, permanencia y salida de las ZZFF. Estos códigos aun no fueron aprobados.

6.4. Puertos y Aeropuertos Libres

El régimen de Puerto Libre fue establecido por la Ley de Puertos N° 16.246 de abril de 1992 y por su decreto reglamentario N° 412/992, tanto para el Puerto de Montevideo como para los demás puertos con capacidad para recibir naves de ultramar.

Entre otras consideraciones 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.

Asimismo, se establece la posibilidad de diversas operaciones sobre las mercaderías, incluyendo “operaciones de depósito, re-ensado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento”. A las personas jurídicas del exterior no se las grava con el Impuesto al Patrimonio por las mercaderías almacenadas, ni con el Impuesto a la Renta (IRAE) por las ganancias asociadas a tales mercaderías.

El CAROU, aun no aprobado, le agrega un plazo de depósito al puerto libre de 5 años prorrogable, hoy “ilimitado”.

El régimen de **Aeropuertos Libres** otorga importantes beneficios y facilidades a las operaciones realizadas sobre mercaderías que transitan por el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Está basado en el marco legal vigente en Uruguay desde el año 1992, y aplicado con suceso en el Puerto de Montevideo. Desde Agosto de 2008 el marco legal también aplica a la principal Terminal aeroportuaria del país. Los beneficios previstos en la ley se traducen en ventajas operativas, aduaneras y fiscales a aquellas empresas que realicen operaciones en el recinto aeroportuario.

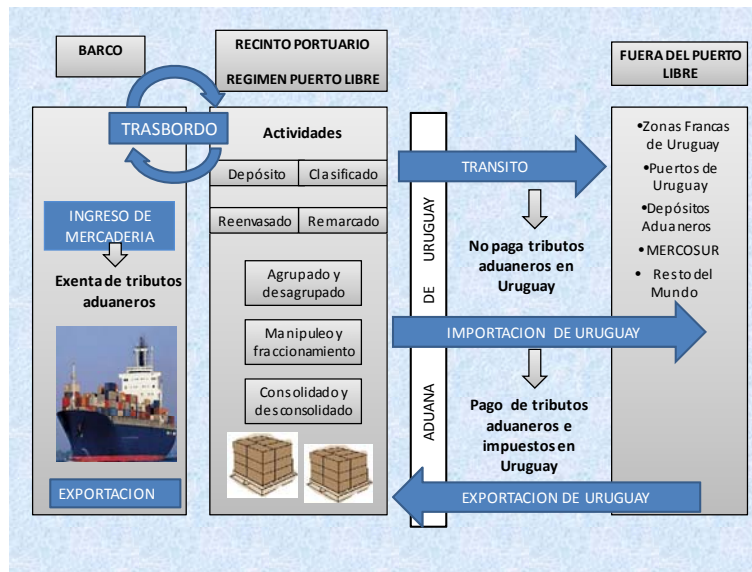
En 2002 la Ley N° 17.555 en su artículo N° 23 decretó la aplicación del régimen de Puerto Libre establecido en los artículos 2 y 3 de la ley N° 16.246 al Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Esto fue luego contemplado en el Decreto N° 376/02 reglamentario de la ley 17.555 en donde se señaló en forma explícita que los servicios se prestarán en régimen de Puerto Libre. En Noviembre de 2008 el Decreto 409/008 reglamenta la aplicación de la ley en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, dando origen al “Aeropuerto Libre”.

Desde ese momento, la principal Terminal aérea del país cuenta con un recinto aduanero aeroportuario en donde se pueden prestar diversos servicios de valor agregado logístico a la mercadería, dando lugar a la creación de un Centro de Distribución para la región.



Figura N°9- Actividades logísticas de mayor valor agregado realizadas en Puerto Libre⁴³



6.5. Depósitos Aduaneros

Previendo que la zona portuaria pudiera ser insuficiente para almacenar y realizar actividades logísticas, el Decreto Ley N° 15.691 del 7 de diciembre de 1984 (Código Aduanero) permitió el establecimiento de Depósitos Aduaneros para mercaderías en tránsito.

Depósitos Aduaneros: Son espacios cercados, cerrados o abiertos (ramblas), lanchas y pontones (depósitos flotantes) y tanques donde las mercaderías son almacenadas con autorización de la Aduana. Las mercaderías de procedencia extranjera se considerarán en tránsito por el territorio aduanero nacional y podrán desembarcarse y reembarcarse en cualquier momento, libres de tributos de importación o exportación de cualquier impuesto interno.

