



Dezembro | 2012

Uruguay XXI
PROMOCIÓN DE INVERSIONES
Y EXPORTACIONES



Oportunidades de investimento no Uruguai Setor Logístico

Rincón 518/528 - CP 11000 - Montevideo - Uruguay
Tel: (598) 2915 3838 - Fax: (598) 2916 3059
info@uruguayxxi.gub.uy - www.uruguayxxi.gub.uy



República Oriental
del Uruguay

Resumo executivo

No Uruguai, o setor logístico tem mostrado grande dinamismo na última década; produto fundamentalmente do crescimento do comércio internacional e dos investimentos. Este setor constitui um forte suporte ao setor industrial da economia, abrangendo diversas atividades como a logística de portos e aeroportos, o transporte de mercadorias em estradas e vias férreas e serviços logísticos de exportação.

O Uruguai oferece um conjunto de vantagens que o tornam atrativo para o desenvolvimento de atividades logísticas. Uma delas é a sua localização geográfica estratégica, que permite posicionar-se como ponto de acesso para o comércio regional e como centro de trânsito regional. Por outra parte, o nosso país faz parte da hidrovia Paraná-Paraguai-Uruguai, sendo os portos de Montevideu e o de Nueva Palmira dois dos portos de ultramar mais importantes.

O Uruguai conta também com diversos portos e um moderno aeroporto (que funcionam sob sistema de porto e aeroporto livre), o maior grau de conectividade viária e uma forte relação comercial com os países da região.

O nosso país oferece um marco normativo muito atrativo para realizar investimentos no setor, que inclui regimes de Zonas Francas, Portos Livres, Aeroportos Livres e Depósitos Aduaneiros, a Lei de Promoção e Proteção de Investimentos e a Lei de Participação Público-Privada. Estes regimes têm propiciado a realização de diversos investimentos e constituem um atrativo fundamental para a concretização de projetos em andamento, focados na melhoria da infraestrutura portuária e aeroportuária, de estradas, vias férreas e na geração de maiores serviços logísticos.

Os principais desafios que tem o setor logístico em nosso país estão focados na consolidação do Uruguai como plataforma logística regional e na internacionalização do modelo logístico uruguaio adaptado à realidade de outros países e regiões da América Latina e do Caribe.

Índice

RESUMO EXECUTIVO	2
ÍNDICE	3
1. POR QUE INVESTIR NO SETOR LOGÍSTICO NO URUGUAI?	4
2. IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DO SETOR LOGÍSTICO NO URUGUAI	4
2.1. PESSOAL OCUPADO	5
2.2. EXPORTAÇÕES DE SERVIÇOS LOGÍSTICOS DE URUGUAI	6
2.3. TRANSPORTE POR ESTRADAS E VIAS FÉRREAS	7
2.4. MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS	8
2.4.1. CUSTOS OPERACIONAIS DOS PORTOS URUGUAIOS	10
2.5. MOVIMENTO DE AEROPORTOS	10
2.6. MERCADORIA EM TRÂNSITO	11
3. IMPORTANTES PORTOS NA REGIÃO	11
3.1. INFLUÊNCIA REGIONAL	12
3.2. A HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI-URUGUAI	13
3.3. CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO REGIONAL	13
4. VANTAGENS DO URUGUAI PARA O SETOR LOGÍSTICO	14
4.1. POSICIONAMENTO DO SETOR LOGÍSTICO DO URUGUAI	15
5. ATORES VINCULADOS AO SETOR LOGÍSTICO NO URUGUAI	16
5.1. TERMINAIS DE CONTAINERS NO PORTO DE MONTEVIDÉU	16
5.2. TERMINAIS NO PORTO DE NUEVA PALMIRA	17
5.3. OPERADOR DE CARGA NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARRASCO (AIC)	18
5.4. OPERADORES LOGÍSTICOS EXPORTADORES	19
5.5. OPERADORES LOGÍSTICOS INTERNOS	21
6. MARCO REGULATÓRIO	22
6.1. LEI DE PROMOÇÃO E PROTEÇÃO DE INVESTIMENTOS	22
6.2. LEI DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA-PRIVADA	22
6.3. LEI DE ZONAS FRANCAS	23
6.4. PORTOS E AEROPORTOS LIVRES	26
6.5. DEPÓSITOS ADUANEIROS	27
7. INVESTIMENTOS NO SETOR	28
7.1. PROJETOS DE INVESTIMENTO	28
8. DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA O SETOR LOGÍSTICO NO URUGUAI	32
9. INSTITUIÇÕES VINCULADAS	33
ANEXO 1. COMPARAÇÃO DOS REGIMES LEGAIS	34
ANEXO 2. ACORDOS COMERCIAIS E DE PROTEÇÃO DE INVESTIMENTOS	35
ANEXO 3. PORTOS NO URUGUAI	36
ANEXO 4. AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARRASCO (AIC)	36
URUGUAI EM SÍNTESE (2011)	37
PRINCIPAIS INDICADORES ECONÔMICOS 2006-2011	37

1. Por que investir no Setor Logístico no Uruguai?

- » Em 2011, a economia uruguaia cresceu 5,7%, consolidando o nono ano consecutivo de crescimento. O PIB per capita se triplicou nos últimos sete anos, atingindo em 2011 níveis próximos a US\$ 14.000. Para 2012 está previsto que a economia cresça 3,6%, alcançando assim uma década de crescimento contínuo.
- » A Lei de Promoção e Proteção de Investimentos Nº 16.906, aprovada em 1998, com seu atual decreto de regulamentação 002/012, prevê um atrativo regime para investimentos no Uruguai. O investimento estrangeiro recebe por lei o mesmo tratamento que o investimento nacional. Além disso, o Uruguai tem acordos vigentes de promoção e proteção de investimentos com 30 países, incluindo a Espanha, os Estados Unidos, a Finlândia, a França e o Reino Unido.
- » O Uruguai é o país da América Latina com maior estabilidade política, segundo o Índice de Estabilidade Política, elaborado pelo Banco Mundial (2011).
- » O Índice de Facilidade para realizar negócios – Doing Business 2013-, elaborado pelo Banco Mundial, coloca o Uruguai no posto número três entre os países da América do Sul, e posicionando-se no 89º lugar do ranking global.
- » Alto padrão de qualidade de vida em um ambiente agradável e com elevado nível educativo.
- » O Uruguai possui uma localização e infraestrutura idôneas para a concentração e distribuição de mercadorias para a região mais rica da América do Sul. Conta com portos profundos, únicos na América do Sul, que operam sob sistema de Puerto Libre e infraestrutura portuária de primeiro nível em Montevideu, sendo “hub” regional por excelência para o Cone Sul da América.
- » O Uruguai conta com uma localização geográfica estratégica em relação ao trânsito de mercadorias na região (MERCOSUL, Chile e Bolívia), que está entre 12 e 96 horas das principais cidades, e entre 1 e 3 horas via aérea, com boas condições fluviais (Hidrovia Paraná-Paraguai-Uruguai), marítimas, terrestres (estradas) e aéreas.

2. Importância econômica do Setor Logístico no Uruguai

O setor logístico é um dos setores mais dinâmicos devido a sua importância na economia internacional, no comércio exterior, na incorporação de novas tecnologias, no desenvolvimento de internet e como suporte da atividade industrial, logística “Just-in-time”.

A seguir alguns pontos onde e possível observar o caráter estratégico deste setor:

1. O setor logístico representa aproximadamente entre 4% e 5% do PIB de Uruguai¹.
2. Um sistema logístico eficiente é determinante para o desenvolvimento do comércio internacional do país, pois facilita os intercâmbios comerciais com o exterior.
3. O setor logístico constitui uma atividade terciária, atuando como suporte do setor industrial da economia. O setor industrial precisa de um sistema logístico eficiente e eficaz, que deve responder às necessidades do aparelho produtivo do país.

¹Nota: De acordo com informação do Ministério de Economia e Finanças e estudos privados, a contribuição do setor logístico para a economia nacional representou entre 4 e 5% do PIB nacional, correspondente a USD 1,000 milhões. (Fonte: “Uruguay Logístico: plataforma público-privada (PP) de inovação e competitividade. Folha de rota público privada (1985-2015)”, Juan Opertti CEPAL.

No Uruguai, o setor abrange diversas atividades, entre elas destacam-se:

- » Logística de portos
- » Logística de aeroportos
- » Transporte de mercadorias em estradas e vias férreas
- » Serviços logísticos de exportação

2.1. Pessoal ocupado

A seguir, quadro com estimativa do pessoal ocupado em todas as atividades vinculadas ao setor logístico no Uruguai. **São mais de 20.000 as pessoas que trabalham nas diferentes atividades do setor logístico desenvolvido em território não franco do nosso país.** Do total, quase 6.400 pessoas trabalham em atividades diretamente relacionadas com a exportação de serviços logísticos.

Devem ser considerados também aproximadamente 1.150 empregados dependentes e 235 empregados não dependentes que trabalham em empresas de logísticas nas Zonas Francas no Uruguai. Por outro lado, há mais 600 pessoas, aproximadamente, que realizam atividades logísticas em empresas de intermediação comercial. Assim, há **aproximadamente 2.000 pessoas que trabalham em atividades relacionadas à logística em território franco do Uruguai.**

Quadro N°1- Pessoal Ocupado- Setor Logística - Zona NÃO Franca (Ano 2011)²

	Pessoal Ocupado	Pessoal Ocupado - Exportações
Agências Marítimas	635	635
Agentes de Carga	432	242
Despachantes Aduaneiros	1.379	87
Subtotal Agentes	2.446	964
Logística- Depósito	753	194
Logística- Mov	3.449	563
Logística- Porto Livre	477	372
Subtotal Logística	4.679	1.129
Postal e serviço de entregas	3.139	329
Subtotal Postal	3.139	329
Outros Serviços a Navios	347	347
Abastecimento Marítimo	349	259
Conserto	465	461
Subtotal Serviços a Navios	1.161	1.067
Transporte Carga Aérea	26	21
Transporte Carga Terrestre	5.259	1.120
Subtotal Transporte de Carga	5.285	1.141
Trans. Passageiros – Marítimo	1.006	725
Trans. Passageiros – Terrestre	207	54
Trans. Passageiros – Aéreo	749	380
Subtotal Transporte de Passageiros	1.962	1.159
Autoridade	1.141	258
Op. Aeroportuária	310	310
Subtotal Terminais	1.451	568
Total geral	20.123	6.357

² Fonte: Estimativas do MEF em base ao BCU, INE, DGI e Censo ZZFF.