Los depósitos aduaneros pueden ser oficiales o fiscales, pertenecientes al Estado o arrendados por éste, y pueden ser particulares. Los depósitos, tanto fiscales como particulares habilitados al efecto, pueden ser de comercio, francos o industriales. Habrá depósitos especiales destinados al fraccionamiento de bultos.

El funcionamiento fiscal y aduanero de estos Depósitos Aduaneros es similar al de Puertos Libres, salvo que a diferencia de los Puertos Libres, en los Depósitos Aduaneros se pueden realizar actividades industriales, es decir, operaciones destinadas a variar la naturaleza de los bienes como:

- la incorporación de partes, artículos y productos procedentes de plaza (tales como industrialización de materias primas y productos semi-elaborados)
- el ajuste, ensamblado, montaje y acabado de vehículos, maquinarias y aparatos
- toda otra operación de transformación análoga⁴⁴

En los Depósitos Aduaneros las mercaderías no podrán permanecer en ese régimen por un plazo mayor a un año, incluso si se trasladan a otro depósito del mismo u otro titular⁴⁵. En los Puertos Libres no existe tal limitación. Respecto a los depósitos, el nuevo CAROU propone una nueva clasificación incluyendo los "depósitos logísticos" donde se puede realizar cambios de naturaleza pero no de origen sobre las mercaderías.

⁴³ Fuente: Elaboración de Uruguay XXI.

⁴⁴ Artículo 100 del Código Aduanero.

⁴⁵ Ley N° 16.736 de 5 de enero de 1996, Artículo 180; y Decreto N° 216/06 de 10 de julio de 2006, Artículo 21.

7. Inversiones en el sector

7.1. Proyectos de Inversión

La infraestructura es una política transversal que promueve el cambio estructural. La mejora en la infraestructura física favorece la diversificación productiva, promoviendo el encadenamiento productivo que es muy atractivo por su alto valor agregado. También, el contar con una infraestructura adecuada dinamiza el proceso de inserción en los mercados internacionales.

Se estima que en 2011, la inversión promovida vinculada al Hub logístico fue de US\$ 184 millones.

Cuadro N°11- Inversión Promovida vinculada al Hub Logístico⁴⁶

AÑO	US\$ Millones
2009	41
2010	87
2011	184
Enero - Noviembre 2012	170

En esta sección se presentan los proyectos de inversión en el sector logístico, considerando tanto los proyectos presentes como los futuros.

1- Puertos:

- **Puerto de Aguas Profundas (PAP):** El puerto de aguas profundas es determinante para viabilizar y mejorar la competitividad de la producción nacional y regional, concentrar diversas actividades estratégicas como constituirse en una base logística, terminal energética y para almacenamiento y profundizar la integración de Uruguay con Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay.

La principal institución pública para el desarrollo del proyecto será el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) ⁴⁷. El diseño, construcción, operación y financiación del PAP estará a cargo de un Grupo Desarrollador Privado, que realizará tales actividades bajo el régimen jurídico del Contrato de Participación Público-Privada, regulado por la Ley 18.786, que se suscribirá con un plazo no inferior a 30 años. El Grupo Desarrollador Privado actuará en régimen de mono-operador respecto de todo el PAP; sin perjuicio de su derecho a subcontratar determinadas actividades o ciertos tipos de operaciones portuarias y logísticas.

Se espera que el puerto tenga 5 veces más actividad que el de Montevideo y 2,5 más que todos los puertos uruguayos juntos (Incluye: Mdeo, Nueva Palmira, Juan Lacaze, Paysandú, Fray Bentos y Colonia) y que en un principio opere básicamente con cargas a granel (granos, minerales, líquidos); sin perjuicio de evolucionar al manejo de otro tipo de cargas (contenedores). **La inversión para el desarrollo del PAP se estima en una cifra del entorno de los US\$ 1.000 millones.** El PAP se ubicará en la costa atlántica del Departamento de Rocha, en el balneario El Palenque. La ubicación definida constituye la opción más interesante para la radicación del PAP: permite acceder fácilmente a profundidades naturales del orden de 20m en el Océano Atlántico, con un costo acotado de construcción de las obras marítimas (canal de acceso, dársenas, etc.) y su posterior mantenimiento.