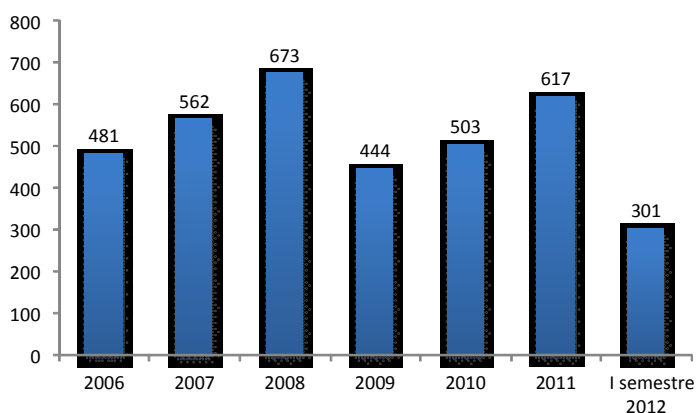
2.2. Exportações de serviços logísticos de Uruguai

As exportações de serviços a nível mundial têm sido mais dinâmicas que as de bens, tendo resistido melhor às crises mundiais; enquanto que na última década as exportações de bens cresceram a uma taxa média anual de 8%, os serviços cresceram a uma taxa média anual de 10%. Em contrapartida, a demanda mundial de serviços quase triplicou seu valor nos últimos dez anos, registrando um crescimento médio anual de 9% no período 2000-2011, alcançando em 2011 o recorde histórico de US\$ 4.000 bilhões.

A América Latina não foi alheia a essa tendência. As exportações de serviços cresceram a uma taxa média anual de 9% na última década, alcançando em 2011 US\$ 122.939 milhões, representando 3% das exportações mundiais de serviços. Para a economia uruguaia, os serviços representam uma proporção elevada da atividade e o emprego. As exportações de serviços de Uruguai mostram que o nosso país está fazendo parte da tendência mundial do dinamismo dos serviços.

Nos últimos anos, o montante exportado do total de serviços se duplicou e representou aproximadamente 9% do PBI de 2011. Quanto às exportações de serviços logísticos³ estes representaram a quinta parte das exportações totais de serviços em 2011. A principal atividade dentro deste setor é a atividade portuária. A exportação de serviços de transporte tem lugar tanto dentro como fora das Zonas Francas (ZF). Quase um terço dos serviços de transporte exportados é realizado dentro das ZF.

**Gráfico Nº1- Exportações de serviços logísticos -Uruguai.
(Milhões US\$)⁴**



Entre os serviços logísticos e administrativos, destacam-se⁵:

- ✓ **Serviços logísticos tradicionais:** Compreende o transporte e os trasbordos necessários, desde portos e aeroportos da região, a recepção e o controle, o armazenamento e a preparação de pedidos para o envio para seu destino final.
- ✓ **Serviços de valor agregado logístico ou atividades semi-industriais:** Acrescentam-se instalações de embalagem, reembalagem, mistura de produtos químicos e outros, adaptando a entrega às necessidades dos clientes finais (“customização”) ou requerimentos (normas) dos países de destino.
- ✓ **Serviços de coordenação logística da cadeia de abastecimento:** Coordenam-se as operações dos clientes com seus provedores logísticos, destacando-se a coordenação de plantas de produção no

³ Fonte: Banco Central do Uruguai (BCU), item Transportes da Balança de Pagamentos, Relatório ao FMI.

⁴ Fonte: Banco Central do Uruguai (BCU), item Transportes da Balança de Pagamentos, Relatório ao FMI.
⁵ Este ponto foi elaborado a partir do trabalho de Operetti, “Uruguai Logístico: plataforma público-privada de inovação e competitividade. Folha de rota público-privada (1985-2015)”.

exterior, linhas marítimas, agentes de carga, terminais portuários e aeroportuários, a fim de otimizar as entregas.

- ✓ **Serviços de consultoria logística profissional e suporte e desenvolvimentos informáticos:** Exportam-se sistemas de software para logística, sistemas on-line para visibilidade na web dos inventários e desenhos de diagramação de instalações para centros de distribuição dos clientes em outros países.
- ✓ **Serviços de seleção de fornecedores logísticos e marketing:** Clientes internacionais radicados no Uruguai e com mercadorias em trânsito recebem serviços de prospecção e seleção de fornecedores logísticos (despachantes, fretes, operadores logísticos) nos países de destino da mercadoria.
- ✓ **Serviços de manutenção e remodelação da maquinaria:** Implica a possibilidade de trazer maquinaria usada em trânsito internacional para o Porto de Montevideu e atualizá-la tecnologicamente para distribuição para a região.
- ✓ **Serviços de Offshoring & Outsourcing:** Consiste na centralização de operações e serviços internacionais por parte das empresas internacionais que optaram pelo Uruguai como plataforma logística regional e que estão avançando em outros serviços como: BPO, KPO e ITO.

2.3. Transporte por estradas e vias férreas⁶

Em 2011, o trânsito diário médio foi de 77.808 veículos, dos quais 78% correspondeu a automóveis; o transporte de carga cresceu para 16,8% e o restante foi 5,2%. Quanto ao transporte de carga, as rodovias mais transitadas foram a rodovia 5, arroio Pantanoso até arroio Las Piedras, e rodovia 1, acessos a Montevideu- Rio Santa Lucia. A respeito da totalidade da mercadoria transportada por estrada, a cifra alcançou em 2011 2.966 milhares de toneladas (inclui a mercadoria de entrada e saída).

**Quadro Nº2- Trânsito médio diário anual por tipo de veículo, segundo rodovia e trecho.
Número de veículos. Ano 2011**

Rodovia e trecho	Automóveis	Transporte de passageiros	Transporte de carga	Total
Rodovia 1	8.299	842	3.085	12.226
Rodovia 5	11.996	675	4.147	16.818
Rodovia 7	3.002	121	971	4.094
Rodovia 8	11.070	1.168	1.860	14.098
Rodovia 101	20.745	882	2.453	24.080
Rodovia Interbalneária	5.512	420	560	6.492

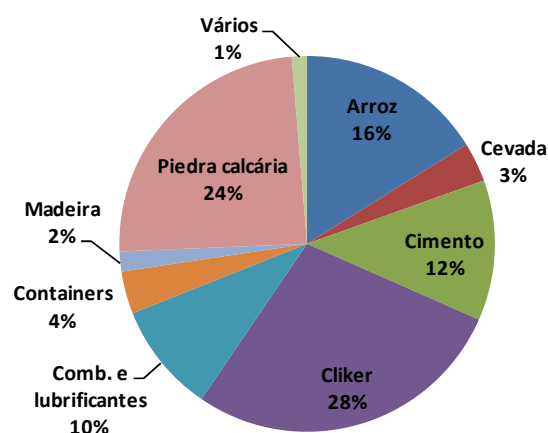
A seguir, os principais indicadores da mercadoria e os passageiros do transporte ferroviário.

⁶ Fonte: Elaborado por Uruguay XXI em base a dados da Direção Nacional de Transporte e Mapa Digital de Uruguay XXI

Quadro Nº3- Indicadores de transporte ferroviário (Carga e Passageiros)⁷

	2010	2011
CARGA		
Carga Movimentada (milhares tons).	1.179	1.060
Carga distância (milhares ton-km)	226	195
Distância média de viagem (km)	192	184
Carga média por trem (ton.)	287	280
PASSAGEIROS		
Passageiros Movimentados (milhares passageiros)	594	594
Passageiros distância (milhares passageiros-km)	20	19
Distância média de viagem (km)	33	32
Média de passageiros por trem (passageiros.)	64	62

Gráfico Nº2- Movimentação de carga segundo de produto. Ano 2011⁸



2.4. Movimentação nos portos⁹

No Uruguai existem 15 portos, dos quais 7 são portos comerciais, localizados em diversas zonas do país: Montevideu, Nueva Palmira, Colônia, Fray Bentos, Juan Lacaze, Paysandú, Salto¹⁰, que operam sob regime de porto livre.

O Porto de Montevideu, localizado sobre o Rio da Prata, perfila-se geograficamente como uma das principais rotas de movimentação de cargas do MERCOSUL. O regime de Porto Livre o tem transformado no primeiro e único terminal da costa atlântica da América do Sul com regime logístico atrativo e competitivo para o trânsito de mercadorias. É o principal porto comercial do país, com uma movimentação anual aproximada de 10 milhões de toneladas, 500.000 passageiros e 100 cruzeiros. No Porto de Montevideu confluem as principais rotas de acesso para o resto do país e, portanto, à região.

A movimentação de mercadoria no porto de Montevideu tem mostrado um forte crescimento: em 2011 alcançou 11.298 milhares de toneladas, crescendo 23%. Por outra parte, isso refletiu na movimentação de

⁷ Fonte: Administração Ferroviária do Estado (AFE).

⁸ Fonte: Administração Ferroviária do Estado (AFE).

⁹ Fonte: Elaborado por Uruguay XXI em base a dados da ANP. Nota: Corresponde a mercadoria sem o peso dos containers. Não inclui mercadoria movimentada no cais "La Teja" de ANCAP.

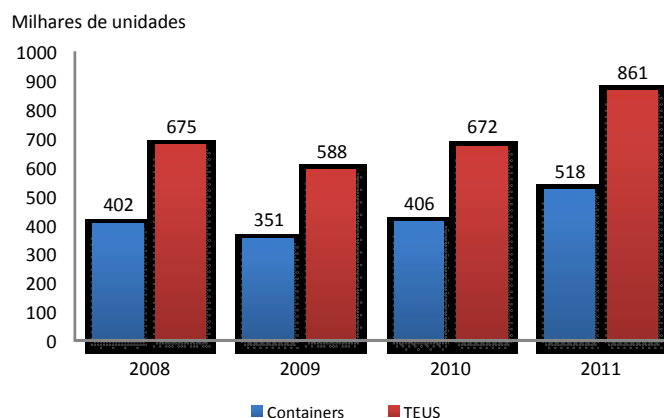
¹⁰ Nota: Os outros portos existentes no Uruguai são apresentados no anexo.

containers e de TEUs¹¹ que tiveram fortes crescimentos entre 2006 e 2011, alcançando ambos cifras recordes: 518 milhares de unidades de containers e 861 milhares de unidades de TEUS.

Quadro N°4 Movimentação de mercadoria por tipo de operação no Porto de Montevideú (Milhares de toneladas)¹²

	2008	2009	2010	2011
Carga Geral	967	863	817	821
Containers	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 - Movimentação de containers no Porto de Montevideú, Milhares de unidades¹³



O Porto de Nueva Palmira conta com duas importantes vantagens: sua localização no ponto de saída para o exterior da Hidrovia Paraná-Paraguai-Uruguai e seu regime aduaneiro e fiscal de Porto Livre ou de Zona Franca. É o segundo porto em importância e se caracteriza pelo transporte de grãos e celulose, com uma movimentação anual de 11 milhões de toneladas aproximadamente.

Localiza-se na confluência dos rios Paraná e Uruguai, a 270 km de Montevideú e a 110 km de Colônia, via terrestre. Conta com regime de Porto Livre, igual ao do Porto de Montevideú, e um regime de Zona Franca. Movimenta exportações de Uruguai e outras como cargas em trânsito proveniente do centro do continente, especialmente do Paraguai, através da Hidrovia Paraná-Paraguai-Uruguai.

Quadro N°5 - Toneladas de carga e descarga movimentadas no Porto de Nueva Palmira¹⁴

ANO	TONS
2008	6.823.797
2009	7.733.611
2010	10.594.789
2011	12.542.404

¹¹ Nota: As siglas **TEU** (acrônimo do termo em inglês *Twenty-foot Equivalent Unit*) representa a unidade de medida de capacidade do transporte marítimo em containers. Uma TEU é a capacidade de carga de um container normalizado de 20 pés. As dimensões exteriores do container de 20 pés são: 20 pés de comprimento x 8 pés de largo x 8,5 pés de altura.

¹² Fonte: Elaborado por Uruguay XXI em base a dados da Administração Nacional de Portos.

¹³ Fonte: Elaborado por Uruguay XXI em base a dados da Administração Nacional de Portos.

¹⁴ Fonte: Elaborado pela INALOG em base a informação de ANP e manifestos de carga marítima (Sistema Lucia). Inclui Porto Livre e Zona Franca.

2.4.1. Custos operacionais dos portos uruguaios¹⁵

Com o aumento do comércio global por mar, os custos do transporte marítimo de mercadorias têm se transformado em um importante fator determinante do comércio internacional e da competitividade. O comércio marítimo é muito importante para o Uruguai: cerca de 70% dos bens entra ou sai do Uruguai através de um porto de mar.

Segundo o Ranking Doing Business 2013, o Uruguai está bem posicionado quanto à movimentação de containers em relação com vários países da região.

Quadro Nº6- Custos de exportação e importação¹⁶

País	Custo de exportação (US\$/containers)	Custo de importação (US\$/containers)
Peru	890	880
Chile	980	965
Uruguai	1.125	1.440
Bolívia	1.425	1.747
Paraguai	1.440	1.750
Equador	1.535	1.530
Argentina	1.650	2.260
Brasil	2.215	2.275
Colômbia	2.255	2.830
Venezuela	2.590	2.868

2.5. Movimento de aeroportos

Existem no Uruguai 5 aeroportos internacionais: Carrasco, Punta del Este, Colônia, Salto, Rivera e Santa Bernardina.

Atualmente, o maior aeroporto é o Aeroporto Internacional de Carrasco (AIC), localizado nas redondezas de Montevidéu. Trata-se de um terminal de passageiros e um terminal de cargas. Existem setores divididos de acordo com o tipo de operação (químicos/farmacêuticos, eletrônicos, etc.), zonas para atividades de coleta, preparação de pedidos, etc.

Figura Nº1- Mapa de portos e aeroportos de Uruguai



Quadro Nº7- Indicadores do Aeroporto Internacional de Carrasco

Investimento: 165 milhões de dólares
1,9 milhões de passageiros utilizaram o aeroporto (2011)
31.029 toneladas de mercadoria movimentada (2011)
Superfície do terminal: 45.000 m ²
8 portas de uso simultâneo para embarque remoto e fixo.
4 mangas telescópicas
44 posições de check-in
24 postos de migrações
1.200 vagas de estacionamento

¹⁵ Fonte: Doing Business 2013.

¹⁶ Inclui custos de documentação, tarifas administrativas na alfândega e custos de transporte e manipulação de mercadoria. Não inclui tarifas.

2.6. Mercadoria em trânsito

O Uruguai está bem localizado geograficamente para atuar como ponto de acesso para o comércio regional e como centro de trânsito regional.

A mercadoria em trânsito ocupa um lugar importante no comércio de Uruguai: em 2011, as operações de trânsito (carga que chega de navio e sai do porto e do país via terrestre) e trasbordo (carga que chega e sai de navio sem baixar a porto) ocuparam 52% da movimentação de containers no Porto de Montevideú. Esse resultado se vincula ao chamado “efeito Rotterdam”, que consiste na “captação de comércio de trânsito muito maior que do que o próprio tamanho do mercado permitiria garantir, e que se manifesta nos casos de economias pequenas, rodeadas de mercados maiores, com portos razoavelmente eficientes e uma densa rede de infraestrutura terrestre”.

O trânsito de carga gera as economias de escala necessárias para tornar possível que os exportadores e importadores locais se beneficiem dos custos mais competitivos do transporte de mercadorias. O trânsito de carga gera também rendas adicionais e oferece a oportunidade de desenvolver o setor logístico de Uruguai a partir dos recursos da indústria da carga de transbordo.

Quadro N°8 – Movimentação de containers no Porto de Montevideú segundo tipo de operação.
Milhares de TEUS¹⁷

Regime Aduaneiro	2008		2009		2010		2011	
Import + Export	199	50%	185	53%	216	53%	247	48%
Trânsito + Traslado	203	50%	166	47%	190	47%	271	52%
Total	402	100%	351	100%	406	100%	518	100%

3. Importantes portos na região

Os oito maiores portos do Cone Sul da América integram três subsistemas: Norte (Santos, Paranaguá e Itajaí), Oeste (Valparaíso e San Antonio) e Sul (Buenos Aires, Montevideú e Rio Grande)¹⁸. Os três subsistemas são relativamente independentes. A quantidade de containers movimentados de um subsistema para outro é praticamente insignificante. Ao interior de um subsistema, cada porto apresenta sua própria zona de influência.

Devido à proximidade geográfica e à localização estratégica regional, é pertinente descrever a situação na Argentina e no Brasil.

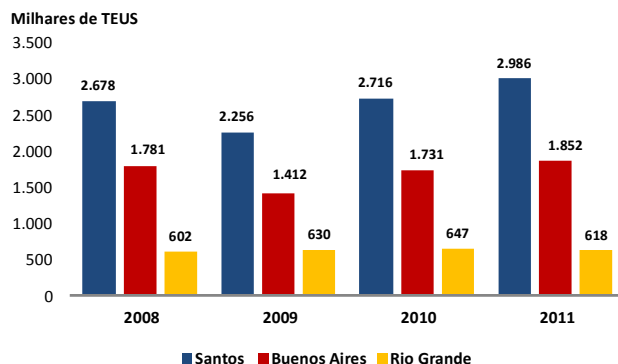
- » **O porto de Buenos Aires** é o principal porto da Argentina, operado pela Administração Geral de Portos Sociedade do Estado, e constitui um dos principais portos marítimos para as cargas procedentes do interior do país. Na atualidade, movimenta perto de 8.710 milhares de toneladas anuais de carga. O tráfego de passageiros é pouco significativo, com exceção das linhas de curto percurso para as cidades uruguaias de Colônia do Sacramento e Montevideú.
- » **O Porto de Santos** é o principal porto do Brasil e um dos mais importantes na América Latina. Localiza-se na cidade de Santos, no estado de São Paulo.
- » **O porto oceânico mais austral do Brasil é o Porto de Rio Grande**, que é o segundo quanto a movimentação de cargas do país. Em 2011 entraram 3.346 embarcações. Este porto é um concorrente importante para a carga de transbordo, em especial, levando em consideração que pode dispor de uma zona interior significativa, é profundo e não depende do dragado de longos canais de acesso como o Rio da Prata.

¹⁷ Fonte: ANP.

¹⁸ Fonte: Hodara, Operti e Puntigliano (2008), op cit.

Em 2011, o Porto de Montevideu ocupou, segundo a CEPAL, a posição Nº17 do ranking dos principais portos que movimentam containers na América Latina e o Caribe, movimentando 28% mais de TEUS que no ano anterior. Por sua vez, o porto de Santos obteve a terceira posição, o porto de Buenos Aires a quinta e o porto de Rio Grande a vigésima segunda.

Gráfico Nº4- Movimentação de TEUS nos portos da região¹⁹



3.1. Influência regional

A figura Nº2 é uma representação da movimentação de containers; a cor azul representa o movimento do porto de Montevideu e as outras cores representam os movimentos de Buenos Aires, Rio Grande e dos subsistemas Norte e Oeste.

A figura Nº3 indica a hinterlândia atual do Porto de Montevideu em amarelo escuro, e sua hinterlândia potencial a médio prazo em amarelo claro.

Figura Nº 2- Zonas de influência dos portos do subsistema Norte, de Rio Grande, Montevideu, Buenos Aires e do Subsistema Oeste.

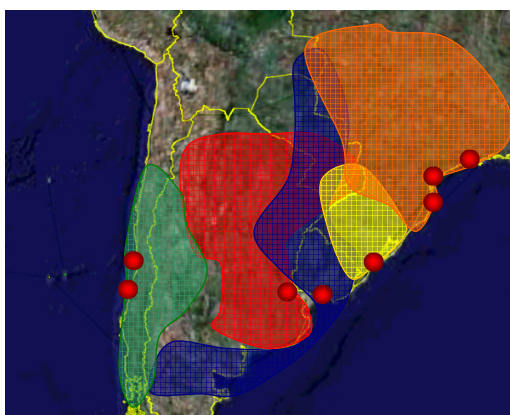


Figura Nº3- Hinterlândia atual do Porto de Montevideu (amarelo escuro) e seu potencial (amarelo claro).



¹⁹ Fonte: Cepal.

3.2. A Hidrovia Paraná-Paraguai-Uruguai

A hidrovia é uma iniciativa de cinco países da bacia do Rio da Prata para transformar os rios Paraguai e Paraná em um canal de transporte industrial. O principal objetivo é favorecer as comunidades fluviais, otimizando a navegação de barcas e rebocadores durante a maior parte do ano. Também contribui como fator de desenvolvimento e integração para os países da Bacia do Prata. O sistema fluvial permite o tráfego de grandes volumes de carga com custos altamente competitivos.

A hidrovia facilita o acesso fluvial de produtos desde e para Assunção (Paraguai), Rosário e Santa Fe (Argentina) e inclusive o leste boliviano (departamento de Santa Cruz).

O Uruguai conta com uma posição estratégica na hidrovia que, por sua vez, conta com os portos de ultramar de Montevideu e de Nueva Palmira.