⁴⁶ Fuente: Elaborado por INALOG en base a información de COMAP - Comisión de Aplicación de la Ley de Inversiones. Se incluyeron las siguientes categorías: Logística, Logística Agro, Free Shop y Zonas Francas.

⁴⁷ El Poder Ejecutivo dispuso oportunamente la conformación de una Comisión Interministerial (la CIPAP) a quien cometi6 el estudio del proyecto y el asesoramiento durante todo el proceso de estructuración, hasta el cierre contractual correspondiente a la incorporación de la participación privada, llamada Comisión Interministerial "Puerto de Aguas Profundas" (CIPAP). Esta Comisión está integrada por un delegado del Presidente de la República (y en rol de presidencia de dicha comisión), y los Subsecretarios de los Ministerios de Economía y Finanzas; de Transporte y Obras Públicas; de Industria, Energía y Minería; de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente; y de Defensa.

En el mediano plazo, el PAP es el atractivo principal para una logística ferroviaria que conectará toda la región de la hidrovía (Bolivia, Paraguay, Argentina y Brasil) con una nueva salida al Atlántico que multiplicará las oportunidades de negocio para granos, fertilizantes, minerales, productos manufacturados, etc. Estas oportunidades están ligadas a las Obras de infraestructura que permitan reconectar Montevideo con los puertos de Fray Bentos, el cruce hacia Argentina y Paraguay en Salto Grande, la conexión con la Hidrovía Laguna Merin-Laguna dos patos y el puerto de aguas profundas del palenque.

Cuadro Nº12- Proyección de demanda de cargas por el puerto⁴⁸

Producto	Volumen (ton)	Origen	Destino	Acceso al PAP
Hierro	16 millones	Uruguay	Lejano Oriente	Terrestre
Hierro	3 millones	Bolivia	Lejano Oriente	Hidrovía PP
Hierro	17 millones	Brasil	Lejano Oriente	Hidrovía PP
Granos	18 millones	Argentina	Lejano Oriente	Fluviomarítimo
Granos	2 millones	Uruguay	Lejano Oriente, Europa	Terrestre
TOTAL	56 millones			

 **Proyección escenario conservador**

Figura Nº10- Ubicación del Puerto de Aguas Profundas



- **Puerto de la Paloma:** obras de reconstrucción del Muelle 2 y áreas de circulación y nuevo camino de acceso al Puerto de La Paloma. Esto permitirá un movimiento de carga de 300 mil toneladas anuales. Este proyecto será de vital importancia para la salida de la madera proveniente de la zona este del país. **Las Obras viales y del Puerto de la Paloma representan una inversión de US\$ 10 millones.**
- **Puerto de Montevideo:**

En el puerto de Montevideo se están realizando obras de ampliación y mejora, entre las que se encuentran:

- **Obras de dragado:** este tipo de obras es clave a efectos de posibilitar el arribo y atraque de grandes embarcaciones. Constantemente, la ANP ejecuta un programa continuo de obras de dragado del canal de acceso, del antepuerto y de todas las dársenas portuarias.

⁴⁸ Cuadro extraído de la página web de Presidencia-
<http://www.presidencia.gub.uy/wps/wcm/connect/presidencia/portalspresidencia/comunicacion/comunicacionnoticias/comision-puerto-aguas-profundas>.

- **Construcción del Muelle C:** La obra se encuentra en curso y tiene los siguientes objetivos: permitir el ingreso de una mayor cantidad de buques a la terminal, tener un muelle más de atraque para recibir los barcos que están ingresando al puerto de Montevideo y de esta manera reducir el tiempo de espera de los buques pesqueros, graneleros y de contenedores, lo que facilitará la operativa de los cruceros en el Puerto de Montevideo.

El mismo comprenderá una plataforma de hormigón de 330 metros de longitud y 33 metros de ancho, sustentada por una estructura de hormigón armado integrada por 228 pilotes de gran diámetro. Además, tendrá una explanada de respaldo de aproximadamente 3,5 hectáreas con sus correspondientes instalaciones auxiliares. Complementa la obra, una dársena para maniobras de buques con una profundidad de 10,5 metros. La zona de operación, manipuleo, circulación y almacenamiento de mercaderías contará con más de 30.000 m².