Figura Nº 4- Hidrovia Paraguai-Paraná e Uruguai



Quadro Nº9- Bacias geográficas da Hidrovia Paraná-Paraguai-Uruguai²⁰

Bacia do rio Paraná	1.510.000 km ²
Bacia do rio Paraguai	1.095.000 km ²
Bacia do rio Uruguai	365.000 km ²
Bacia própria do Rio da Prata	130.000 km ²
Bacia total do Rio da Prata	3.100.000 km ²

3.3. Centros de Distribuição Regional

Um dos pontos chave da atividade logística é a diminuição de custos do funcionamento de um CDR (Centro de Distribuição Regional). Estes centros estão localizados estrategicamente para facilitar o transporte intermodal e melhorar a competitividade através de serviços oportunos orientados para o cliente e logística de valor agregado. No Uruguai é possível instalar tais centros com vantagens competitivas na região, em virtude da normativa vigente de Zonas Francas, Portos Livres, Aeroportos Livres e Depósitos Aduaneiros.

Essa normativa permite armazenar e realizar diversos processos à mercadoria sem ter que pagar tributos aduaneiros, impostos à importação e exportação (e impostos aos lucros no caso da Zona Franca). Posteriormente, a mercadoria é distribuída no MERCOSUL, Chile, Bolívia e México através dos acordos comerciais vigentes com o Uruguai, cumprindo em pouco tempo com os pedidos (just in time), evitando as demoras e reduzindo os estoques necessários em cada país de destino.

Exemplos de empresas internacionais que têm instalado CDRs no Uruguai: **Merck, Ricoh, SKF, Columbia, Nike, Kodak, Samsonite, GAP, Blackberry, Sharp, Sony, Logitech e Lexmark**, entre outras.

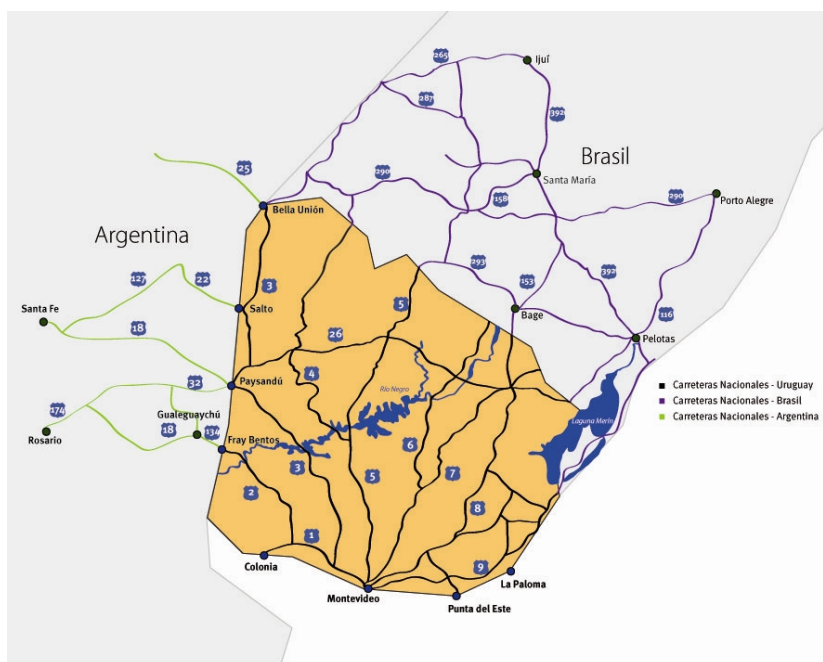
²⁰ Fonte: Eduardo A. Mazza (2002), Transporte e Logística –Prospectiva Tecnológica Uruguai 2015.

4. Vantagens do Uruguai para o setor logístico

O setor logístico no Uruguai apresenta diversas vantagens que o tornam atrativo para a concretização de investimentos estrangeiros. Entre elas se destacam:

- » Do total de portos no Uruguai, existem **sete portos comerciais** em diversas zonas do país: Montevideu, Nueva Palmira, Colônia, Fray Bentos, Juan Lacaze, Paysandú e Salto. Estes operam sob regime de porto livre, oferecendo importantes benefícios. (Veja item 6.4 do relatório).
- » Montevideu se perfila como centro de distribuição estratégico da região, tanto de cargas quanto de passageiros. Em um raio de três horas de avião há 140 milhões de pessoas.
- » O Uruguai conta com um moderno **aeroporto que opera sob sistema de aeroporto livre** e um novo anel perimetral em Montevideu, conseguindo uma infraestrutura adequada para o transporte de passageiros e de mercadorias via aérea e terrestre.
- » O Uruguai conta com o maior grau de **conectividade viária** – interna e externa - e com a rede rodoviária mais densa de todos os países da América do Sul. A rede tem perto de 8.785 quilômetros, dos quais 7.845 km estão pavimentados²¹.
- » A forte **relação comercial do Uruguai com o Brasil e a Argentina**, a concentração da maior parte da população na sua capital, Montevideu, e uma malha ferroviária de pouco uso fazem com que o fluxo de comércio intrazona se realize principalmente através do sistema rodoviário. Por tal motivo, existe uma rede de estradas que une Montevideu com as principais cidades da região. Três pontes sobre o rio Uruguai comunicam o país com a Argentina nas cidades de Salto, Paysandú e Fray Bentos, enquanto que com o Brasil o acesso se dá através de fronteiras terrestres pelas cidades de Bella Unión, Rivera Rio Branco e Chuí.

Figura Nº5- Conectividade das principais estradas do Uruguai com o Brasil e a Argentina²²



²¹ Nota: Considera-se pavimento superior e médio.

²² Fonte: Elaborado por Uruguay XXI.

5. Atores vinculados ao Setor Logístico no Uruguai

O setor logístico envolve diversos atores, apresentados no seguinte quadro. São principalmente atores relacionados com serviços de comércio exterior, transporte rodoviário internacional e serviços portuários.

Quadro Nº10- Atores do setor logístico²³

Tipo de Operador	Quantidade
Administrador portuário	1
Linhas Aéreas	13
Agências Marítimas	42
Agentes de Carga	84
Amarração e desamarração	12
Armadores	6
Couriers	11
Depósitos Zona Franca	13
Depósitos Extraportuário	16
Depósitos - Porto Livre	14
Despachantes	351
Barcagem	4
Fornecedores de bordo	76
Reboques	2
Consertos da embarcação	10
Serviços de apoio	28
Surveyors	9
Terminal Aeroportuária	1
Terminais Portuários	6
Transporte ferroviário	1
Transporte rodoviário (não internacional)	741
Transporte rodoviário internacional	237
Zonas Francas	12
Total geral:	1.690

Na seguinte seção apresentam-se os principais terminais de containers no porto de Montevideo, terminais no porto de Nueva Palmira, operador de carga no Aeroporto Internacional de Carrasco (AIC), operadores logísticos exportadores e operadores logísticos internos.

5.1. Terminais de containers no Porto de Montevideo

O Porto de Montevideo, único no Uruguai que trabalha com containers, conta com dois operadores: Terminal Cuenca del Plata e Montecon.

Terminal Cuenta del Plata (TCP)²⁴

O TCP é o concessionário do Terminal de Containers do Porto de Montevideo desde 2001, por um período de 30 anos. É uma das três empresas com as que o grupo belga Katoen Natie opera no negócio portuário e logístico no Uruguai (as outras duas são Seaport Terminals Montevideo S.A. e Nelsury S.A.). A Katoen Natie é a proprietária de 80% de TCP e a Administração Nacional de Portos (ANP) é proprietária do restante 20%. Em 2011, o terminal concentrou aproximadamente 65% do movimento do porto, diminuindo sua participação para 50% em 2012. A empresa tem investido mais de US\$ 200 milhões (novembro 2012). Os investimentos compreendem um



²³ Fonte: Inalog.

²⁴ Fonte: Elaborado por Uruguay XXI em base a dados de Katoen Natie.

cais de 350 metros de comprimento, que se soma ao já existente de 288 metros; ampliação do pátio de containers com mais de 20 hectares ganhos à baía, incorporação de 8 guas pórtico e equipamentos straddle-carriers para transportar containers, bem como aumento substancial de tomadas elétricas para containers refrigerados e a ampliação do seu depósito de logística.

A empresa oferece serviços de: carga e descarga de navios, caminhões e trens; conexão e monitoramento de containers refrigerados; depósito para containers cheios e vazios; conserto e limpeza de containers; consolidação e desconsolidação de containers; logística e armazenagem, e oferece o único lugar para lavagem de containers com mercadoria perigosa dentro do porto. O TCP tem conseguido aumentar a produtividade do Porto de Montevideu e tem obtido certificações de Qualidade (ISO 9000), de Segurança e Saúde Ocupacional (OSHA 18000) e de Meio ambiente (ISO 14000).

Montecon²⁵

A Montecon é uma empresa uruguaia – instalada no porto de Montevideu em 2000- responsável pela movimentação de cerca de 50% dos containers do porto de Montevideu em 2012, atendendo 90% das principais linhas marítimas do mundo que chegam ao Uruguai. 74% da carga é de comércio exterior uruguaio, importação, exportação e containers vazios para servir aos tráfegos mencionados, enquanto o restante 26% corresponde a transbordos da região, incluída a carga refrigerada e containers vazios. Em 2007 a propriedade da Montecon foi reestruturada com a associação de dois importantes grupos empresariais: Grupo Schandy do Uruguai e Grupo Ultramar do Chile.



Os investimentos realizados pela empresa em maquinaria e equipamento somaram US\$ 12,9 milhões em 2011, o maior investimento realizado por um privado no porto no último ano, acumulando US\$ 25 milhões nos últimos 5 anos. Entre os investimentos, destaca-se a compra de uma grua móvel Super Post Panamax - Liebherr LHM 600 (a maior disponível no mundo), que chegará a Montevideu a meados do próximo ano, e duas guas novas RTG Kalmar E-One (Rubber Tyred Gantry) de 6 fileiras e 5 containers de alto com autosteering através de satélites GPS.

A empresa presta serviços de operações portuárias e logísticas, incluindo entre suas atividades as operações de navios porta-container, carga geral, graneis sólidos, veículos rodantes e todo tipo de estivas especiais, incluindo cargas de projeto de alta tonelagem e variada configuração. Todo isto complementado com a gestão de estoque de containers carregados e vazios- com os respectivos serviços complementares necessários para isso- com o fornecimento de energia para containers refrigerados, com custódia especial para mercadoria perigosa e consertos de estrutura e maquinaria refrigerada, entre outros. As operações da Montecon cumprem com altos padrões de Segurança (ISPS), e Segurança e Saúde Ocupacional (SYSO).

5.2. Terminais no Porto de Nueva Palmira

O Sistema Portuário de Nueva Palmira compreende três cais: Oficial, Navíos e Ontur.

❖ O **Cais Oficial** funciona sob regime de Porto Livre, pertence à ANP e conta com vários operadores portuários. O operador *Terminales Graneleras Uruguayas S.A.* (TGU) dispõe de silos no prédio do porto, mediante concessão do MGAP (Ministério de Pecuária, Agricultura e Pesca), para armazenagem de grãos (trigo, soja, milho, etc.) com capacidade para 72.000 toneladas, que são movimentadas desde as embarcações para os silos (e vice-versa) mediante uma cinta transportadora. Outros operadores movimentam carga geral, sendo a mais importante os fertilizantes e cimento Portland, elaborados no país e transportados por caminhão para as barcaças e exportados depois para o Paraguai. A principal importação é a granel e consiste em matérias primas para produzir fertilizantes.

❖ O cais privado de **Corporación Navíos S.A.**, localizado ao sul do Cais Oficial, é usuário da Zona Franca de Nueva Palmira e dedica-se de forma exclusiva a operações de transferência de cargas a granel para navios de ultramar. O porto conta com dois cais, um de ultramar, de 240 metros de comprimento e outro de 170

²⁵ Fonte: Elaborado por Uruguay XXI em base a dados de Montecon.

metros de comprimento, equipado com uma grua fixa e um sistema de descarga de barcaças que o coloca, segundo a empresa, como o mais eficiente da Hidrovia. O terminal portuário de Corporación Navíos S.A. recebe cargas desde barcaças e caminhões, armazenadas nos seus próprios silos e posteriormente embarcada para o exterior. A carga em navios se realiza mecanicamente através de um sistema de cintas transportadoras, que permitem carregar até 20.000 toneladas diárias. Além disso, permite a descarga desde barcaças, a um ritmo de até 14.000 toneladas por dia. O recibo de cargas em caminhões se realiza através de quatro pontos de plataformas basculantes que conseguem um recibo de até 1.200 toneladas por hora.

❖ O cais privado do **Terminal Ontur**, operativo desde 2007, também é usuário da Zona Franca Nueva Palmira e é o único terminal que conta com um depósito fechado de 30.000 m². Movimenta principalmente celulose transportada em barcaças pelo Rio Uruguai, desde a planta da UPM, em Fray Bentos. Também embarca graneis e carga geral (alguns containers, veículos e maquinaria, etc.), podendo entrar caminhões até o pé do navio. Conta com duas gruas no seu cais fluvial, uma do tipo pórtico e outra com capacidade para 22 tons e 45 tons a 26 m do seu eixo, respectivamente.

5.3. Operador de carga no Aeroporto Internacional de Carrasco (AIC)

Terminal de Cargas Uruguay (TCU)²⁶

O Terminal de Cargas Uruguay (TCU) é desde 2004 a empresa responsável pela operação da carga aérea no Aeroporto Internacional de Carrasco. O prazo da concessão é por 20 anos e o contrato de gestão aeroportuário prevê uma opção de 10 anos adicionais. No terminal é processado 100% do comércio internacional do Uruguai realizado via aérea.

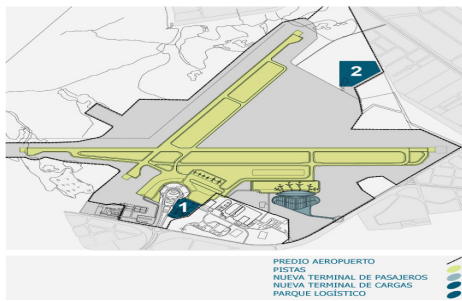


A primeira etapa do plano de obras do Terminal foi concluída em 2009, tendo se efetivado a substituição da infraestrutura existente por novas instalações que representaram um crescimento de 245% em superfície. Depois de obras posteriores, obteve-se um novo depósito e a nova infraestrutura construída totalizou 13.500 m², distribuídos entre depósitos (10.500 m²) e escritórios (3.500 m²), incluindo câmaras de frio com 2.100 m³ e setores separados segundo o tipo de operação (químicos/farmacêuticos, eletrônicos, etc.). O Concessionário do Aeroporto conta com uma superfície adicional habilitada de 8 hectares para o desenvolvimento de serviços logísticos em regime de Aeroporto Livre.

Esta plataforma logística é usada principalmente por companhias multinacionais das áreas eletrônica e farmacêutica, que têm adotado o Aeroporto como Centro de Distribuição para a região. À possibilidade de armazenar estoque e de operar no aeroporto como se fosse uma extensão do depósito principal da empresa, soma-se uma operativa de trasbordo muito simples e eficiente que permite conectar mercadorias em diferentes voos dentro do prédio aeroportuário sem ter que realizar trâmites ou autorizações formais.

²⁶ Fonte: Elaborado por Uruguay XXI em base a dados de TCU.

Figura Nº 8 Terminal de cargas do Aeroporto Internacional de Carrasco



Características	Novo Terminal
Função Principal	Depósito fiscal + Aeroporto livre
Superfície total (m2)	13.500 (ampliáveis)
Posição de estiva	1600
Cais de carga (imp.)	16
Cais de carga (emp.)	12
Câmaras de frio (m2)	2.100
Sup. do depósito (m2)	10.500
Sup. de escritórios (m2)	3.500
Capacidade instalada (tons/anos)	60.000
Outras funcionalidades	Terminais de autogestão, salas disponíveis, wi-fi, etc.

5.4. Operadores logísticos exportadores

No Porto de Montevideu são várias as empresas concessionárias ou permissionárias de depósitos e outras áreas de propriedade da Administração Nacional de Portos (ANP), concedidos por um tempo determinado. As permissões são outorgadas com prazos de até 3 anos e as concessões por até 15 anos, podendo estender os prazos, dependendo do cânone a pagar e do investimento em infraestrutura dos projetos. Nos depósitos, geralmente, são desenvolvidas atividades logísticas de valor agregado à mercadoria.

A seguir, alguns exemplos:

Comfrig²⁷



A Comfrig pertence à empresa coreana Insung Corporation, dispendo de câmaras de frio para o armazenamento principalmente de peixe, mas também de outros tipos de congelados como carnes, frutas e vegetais. Adjacente às câmaras, conta com uma área de depósito de containers de 1.000 m², bem como com fontes de energia para conectar os containers refrigerados. A Comfrig recebe frotas pesqueiras da China, da Coreia, da Europa e da Rússia, que operam no Atlântico Sul; conta com serviços de consolidação e desconsolidação, paletizado e despaletizado, etiquetagem, embalagem e classificação da carga que é exportada para as regiões mencionadas.

Jaume & Seré²⁸

Jaume & Seré possui depósitos que operam sob a empresa Rilcomar, realizando tarefas logísticas, de armazenamento e distribuição próprias de Porto Livre, mas sem alterar a natureza dos produtos. Esta operativa se complementa com depósitos próprios na Zona Franca de Colônia, Zona Franca Libertad e Zona Franca Rivera, para cobrir todo o leque de necessidades quanto à industrialização de produtos, armazenamento, distribuição, reembalagem, classificação e reetiquetagem.



Grupo RAS²⁹



O Grupo RAS é uma empresa de capitais uruguaios, especializada na administração de serviços logísticos, com filiais na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, México e Paraguai. O Grupo oferece integrar as cadeias de abastecimento desde o fabricante ou fornecedor no exterior até o destino final no MERCOSUL, Chile, Bolívia e México. O Grupo RAS tem criado o Polo Logístico Portuário (PLP), especializado na distribuição regional de mercadorias, utilizando as vantagens que oferece o Porto Livre de Montevideu, onde conta com 40.000 m² cobertos e um terminal de containers de 10.000 m², câmaras de frio, um *show room* ao serviço

²⁷ Fontes: www.comfrig.com.

²⁸ Fonte: www.jaumeysere.com.

²⁹ Fontes: www.gruporas.com.

de clientes regionais que desejem promover os produtos que pretendem ingressar à região, sala de palestras, etc.

Lobraus³⁰

A Lobraus é uma empresa brasileira fundada em 1989 que decidiu mudar sua casa central para o Uruguai. Tem operado o conceito da cadeia de abastecimento em todas as áreas, incluindo logística e sistemas de informação. Está localizada no Porto de Montevideu, sendo um *hub* de distribuição para todo o MERCOSUL, e conta com depósitos no recinto portuário. Em 2012, a empresa também se instalou em Puntas de Sayago, visando expandir as atividades de movimentação de cargas. Segundo o presidente da empresa, para o encerramento de 2012 a operativa da empresa terá crescido 30%.



Costa Oriental³¹



Costa Oriental S.A. é uma empresa fornecedora de serviços logísticos em Zonas Francas uruguaias, com mais de 25 anos de experiência fornecendo soluções logísticas particulares a clientes globais. Fundada em 1983 em Zona Franca de Colônia, em 1992 se constitui no primeiro usuário de Zona Franca de Montevideu (Zonamerica). Em 1997 o grupo belga Katoen Natie adquire parte do seu pacote acionário, e em 2000 se cria Costa Logística, empresa que oferece serviços logísticos e de distribuição para o mercado local.

Transcargos³²

Transcargos é uma empresa nacional fundada em 1976 que oferece serviços de logística através de múltiplas possibilidades: Transcargos ZFM, em Zonamerica, e na Zona Franca de Libertad, opera com outro depósito no Porto de Montevideu sob regime de Porto Livre e possui um Centro de Distribuição Nacional localizado próximo aos acessos de Montevideu. A empresa oferece serviços logísticos regionais, realizando operações que incluem coordenação do transporte nacional e regional, controle de carga, seguros, despachos, e em Transcargos ZFM (em Zonamerica), diversas atividades de valor agregado, comerciais, industriais ou de serviços (fracionamento, agrupado, reembalagem, fabricação, desenvolvimento de software, administração de inventários, administração à distância, emissão de certificados de depósito e warrants, etc.).



Ralesur/DB Schenker³³

Partner of the DB Schenker Network



Ralesur S.A.

No Uruguai, a Ralesur, empresa fundada em 1996, desenvolve operações logísticas em associação com a DB Schenker, empresa alemã que conta com 88.000 empregados distribuídos em 2.000 localizações, em 130 países. Nesse caráter, dispõe de tratamento com linhas marítimas e aéreas de primeiro nível mundial que lhe permitem realizar entregas porta à porta. No seu depósito de Zonamerica realiza atividades logísticas para a região (CDR), dispondo para o Uruguai de sua própria frota de caminhões.

Inancor SA³⁴

Inacor SA é uma empresa do grupo ED&F MAN e se dedica à armazenagem, distribuição e serviços logísticos em geral. Em 1998, a empresa se instalou como Centro de Operações do Grupo para a região com o fim de desenvolver soluções



³⁰ Fonte: www.lobraus.net e Jornal El País.

³¹ Fontes: www.costaoriental.com.

³² Fontes: www.transcargos.com.

³³ Fontes: www.alesur.com.uy.