Finalizó la primera etapa del proyecto correspondiente al dragado. La etapa que comienza ahora corresponde al pilotaje y relleno de la explanada. Se estima que el proyecto exigirá una inversión de US\$ 80 millones, a pesar de que el presupuesto original preveía inversiones por US\$ 62 millones y la obra estará finalizada al término del año 2013.

- **Construcción del Acceso Norte:** En el sector norte del recinto aduanero portuario, se han rellenado 13 hectáreas con el propósito de crear un nuevo acceso para cargas. Este nuevo corredor de transporte tendrá asociadas otras instalaciones, tales como estacionamiento para camiones, espacios para el control de cargas y servicios auxiliares. Actualmente parte del Acceso Norte ya está operativo, previéndose la culminación de las obras de infraestructura para fines del año 2014.

- **Nueva terminal de productos forestales y graneles sólidos:** Al sur de la superficie donde se encuentra el Acceso Norte, se han planificado, y en proceso de ejecución, obras de relleno. En dicho lugar se proyecta la nueva terminal para productos forestales y graneles sólidos, a ser operada en régimen de concesión.

La firma Obrinel, compuesta por Christophersen y un socio brasileño (Hidrovias do Brasil) resultó adjudicataria de la 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 Montevideo. Al momento de elaboración del presente informe, el concesionario obtuvo ya todos los permisos y autorizaciones, ha firmado la mayor parte de los contratos con las compañías constructoras. Las obras están previstas que se inicien a fines de 2012, siendo el objetivo comenzar a operar en 2013, concretamente para la zafra triguera de 2013. La correspondiente infraestructura incluirá un amarradero para grandes buques graneleros y una cinta transportadora para el transporte terrestre de las cargas.

Montevideo tendrá una moderna terminal especializada en este tipo de productos. Los capitales son aportados por el Grupo Christophersen, a través Obrinel S.A. en la que comparte acciones con Saceem. El proyecto se orienta al embarque de chips y de graneles en general, con una inversión asociada que superará los 60 millones de dólares. La obra será financiada por accionistas (30%) y por entidades bancarias (70%).

En este tipo de terminales, que buscan minimizar los costos de embarque, son de vital importancia la capacidad de almacenaje y la velocidad de carga. El proyecto implica la construcción de un muelle sobre dolphins (pilotes asentados en el lecho de la bahía), con una capacidad de carga inicial de 1.200 toneladas de granos, unido a tierra por una cinta transportadora aérea. En tierra se podrán almacenar 120.000 toneladas de granos, lo que en una segunda etapa se llevará a 200.000 toneladas. La terminal tendrá una capacidad de carga a buques de 2.400 toneladas/hora. El proyecto está dimensionado sobre una zona de 8 hectáreas de relleno de la bahía. El proyecto fue diseñado considerando una capacidad de

acopio de 120.000 toneladas, pudiendo llegar a 200.000 toneladas. Esta es otra iniciativa que se promueve con el objetivo de ubicar a Uruguay como “Polo Logístico Regional” en 2030.

- **Nuevo puerto pesquero:** Se ha previsto en el lado norte de la bahía de Montevideo un puerto pesquero especializado, denominado Puerto Capurro. Las actuales instalaciones pesqueras se destinarán al uso comercial portuario. El proyecto comprende dos módulos con los respectivos muelles y superficies operativas: una instalación de uso común para embarcaciones pesqueras pequeñas, una terminal en régimen de concesión, para dar servicio a las flotas nacionales e internacionales de pesca oceánica, con gran capacidad de almacenamiento frigorífico y equipado para efectuar reparaciones navales.



- **Puerto Logístico Puntas de Sayago:** El proyecto prevé la conexión de las redes carreteras y ferroviarias, con una superficie cercana a las 100.000 hectáreas, donde se proyecta una zona industrial, una zona franca y una zona de puerto libre. Los regímenes impositivos especiales y flexibilidad en la operación de las mercaderías serán incentivos altamente valorados por el mercado. El mismo estará ubicado en la zona oeste de la bahía de Montevideo y estará bajo la jurisdicción de la ANP.