³⁴ Fonte: www.inancor.com.uy.

“adequadas” às necessidades dos clientes de contar com infraestrutura e suporte logístico integral.

Logistics Services³⁵



Empresa dedicada aos serviços de armazenagem, administração de inventários e despachos de empresas multinacionais com operações comerciais nos países da região MERCOSUL e outros pontos da América Latina.

5.5. Operadores logísticos internos

Plateran S.A. (Farmared-Logired)

A Plateran é uma empresa uruguaia com certificação ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004 que oferece soluções logísticas e de distribuição dentro do país, com uma alta especialização em produtos vinculados à saúde e ao consumo. Desde há 13 anos mantém uma atividade permanente nesse setor, contando atualmente com uma equipe de 160 trabalhadores e seis locais com mais de 16.000 m², com sistemas informáticos com aplicações tipo web às que os usuários podem acessar via Internet.



Murchison (Uruguay) S.A.



Começou a operar no Uruguai em 1985, prestando serviços logísticos integrais. Atualmente opera três centros de armazenagem e distribuição em Montevidéu, bem como logística in-house. A empresa oferece serviços de traslado de containers e mercadoria geral, descarga/carga de mercadorias, retiro e acondicionamento de produtos, armazenagem de mercadorias, controle e administração de inventários, seleção/ preparação e distribuição de pedidos, entregas “just in time”, preparação de pedidos e distribuição de mercadoria. Outros operadores logísticos que realizam principalmente atividades a nível local são: Frigorífico Modelo, Tiempost, Calico, Logipark, Interflet Cargo, Exo Logística, Bomport, DSL-Milanco e Costa Logística.

³⁵ Fonte: www.logistics.com.uy.

6. Marco regulatório

6.1. Lei de Promoção e Proteção de Investimentos

No Uruguai, o investimento estrangeiro direto tem crescido fortemente, tendo se triplicado nos últimos seis anos. O Uruguai tem se posicionado como um dos principais receptores de investimento estrangeiro na América do Sul. Em 2011, a IED alcançou seu máximo histórico –US\$ 2.614 milhões- representando 5,6% do PIB. O Uruguai recebeu o Grau Investidor outorgado pela qualificadora Standard & Poor's e pela qualificadora Moodys, em abril e em julho de 2012 respectivamente. Isso reflete, entre outros aspectos, a confiança que gera o marco institucional do país e a condução da política econômica.

O investidor estrangeiro goza dos mesmos benefícios que o investidor nacional e não requer autorização prévia para se instalar no país. A lei 16.906 de 07/01/98 declara de interesse nacional a promoção e proteção de investimentos nacionais e estrangeiros. Os Decretos 455/007 e 002/012 atualizaram a regulamentação desta lei. Em virtude dela, para os projetos de investimento em qualquer setor de atividade que se apresentarem e forem promovidos pelo Poder Executivo, será permitido computar como parte do pagamento do Imposto de Rendias (IRAE) entre 20% e 100% do montante investido, segundo o tipo de projeto. A taxa normal do IRAE é de 25%. Também são desonerados do Imposto ao Patrimônio os bens móveis do ativo fixo e obras civis, além de recuperar o IVA das compras de materiais e serviços para estas últimas. A lei também desonera de taxas ou tributos a importação de bens móveis do ativo fixo declarados não competitivos da indústria nacional.

6.2. Lei de Participação Pública-Privada

Entende-se por participação pública-privada (PPP) todos os contratos nos quais uma Administração Pública encarrega a um privado, por um período determinado, o desenho, a construção e a operação de infraestrutura ou alguma dessas prestações, além do financiamento. A Lei Nº 18.786, de julho de 2011, estabelece o marco regulatório aplicável a este regime.

Sob os limites estabelecidos constitucionalmente, os contratos poderão ser celebrados para o desenvolvimento de infraestrutura nos seguintes setores de atividade:

- ✓ Obras viárias, ferroviárias, portuárias e aeroportuárias
- ✓ Obras de infraestrutura energética
- ✓ Obras de disposição e tratamento de resíduos
- ✓ Obras de infraestrutura social, incluindo prisões, centros de saúde, centros educativos, moradias de interesse social, complexos esportivos e obras de melhoramento, equipamento e desenvolvimento urbano.

O procedimento de contratação tem várias etapas: início do processo, avaliação prévia, aprovação de estudos de avaliação prévia, chamado público a interessados, apresentação das ofertas, avaliação e adjudicação das ofertas.

Várias instituições compõem o marco institucional referente a este tipo de contratos. A Unidade de Projetos de Participação Público-Privada funciona no Ministério de Economia e Finanças e, entre outros aspectos, é a responsável pelo acompanhamento dos aspectos econômicos e financeiros, vinculados aos estudos prévios dos projetos. Por outro lado, a Administração Pública contratante se responsabiliza pelo desenho, estruturação e celebração de contratos de Participação Público-Privada, bem como pelo controle, correta execução e cumprimento das obrigações assumidas pelos contratantes. O fomento dos projetos de Participação Público-Privada e a elaboração das diretrizes técnicas aplicáveis a esses projetos é responsabilidade da Corporação Nacional para o Desenvolvimento. Por sua vez, o Escritório de Planejamento e Orçamento, entre outras tarefas, é responsável de garantir o adequado desenvolvimento de cada projeto, de acordo com as condições e características fundamentais do modelo de contratação de PPP.

Os projetos apresentados sob este regime relacionados a temas logísticos são os seguintes: Rede Nacional de Estradas - Pacote de sete corredores viários, Sistema Ferroviário – dois circuitos ramais ferroviários, Porto de águas profundas e comerciais e um Centro Logístico. (Veja item 7 do relatório).

6.3. Lei de Zonas Francas

Na atualidade, existem no Uruguai **12 Zonas Francas**: Nueva Palmira, Fray Bentos, Libertad, Punta Pereira, Colônia, Colônia Suíça, Floridasur, Rivera, Zonamerica, WTC Free Zone, Parque das Ciências e Aguada Park. As zonas francas fazem parte do motor de crescimento da economia uruguaia e empregam grande quantidade de pessoas, muitas delas com alto nível de capacitação. Segundo o quarto censo de Zonas Francas realizado pelo Instituto Nacional de Estatística³⁶, o Valor Agregado Bruto das zonas francas - medido a preços correntes - foi de 4,32% em 2010.

No Uruguai, as zonas francas têm uma ampla diversidade de atividades, com um alto potencial para o futuro. Entre as diversas atividades, destacam-se as focalizadas à comercialização de bens e as dedicadas à prestação de serviços. As zonas francas no Uruguai começaram como polos logísticos, mas com o decorrer dos anos surgiram outras que prestam serviços para o exterior e para o Uruguai. É o caso das atividades administrativas terceirizadas, call center e desenvolvimento de software, entre outros.

Dentro das zonas francas que têm como atividade principal a comercialização de bens, destacam-se: Zona Franca Fray Bentos, onde desenvolve suas atividades a empresa UPM, Zona Franca de Nueva Palmira - exclave dedicado à reexportação de grãos, Zona Franca de Colônia- onde se desenvolvem especialmente atividades da Pepsico -, Zona Franca de Punta Pereira – exclave onde será desenvolvida a atividade da empresa Montes del Plata S.A., dedicada à produção de pasta de celulose- e a Zona Franca Parque das Ciências- focalizada em projetos industriais, de logística e de serviços de embalagem³⁷.



Outras zonas francas que existem no Uruguai são: Zona Franca Florida, onde se desenvolvem principalmente atividades logísticas para toda a região, Zona Franca Libertad, parque comercial, industrial e de serviços, pátio de containers, de veículos e de maquinaria rodoviária, Zona Franca Rivera, exclave que procura se transformar em um complexo industrial e logístico fundado na produção da madeira, e y Zona Franca Colônia Suíça, que é principalmente um parque Industrial, comercial e de serviços onde opera um centro de distribuição de mercadorias³⁸.

As zonas francas focalizadas à prestação de **serviços** são³⁹:

- **Zonamerica** primeira ZF a se instalar no país⁴⁰, localizada sobre a Rodovia 8, Km 17,5. Na atualidade, conta com 8 plataformas de negócios, quase 300 empresas instaladas e gera mais de 9.000 postos de trabalho. Em BPO/KPO existem numerosas empresas instaladas (Sabre Holdings, Despegar.com, Ocwen, Seprona, Assist Card, Brilox, Godana, CTC2, CISA, AIVA e Group RCI, entre outras). Em Tecnologias

³⁶ Informação obtida do “4to Censo de zonas francas anos 2009-2010, relatório final - dezembro 2012”, Instituto Nacional de Estadísticas, Dirección General de Comercio do Ministério de Economía e Finanzas (DGI do MEF) e o Banco Central do Uruguai.

³⁷ Informação disponível em: www.upmuruguay.com.uy, <http://www.zonafrancacolonia.com/>, <http://www.zonapdc.com/uruguay/>

²Fonte: <http://www.floridasur.com.uy>, <http://www.zonafrancacolonia-suiza.com/>, <http://www.zonafranca.com.uy/>

³⁹ Informação disponível em: <http://www.zonamerica.com/>, <http://www.aguadapark.com/>, <http://www.wtcfreezone.com/>

⁴⁰ Zona Franca de Montevideú (hoje Zonamerica) foi criada por Resolução do Poder Executivo em fevereiro de 1990: <http://www.zfrancas.gub.uy/espanol/legislacion/resoluciones/resolPE/resolPE1990-02-16.pdf>

da Informação têm se instalado também várias empresas (TCS, Verifone, Bantotal, e Lynkos). Também existem várias empresas de consultoria (Ferrere Internacional, PwC, Deloitte, Merrill Lynch, KPMG, entre outras).



Atualmente, estão em construção mais dois edifícios na Zonamerica: “Celebra”, que em 2013 acrescentará 8.000 m² de escritórios para alugar, e outro edifício para uma empresa farmacêutica que traslada sua casa matriz para o Uruguai.

Por mais informações: www.zonamerica.com

- **Aguada Park**, localizada próxima do centro e do porto de Montevideú, conta com infraestrutura de última geração em uma torre de 19 andares (22.000 m²) e um investimento total de US\$ 50 milhões (terreno, dois edifícios e equipamento). Até novembro de 2012, tem uma ocupação de 95%, contando com empresas de desenvolvimento de software, call centers, BPO e serviços compartilhados, serviços financeiros, profissionais e de trading (agribusiness, roupa, energia, navais), focalizadas à exportação de serviços. Destaca-se a presença de: APAC Customer Services, Globant, Mercado Libre, Corporación Navíos, Travel Leaders, Banco Itaú, Teyma e Sabre Holdings, entre outras. O pessoal ocupado total, entre todas as empresas, é de 1.200 pessoas aproximadamente (novembro 2012).