- **Puerto de Nueva Palmira:**

- **Muelle Oficial:** nuevo muelle de barcas de 200 metros de longitud, con una explanada de 22.000 m², incorporándose al mismo una Grúa Liebherr (0 Km) con capacidad para 45 toneladas y la construcción de una nueva terminal de graneles sólidos y líquidos a emplazarse a 2 kilómetros al sur.

- **Corporación Navíos.** Se encuentra en ampliación el galpón silo incorporando 100.000 toneladas adicionales hasta alcanzar las 460.000 toneladas. Se está invirtiendo en la construcción de una nueva cinta transportadora que permitirá aumentar el ritmo de carga a buque, reduciendo el tiempo de estadía en muelle de los mismos.

2 - Corredores Viales:

Por el régimen de Contratos de Participación Público-Privado existe en cartera un paquete de siete corredores viales que totalizan una inversión de US\$ 1.125 millones. En curso se encuentra la rehabilitación de las rutas 21 y 24, cuya licitación está prevista para el segundo trimestre de 2013.

Actualmente están proyectadas y en proceso obras en las siguientes rutas:

Cuadro Nº13- Principales Inversiones proyectadas en Carreteras

Ruta	Tipo
Ruta 1	Mantenimiento y Puentes
Ruta 2	Construcción y mantenimiento
Ruta 3	Construcción (Accesos) y Mantenimiento
Ruta 5	Construcción tramo + Puentes y Mantenimiento.
Ruta 9	Construcción tramos
Ruta 10	Construcción tramos (incluye doble vía rambla Canelones)
Ruta 11	Puente y Mantenimiento
Ruta 93	Construcción y Puente
Ruta 99	Construcción tramos
Ruta Interbalnearia	Construcción tramos

Dada la importancia de las inversiones en vialidad para el transporte de bienes primarios, en noviembre de 2012 fue aprobado un préstamo internacional destinado a financiar el “Programa de Rehabilitación y mantenimiento de Infraestructura”, por un monto de US\$ 112 millones, complementando las obras anteriormente mencionadas. La ejecución del mismo facilitará el aumento en los niveles de servicio de los tramos identificados en el programa y la disminución de los costos de operación del tráfico vehicular, la mejora del índice de rigurosidad internacional evitando además el deterioro del pavimento actual, y finalmente fortalecerá la integración regional y la vinculación vial directa con los países de la región.

El objetivo del programa es contribuir al financiamiento de las obras de infraestructura vial nacional comprendidas en el Plan Quinquenal de Obras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) para el período 2010 – 2014, programa que abarca parte de la red vial nacional administrada por el MTOP aproximadamente de unos 4.985 km.

- 3 - **Líneas férreas:** Dentro de los proyectos en curso se encuentra la rehabilitación de 141km de vías férreas entre Algorta y Fray Bentos (US\$ 120 millones) y de 456km entre Montevideo y Río Branco (US\$ 300 millones).

8. Desafíos y perspectivas para el Sector Logístico en Uruguay⁴⁹

El sector logístico en Uruguay presenta diversas oportunidades dado el dinamismo del comercio internacional evidenciado en los últimos años y a la llegada de grandes inversiones al país, necesitando de mayor infraestructura portuaria y aeroportuaria, de carreteras, vías férreas y servicios logísticos en general.

Para posicionar al país como un Hub Logístico, en 2010 se creó el Instituto Nacional de Logística (INALOG)⁵⁰ institución que se dedica a los servicios logísticos que Uruguay brinda a la mercadería en tránsito y busca posicionar al país como prestador de servicios. En el mismo sentido, se creó la marca “Uruguay Hub Logístico”. El objetivo es fomentar la coordinación entre todos los actores vinculados al sector logístico con el fin de optimizar la competitividad de esa industria en el ámbito regional e internacional. Para lograr el objetivo de posicionar a Uruguay como centro logístico en 2030 hay grandes desafíos:

- » Consolidar el rol de Uruguay como plataforma logística regional y el puerto como herramienta efectiva de gestión.
- » Internacionalización del modelo logístico uruguayo adaptando el mismo a la realidad otros países y regiones de América Latina y el Caribe.

Perspectivas por sector:

- » **Puertos:** de concretarse el proyecto del Puerto de Aguas Profundas la economía uruguaya crecerá a una tasa de alrededor de 4% anual entre 2015 y 2017.

Asimismo, este proyecto permitiría a los buques de grandes cargas atracar en Uruguay y en consecuencia le daría al país una importante ventaja competitiva frente a otros puertos de la región. Al preverse que 56 millones de toneladas se movilen al año en el puerto, Uruguay se convertiría en un jugador logístico importante en la zona del Atlántico Sur. Por otra parte, este proyecto en el mediano plazo es el atractivo principal para una logística ferroviaria que conectará toda la región de la hidrovía (Bolivia, Paraguay, Argentina y Brasil) con una nueva salida al Atlántico que multiplicara las oportunidades de negocio para granos, fertilizantes, minerales, productos manufacturados, etc.

⁴⁹ Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI en base a datos de “Perspectivas económicas de América Latina 2012” – Cepal.

⁵⁰ El INALOG se creó en 2010, según la Ley 18.697.

- » **Carreteras:** a través del régimen de contratos de participación público-privado está previsto un paquete de siete corredores viales, con el objetivo de rehabilitar las rutas de la madera y del grano, entre otras, elevar la seguridad vial y asegurar una adecuada conexión de las unidades de producción con las terminales de salida de la producción.
- » **Ferrocarril:** las perspectivas están vinculadas con el futuro cercano a los proyectos cementeros en el este del país y al crecimiento potencial de la producción agrícola en toda la zona central y del litoral, en las que actualmente la limitante son las capacidades de la infraestructura para aumentar la producción de soja, arroz y otros cultivos.

9. Instituciones vinculadas

- Administración Nacional de Puertos - www.anp.com.uy
- Administración de Ferrocarriles del Estado - www.afe.com.uy
- Dirección Nacional de Zonas Francas - www.zfrancas.gub.uy
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas - www.mtop.gub.uy
- Instituto Nacional de Logística - www.inalog.org.uy
- Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - www.dinacia.gub.uy
- Cámara Uruguaya de Logística - www.calog.com.uy
- Asociación Uruguaya de Agentes de Carga - www.audaca.com.uy
- Centro de Navegación - www.cennave.com.uy
- Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay - www.adau.com.uy
- Corporación Nacional para el Desarrollo – www.cnd.org.uy
- Ministerio de Economía y Finanzas – www.mef.gub.uy
- Oficina de Planeamiento y Presupuesto - www.opp.gub.uy

Anexo 1. Comparación de los regímenes legales

Cuadro Nº14- Comparación de los regímenes legales para el desarrollo de actividades logísticas⁵¹

	ZONA FRANCA	PUERTO LIBRE Y AEROPUERTO LIBRE	DEPÓSITO ADUANERO
Pago de aranceles al ingreso de mercadería a:	No	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a Uruguay (importación) de mercadería de origen MERCOSUR proveniente de:	Sí	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a otro Estado Parte del MERCOSUR (importación) de mercadería de origen MERCOSUR proveniente de:	Sí ⁵²	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a un Estado Parte del MERCOSUR (importación) de mercadería del resto del mundo proveniente de:	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de manipulación logística no industrial, incluido el cambio de destino de las mercaderías	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de manipulación industrial	Sí	No	Sí
Tiempo de permanencia máximo	Indefinido	Indefinido	Un año
Pago de impuestos por el usuario (a la Renta, al Patrimonio)	No ⁵³	Sí ⁵⁴	Sí
Pago de impuestos a la circulación de mercadería (Impuesto al Valor Agregado) dentro del recinto	No	No	No
Posibilidad de cambiar de propietario dentro del recinto	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de NO abonar contribuciones a la seguridad social por el personal extranjero	Sí	No	No
Vigencia de monopolios estatales ⁵⁵	No	Sí	Sí
Los derechos a desarrollar actividades requieren suscripciones de contratos y/o registros especiales en Uruguay	Sí ⁵⁶	No ⁵⁷	No
Para efectuar operaciones de tránsito es necesario gestionar autorizaciones o trámites formales ante los organismos intervinientes (aduanas, etc.)	Si	No	Si

⁵¹ Fuente: Elaboración de Uruguay XXI. Agradecemos la colaboración del Dr. Daniel Olaizola de la firma Jaume & Seré.

⁵² Existen excepciones expresamente establecidas en acuerdos bilaterales con Brasil y Argentina por productos puntuales provenientes de zonas francas uruguayas, por ejemplo la exportación de cereales desde la Zona Franca de Nueva Palmira y de concentrados de bebidas refrescantes desde la Zona Franca de Colonia.