No início de 2013, começará a construção de uma segunda torre, 6.700 m² de obras, com um investimento estimado de US\$ 18 milhões e está previsto a construção de uma terceira torre em 2015.

Por mais informações: www.aguadapark.com

- **World Trade Center (WTC) Free Zone**, ZF de Serviços que está localizada em uma zona estratégica de Montevideú, com diversidade de bancos, hotéis e restaurantes. Poderão ser alugados espaços de escritórios flexíveis, desde escritórios de aproximadamente 40 m² até andares inteiros, com serviços de telecomunicações de última tecnologia. O WTC Free Zone conta também com o primeiro heliporto internacional do país e da região. Algumas das empresas instaladas no WTC Free Zone relacionadas ao setor serviços são: Compass Group, Latinbroker, entre outras.



O WTC Free Zone também conta com empresas de serviços dedicadas a setores como a energia, arquitetura, etc.: Estudios Energéticos Consultores, Patagonia Geosciences, Área Constructora e Contract Global Services, entre outras.

Por mais informações: www.wtcfreezone.com

Regime e vantagens tributárias

As Zonas Francas no Uruguai foram estabelecidas em 1923 com a finalidade de desenvolver polos industriais no interior do país e foram reformuladas pela Lei Nº 15.921 de 17 de dezembro de 1987. As zonas francas podem ser de exploração privada ou estatal: as privadas são administradas por particulares – autorizados pelo governo, que através da Área de Zonas Francas da Direção Geral de Comércio, as administra, supervisa e controla.

Nas zonas francas é possível desenvolver qualquer tipo de atividade: comercial, industrial ou de serviços. As diversas atividades podem implicar transformação de mercadorias, armazenagem, montagem e desmontagem de embarques, e prestar serviços desde as Zonas Francas para terceiros países e, em alguns casos, para o Uruguai. A atividade industrial pode implicar agregado de valor, mas também mudança de natureza. As empresas habilitadas para desenvolver atividades nas zonas francas podem ser pessoas físicas ou jurídicas sob qualquer forma societária, admitindo sociedades com ações ao portador, o que garante o anonimato do investidor (usuário de zona franca). Quanto às pessoas jurídicas, não se limita a forma mas

sim que o objetivo seja exclusivo. Não existe diferença alguma entre investimentos nacionais e estrangeiros, nem é requerido para os estrangeiros nenhum tipo de trâmite ou requisito especial, podendo as empresas estrangeiras estabelecer sucursais. 25% do pessoal pode ser estrangeiro, podendo renunciar à tributação da previdência social do Uruguai⁴¹.

As vendas desde território aduaneiro nacional para a Zona Franca são consideradas exportações do país e as vendas desde Zona Franca para o território aduaneiro nacional são consideradas importações, sujeitas a tributos aduaneiros e impostos nacionais correspondentes. Isso acontece porque uma zona franca não faz parte do território aduaneiro uruguaio, é um exclave, funciona da mesma forma que um porto franco, de um aeroporto, etc. As vendas desde Zona Franca para o MERCOSUL estão sujeitas à tarifa externa comum do bloco (AEC), que rege também para os bens procedentes de terceiros países, salvo exceções estabelecidas taxativamente em acordos bilaterais negociados no marco do MERCOSUL com a Argentina e o Brasil. Isso é porque na zona franca a mercadoria perde a origem⁴². As atividades dos usuários de zonas francas não estão gravadas pelos seguintes impostos:

- Imposto de Renda das Atividades Econômicas (IRAE) nem pelo Imposto ao Patrimônio (IP), nem por nenhum outro imposto nacional.
- Os dividendos pagos a acionistas domiciliados no exterior também não pagam impostos no país.
- O pessoal estrangeiro (até 25% do total ocupado) pode optar por não pagar contribuições à previdência social no Uruguai.
- As vendas e as compras de bens e serviços ao exterior, bem como as vendas e prestações de serviços dentro da zona franca não estão gravadas pelo Imposto ao Valor Agregado (IVA).
- As entidades não residentes também não pagam IRAE pelas atividades desenvolvidas com mercadorias de origem estrangeira (em trânsito ou depositadas na Zona Franca) e cujo destino não for o território aduaneiro nacional. Também não pagam IRAE quando as vendas com destino o território nacional não ultrapassem 5% do total de alienações de mercadorias em trânsito ou depositadas na Zona Franca.
- As mercadorias que intercambiam as Zonas Francas com o resto do mundo são isentas de tributos aduaneiros.

É importante destacar que a fim de dezembro de 2012 o Ministério de Economia e Finanças (MEF) encaminhará ao Parlamento um Projeto de Lei para modernizar e atualizar o regime de zonas francas. O novo Projeto de Lei se baseia em três pilares:

- Promover a incorporação de mão de obra qualificada; isso supõe promover projetos intensivos em conhecimento ou com alto conteúdo tecnológico.
- Flexibilizar o requisito de pessoal ocupado nacional e estrangeiro; necessário para acompanhar os investimentos estrangeiros de grande porte recebidos nos últimos anos.
- Mitigar as assimetrias territoriais através de benefícios diferenciais para as zonas francas que sejam desenvolvidas no interior do país.

Também está prevista uma modificação no nome destes exclaves que poderiam se chamar "Zonas - Econômicas Especiais" – uma definição mais ampla para o desenvolvimento das atividades – também poderão ser criadas "Zonas Temáticas de Serviços".

⁴¹Nota: Em casos justificados, a porcentagem pode ser ampliada, prévia autorização do governo.

⁴²Nota: Nas zonas francas de Tierra del Fuego e Manaus a mercadoria não perde a origem por decisão do CMC 8/94, válido até 2013.

Por outro lado, o novo Código Aduaneiro (CAROU) e o Código Aduaneiro do MERCOSUL prevêem que a legislação aduaneira no Uruguai seja para todo o território nacional, pelo que a Alfândega poderá controlar a entrada, permanência e saída das ZZFF. Estes códigos ainda não foram aprovados.

6.4. Portos e Aeroportos Livres

O regime de Porto Livre foi estabelecido pela Lei de Portos Nº 16.246 de abril de 1992 e por seu decreto regulamentar Nº 412/992, tanto para o Porto de Montevideu quanto para os outros portos com capacidade para receber navios de ultramar.

Entre outras considerações, a lei permite a livre circulação de mercadorias dentro dos recintos aduaneiros portuários sem exigência de autorizações nem de trâmites formais, bem como a livre mudança do seu destino e sendo isentas de quaisquer tributos e sobrecargas aplicáveis à importação durante sua permanência nestes recintos.

Dentro do recinto portuário a circulação de mercadorias é isenta de tributos internos (IVA, etc.) e os serviços prestados estão desonerados de IVA.

Estabelece-se a possibilidade de diversas operações sobre as mercadorias, incluindo "operações de depósito, reembalagem, remarcado, classificado, agrupado e desagrupado, consolidação e desconsolidação, manipulação e fracionamento". As pessoas jurídicas do exterior não são gravadas com o Imposto ao Patrimônio pelas mercadorias armazenadas, nem com o Imposto de Renda (IRAE) pelos lucros associados a tais mercadorias.

O CAROU, ainda não aprovado, acrescenta ao porto livre um prazo de depósito de 5 anos prorrogáveis, hoje "ilimitado".

O regime de **Aeroportos Livres** dá importantes benefícios e facilidades às operações realizadas sobre mercadorias que transitam pelo Aeroporto Internacional de Carrasco. Está baseado no marco legal vigente no Uruguai desde 1992 e é aplicado com sucesso no Porto de Montevideu. Desde agosto de 2008, o marco legal também aplica ao principal terminal aeroportuário do país. Os benefícios previstos na lei se traduzem em vantagens operacionais, aduaneiras e fiscais para as empresas que realizem operações no recinto portuário.

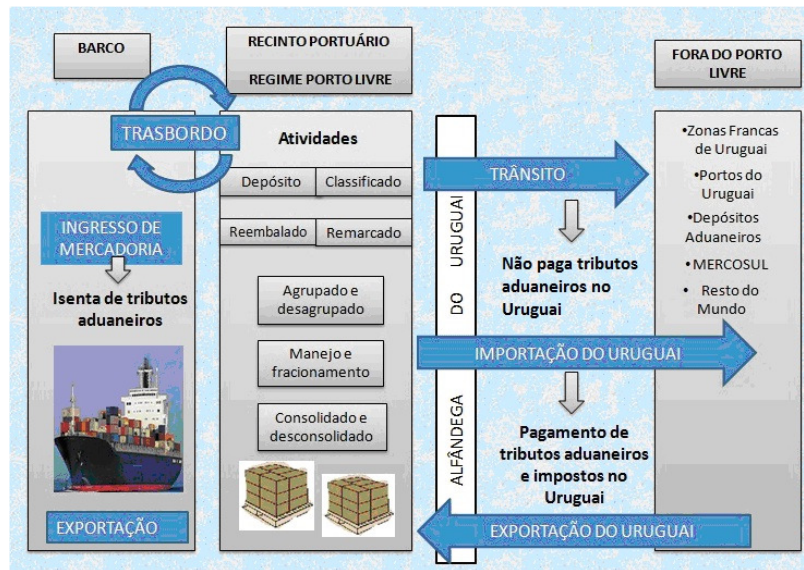
Em 2002, a Lei Nº 17.555, artigo Nº 23, decretou a aplicação do regime de porto livre estabelecido nos artigos 2 e 3 da lei Nº 16.246 ao Aeroporto Internacional de Carrasco.

Isso foi contemplado pelo Decreto Nº 376/02 regulamentar da lei 17.555 que menciona de forma explícita que os serviços serão prestados em regime de porto livre. Em novembro de 2008, o Decreto 409/008 regulamenta a aplicação da lei no Aeroporto Internacional de Carrasco, dando origem ao "Aeroporto Livre".

A partir desse momento, o principal terminal aéreo do país conta com um recinto aduaneiro aeroportuário onde é possível prestar diversos serviços de valor agregado logístico à mercadoria, possibilitando a criação de um Centro de Distribuição para a região.



Figura Nº9- Atividades logísticas de maior valor agregado realizadas no Porto Livre⁴³



6.5. Depósitos Aduaneiros

Prevendo que a zona portuária pudesse ser insuficiente para armazenar e desenvolver atividades logísticas, o Decreto Lei Nº 15.691 de 7 de dezembro de 1984 (Código Aduaneiro) permitiu o estabelecimento de Depósitos Aduaneiros para mercadorias em trânsito.