⁵³ En el caso de empresas uruguayas que no sean usuarias de la Zona Franca pero sean propietarias de las mercaderías, sí estarían gravadas por IRAE en caso de que se generen utilidades.

⁵⁴ Están exoneradas las rentas provenientes de actividades lucrativas desarrolladas por entidades no residentes, con mercaderías de procedencia extranjera, cuando no tengan origen en territorio aduanero nacional ni estén destinadas al mismo. Si los titulares son personas físicas o jurídicas radicadas en el exterior, sus mercaderías tampoco estarán comprendidas en la base imponible del Impuesto al Patrimonio.

⁵⁵ Se refiere principalmente a los monopolios en telefonía fija, agua corriente, transmisión de energía eléctrica y refinación de petróleo.

⁵⁶ Se requiere ser usuario directo o indirecto, celebrando contratos especiales debidamente registrados ante la Dirección de Zonas Francas y aprobados por ella.

⁵⁷ Es suficiente con establecer acuerdos comerciales con los operadores que brindan servicios en estos regímenes, sin necesidad de registrar una empresa ante ninguna entidad en Uruguay.

Anexo 2. Acuerdos comerciales y de protección de inversiones

1) Acuerdos comerciales generales

Uruguay integra la Organización Mundial de Comercio (OMC) desde su creación en 1995, y forma parte de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI, 1980) junto a los diez países de América del Sur más Cuba y México.

En el marco de esta última, ha conformado desde 1991 junto con Argentina, Brasil y Paraguay el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el cual pasó a constituirse en Unión Aduanera a partir de 1995, con libre circulación de mercaderías, eliminación de derechos aduaneros y restricciones no arancelarias entre las partes, y un Arancel Externo Común frente a terceros países. Venezuela se encuentra actualmente en proceso de incorporación al MERCOSUR. Desde el 12 de Agosto de 2012 Venezuela es socio pleno del MERCOSUR.

El MERCOSUR, a su vez ha suscrito, en el marco de ALADI acuerdos comerciales con los demás países de América del Sur: Chile (1996), Bolivia (1996), Colombia, Ecuador y Perú (2005), y un acuerdo con Israel (2007), todos los cuales tienden a formar Zonas de Libre Comercio, con cronogramas de desgravaciones arancelarias que se completan no más allá de 2014/2019, según el país.

Uruguay suscribió además con México un acuerdo bilateral de libre comercio (2003), que permite la libre circulación de bienes y servicios entre ambos países (arancel cero) desde junio de 2004, con ciertas excepciones que finalizarán en el año 2014.



2) Acuerdos de Protección de inversiones

Uruguay ha firmado acuerdos de protección y promoción de inversiones con 26 países, incluyendo entre otros a España, Estados Unidos, Finlandia, Francia y Reino Unido.

Anexo 3. Puertos en Uruguay

» **Puerto de Colonia.** Se encuentra situado a 177 km. de Montevideo, sobre costas del Río de la Plata, en el departamento de Colonia. Es el principal puerto del país en cuanto al movimiento de pasajeros y vehículos.

» **Puerto de Fray Bentos.** Se encuentra en Fray Bentos, sobre la margen izquierda del río Uruguay, a 317 Km. de Montevideo. A su vez, el puerto está próximo al puente internacional Fray Bentos - Puerto Unzué, que permite la conexión más corta 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. En el recinto portuario se encuentran las instalaciones de la Terminal Granelera del Uruguay TGU, con una capacidad de 20.000 toneladas. Cuenta además con casi 40.000 m² para depósitos de mercaderías.

» **Puerto de Juan Lacaze.** Se encuentra a 35 Km. de Colonia, sobre aguas del Río de la Plata, cuyo acceso por carretera es a través de la Ruta Nacional 54 con conexión con la Ruta 1. Este puerto atiende al negocio vinculado con el MERCOSUR prestando servicio a ferrys, los que a su vez transportan mercaderías estibadas en vehículos de carga.

» **Puerto de Paysandú.** Cuenta con un muelle de ultramar y uno de cabotaje. Cuenta con dos depósitos cerrados, uno abierto y una balanza automática con capacidad de 60 toneladas.

» **Puerto de Salto.** Se ubica en el departamento de Salto a 13 kilómetros aguas abajo de la represa hidroeléctrica, en la rambla costera y junto al lado Norte de la desembocadura del arroyo Ceibal. Cuenta con un muelle de hormigón armado.

Anexo 4. Aeropuerto Internacional de Carrasco (AIC)

Cuadro N°15- Compañías aéreas que operan en el AIC

Compañía Aérea	Destino	Frecuencias semanales
Iberia	Madrid	6 (menos los lunes)
Lan	Santiago de Chile	21 (3 por día)
Tam	San Pablo	21 (3 por día)
Tam	Río de Janeiro	7 (1 por día)
Gol	San Pablo	7 (1 por día)
Gol	Porto Alegre	7 (1 por día)
Taca	Lima	7 (1 por día)
Copa	Ciudad de Panamá	7 (1 por día)
American Airlines	Miami	7 (1 por día)
BQB	Aeroparque	14 (2 por día)
BQB	Asunción	7 (1 por día)
Aerolíneas Argentinas	Ezeiza	7 (1 por día)
Aerolíneas Argentinas	Aeroparque	28 (4 por día)
Sol Líneas Aéreas	Aeroparque	14 (2 por día)
Sol Líneas Aéreas	Rosario	Esporádico según programación de la compañía

Uruguay en síntesis (2011)⁵⁸

Nombre oficial	República Oriental del Uruguay
Localización geográfica	América del Sur, limítrofe con Argentina y Brasil
Capital	Montevideo
Superficie	176.215 km ² . 95% del territorio es suelo productivo apto para la explotación agropecuaria
Población (2011)	3,4 millones
Crecimiento de la población (2011)	0,40% (anual)
PIB per cápita (2011)	US\$ 13.861
Moneda	Peso uruguayo (\$)
Índice de alfabetismo	98%
Esperanza de vida al nacimiento	76 años
Forma de gobierno	República democrática con sistema presidencial
División política	19 departamentos
Zona horaria	GMT - 03:00
Idioma oficial	Español

Principales indicadores económicos 2006-2011

Indicadores	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PBI (Var % Anual)	4,1%	6,5%	7,2%	2,4%	8,9%	5,7%
PBI (Millones U\$S)	19.639	23.482	30.438	30.454	39.411	46.710
Población (Millones personas)	3,31	3,32	3,33	3,34	3,36	3,37
PBI per Cápita (U\$S)	5.925	7.064	9.129	9.104	11.741	13.861
Tasa de Desempleo- Promedio Anual (% PEA)	10,9%	9,2%	7,7%	7,3%	6,8%	6,0%
Tipo de cambio (Pesos por U\$S, Promedio Anual)	24,0	23,4	20,9	22,6	20,06	19,31
Tipo de cambio (Variación Promedio Anual)	-1,6%	-2,5%	-10,7%	7,7%	-11,1%	-3,7%
Precios al Consumidor (Var % acumulada anual)	6,4%	8,5%	9,2%	5,9%	6,9%	8,6%
Exportaciones de bienes y servicios (Millones U\$S)	5.787	6.933	9.372	8.637	10.606	12.746
Importaciones de bienes y servicios (Millones U\$S)	5.877	6.775	10.333	7.979	9.860	12.379
Superávit / Déficit comercial (Millones US\$)	-90	158	-961	658	746	367
Superávit / Déficit comercial (% del PBI)	-0,5%	0,7%	-3,2%	2,2%	1,9%	0,8%
Resultado Fiscal Global (% del PBI)	-0,5%	0,0%	-1,5%	-1,7%	-1,1%	-0,9%
Formación bruta de capital (% del PBI)	19,4%	19,6%	22,3%	17,2%	17,9%	19,9%
Deuda Bruta (% del PBI)	69,2%	69,5%	54,3%	71,9%	58,4%	55,6%
Inversión Extranjera Directa (Millones U\$S)	1.494	1.330	2.106	1.529	2.289	2.614
Inversión Extranjera Directa (% del PBI)	7,6%	5,7%	6,9%	5,0%	5,8%	5,6%

⁵⁸ Fuentes: Los datos referidos al PIB fueron tomados del FMI, los datos de comercio exterior, IED, tipo de cambio, Reservas Internacionales y Deuda Externa provienen del BCU; las tasas de crecimiento de la población, alfabetismo, desempleo e inflación provienen del Instituto Nacional de Estadísticas.