Depósitos Aduaneiros: São espaços cercados, fechados ou abertos (beira-mar), lanchas e pontões (depósitos flutuantes) e tanques onde as mercadorias são armazenadas com autorização da Aduana. As mercadorias de procedência estrangeira serão consideradas em trânsito pelo território aduaneiro nacional e poderão ser desembarcadas e reembarcadas a qualquer momento, livres de tributos de importação ou exportação de qualquer imposto interno.

Os depósitos aduaneiros podem ser oficiais ou fiscais, pertencentes ao Estado ou por ele arrendados, e podem ser particulares. Os depósitos, tanto fiscais quanto particulares habilitados para esse efeito, podem ser de comércio, francos ou industriais. Haverá depósitos especiais destinados ao fracionamento de volumes.

O funcionamento fiscal e aduaneiro destes depósitos aduaneiros é similar ao de portos livres, exceto que, a diferença dos portos livres, nos depósitos aduaneiros é possível realizar atividades industriais, quer dizer, operações destinadas a variar a natureza dos bens como:

- a incorporação de peças, artigos e produtos procedentes de praça (tais como industrialização de matérias primas e produtos semi-elaborados)
- o ajuste, ensablado, montagem e acabado de veículos, maquinarias e aparelhos
- toda outra operação de transformação análoga⁴⁴

Nos Depósitos Aduaneiros as mercadorias não poderão permanecer nesse regime por um prazo total maior de um ano, embora sejam trasladadas para outro depósito do mesmo ou outro titular⁴⁵. Nos Portos Livres não existe tal limitação. A respeito dos depósitos, o novo CAROU propõe uma nova classificação que inclui os “depósitos logísticos” onde é possível alterar a natureza das mercadorias, mas não de origem.

⁴³ Fonte: Elaboração de Uruguay XXI.

⁴⁴ Artigo 100 do Código Aduaneiro.

⁴⁵ Lei Nº 16.736 de 5 de janeiro de 1996, Artigo 180; e Decreto Nº 216/06 de 10 de julho de 2006, Artigo 21.

7. Investimentos no setor

7.1. Projetos de Investimento

A infraestrutura é uma política transversal que promove o câmbio estrutural. A melhoria na infraestrutura física favorece a diversificação produtiva, promovendo o encadeamento produtivo que é muito atrativo pelo seu alto valor agregado. Também, contar com uma infraestrutura adequada dinamiza o processo de inserção nos mercados internacionais.

Estima-se que em 2011, o investimento promovido relacionado com o Hub logístico foi de US\$ 184 milhões.

Quadro Nº11- Investimento Promovido relacionado com o Hub Logístico⁴⁶

ANO	US\$ Milhões
2009	41
2010	87
2011	184
janeiro – novembro 2012	170

Nesta seção apresentam-se os projetos de investimento no setor logístico, considerando tanto os projetos presentes como os futuros.

1- Portos:

- **Porto de Águas Profundas (PAP):** O porto de águas profundas é determinante para tornar viável e melhorar a competitividade da produção nacional e regional, concentrar diversas atividades estratégicas como constituir-se em uma base logística, terminal energético e para armazenagem, e aprofundar a integração de Uruguai com a Argentina, Brasil, Bolívia e Paraguai.

A principal instituição pública para o desenvolvimento do projeto será o Ministério de Transporte e Obras Públicas (MTO) ⁴⁷. O desenho, construção, operação e financiamento do PAP estarão a cargo de um Grupo Desenvolvedor Privado, que realizará as atividades sob regime jurídico do Contrato de Participação Público-Privada, regulamentado pela Lei 18.786, que se subscreverá com um prazo não menor de 30 anos. O Grupo Desenvolvedor Privado atuará em regime de mono-operador a respeito do todo o PAP; sem prejuízo de seu direito a subcontratar determinadas atividades ou determinados tipos de operações portuárias e logísticas.

Espera-se que o porto tenha 5 vezes mais atividade que o de Montevideu e 2,5 mais que todos os portos uruguaios juntos (inclui: Montevideu, Nueva Palmira, Juan Lacaze, Paysandú, Fray Bentos e Colônia) e que em um princípio opere basicamente com cargas a granel (grãos, minerais, líquidos); sem prejuízo de evoluir para manipulação de outro tipo de cargas (containers). **Estima-se que o investimento para desenvolvimento do PAP seja de US\$ 1.000 milhões, aproximadamente.** O PAP estará localizado na costa atlântica do departamento de Rocha, no balneário El Palenque. A localização definida constitui a opção mais interessante para a radicação do PAP: permite aceder facilmente a profundidades naturais da ordem dos 20m no Oceano Atlântico, com um custo

⁴⁶ Fonte: Elaborado por INALOG em base a informação da COMAP – Comissão de Aplicação da Lei de Investimentos. Formas incluídas as seguintes categorias: Logística, Logística Agro, Free Shop e Zonas Francas.

⁴⁷ O Poder Executivo dispôs oportunamente a conformação de uma Comissão Interministerial (CIPAP) para que estudasse e assessorasse o projeto durante todo o processo de estruturação, até o encerramento contratual correspondente à incorporação da participação privada, Comissão Interministerial "Porto de Águas Profundas" (CIPAP). A Comissão é integrada por um delegado do Presidente da República (como presidente da Comissão), e os subsecretários dos Ministérios de Economia e Finanças; de Transporte e de Obras Públicas; de Indústria, Energia e Mineração; de Vivenda, Ordenamento Territorial e Meio Ambiente; e de Defesa.

limitado de construção das obras marinhas (canal de acesso, docas, etc.) e sua posterior manutenção.

A médio prazo, o PAP é o atrativo principal para uma logística ferroviária que conectará toda a região da hidrovia (Bolívia, Paraguai, Argentina e Brasil) com uma nova saída para o Atlântico que multiplicará as oportunidades de negócio para grãos, fertilizantes, minerais, produtos manufaturados, etc. Essas oportunidades estão vinculadas às obras de infraestrutura que permitam reconectar Montevideu com os portos de Fray Bentos, o cruzamento para a Argentina e Paraguai em Salto Grande, a conexão com a Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos patos e o porto de águas profundas do palenque.

Quadro Nº12- Projeção de demanda de cargas pelo porto⁴⁸

Produto	Volume (ton)	Origem	Destino	Acesso ao PAP
Ferro	16 milhões	Uruguai	Extremo Oriente	Terrestre
Ferro	3 milhões	Bolívia	Extremo Oriente	Hidrovia PP
Ferro	17 milhões	Brasil	Extremo Oriente	Hidrovia PP
Grãos	18 milhões	Argentina	Extremo Oriente	Fluviomarítimo
Grãos	2 milhões	Uruguai	Extremo Oriente, Europa	Terrestre
Total	56 milhões			Projeção cenário conservador

Figura Nº10- Localização do Porto de Águas Profundas



- **Porto de La Paloma:** obras de reconstrução do Cais 2 e áreas de circulação e novo caminho de acesso para o Porto de La Paloma. Isso permitirá uma movimentação de carga de 300 mil toneladas anuais. O projeto será de vital importância para a saída da madeira proveniente da zona leste do país. **As obras viárias e do Porto de La Paloma representam um investimento de US\$ 10 milhões.**

- **Porto de Montevideu:**

No porto de Montevideu estão sendo realizadas obras de ampliação e melhoria, entre elas:

- **Obras de dragado:** este tipo de obras é chave aos efeitos de possibilitar a entrada e atracação de grandes embarcações. A ANP executa, de forma constante, um programa contínuo de obras de dragado do canal de acesso, do aeroporto e de todas as docas portuárias.

⁴⁸ Quadro extraído da página web de Presidência

<http://www.presidencia.gub.uy/wps/wcm/connect/presidencia/portalspresidencia/comunicacion/comunicacionnoticias/comision-puerto-aguas-profundas>.

- **Construção do Cais C:** A obra está em andamento e tem os seguintes objetivos: permitir a entrada para o terminal de maior quantidade de navios, contar com um mais cais para atracação para receber navios que entram ao porto de Montevideu, reduzindo o tempo de espera dos navios pesqueiros, graneleiros e de containers, o que tornará mais fácil a operativa dos cruzeiros no porto de Montevideu.

O cais contará com uma plataforma de concreto de 330 metros de longitude e 33 metros de largo, sustentada por uma estrutura de concreto armado integrada por 228 pilotis de grande diâmetro. Também terá uma esplanada de apoio de aproximadamente 3,5 hectares com seus correspondentes instalações auxiliares. A obra é complementada por uma doca para manobras de navios com uma profundidade de 10,5 metros. A zona de operação, manipulação, circulação e armazenagem contará com mais de 30.000 m².

Finalizou a primeira etapa do projeto correspondente ao dragado. A etapa que começa agora corresponde à pilotagem e recheio da esplanada. Estima-se que o projeto exigirá um investimento de US\$ 80 milhões, a pesar de que o orçamento original previa investimentos por US\$ 62 milhões, e a obra será finalizada para fim de 2013.

- **Construção do Acesso Norte:** Foram recheados 13 hectares no setor norte do recinto aduaneiro portuário com o fim de criar um novo acesso para cargas. O novo corredor de transporte terá associadas outras instalações, tais como estacionamento para caminhões, espaços para o controle de cargas e serviços auxiliares. Atualmente, parte do Acesso Norte está funcionando e se prevê que as obras de infraestrutura finalizem para fim de 2014.

- **Novo terminal de produtos florestais e graneis sólidos:** Ao sul da superfície, onde está o Acesso Norte, foram planificadas e estão sendo realizadas obras de recheado. Nesse lugar, projeta-se um novo terminal para produtos florestais e graneis sólidos que funcionará sob regime de concessão.

A empresa Obrinel, formada por Christophersen e um sócio brasileiro (Hidroviás do Brasil), resultou adjudicatária da concessão para a construção e exploração de um terminal especializado no armazenamento, embarque de lascas de madeira e graneis em geral e para a construção de um posto de atracação em Montevideu. No momento de elaboração do presente relatório, o concessionário já tinha obtido todas as permissões e autorizações; tinha assinado a maior parte dos contratos com as empresas construtoras. Prevê-se que as obras comecem para final de 2012, tendo como objetivo começar a operar em 2013, em particular, para a safra de trigo de 2013. A correspondente infraestrutura incluirá amarradouro para grandes navios graneleiros e uma cinta transportadora para o transporte terrestre das cargas.

Montevideu terá um moderno terminal especializado neste tipo de produtos. Os capitais vêm do Grupo Christophersen, através da Obrinel S.A., na que compartilha ações com a empresa Saceem. O projeto se orienta para o embarque de chips e de graneis em geral, com um investimento associado que ultrapassará os US\$ 60 milhões. A obra será financiada por acionistas (30%) e por entidades bancárias (70%).

Neste tipo de terminais, que procuram minimizar os custos de embarque, são de vital importância a capacidade de armazenamento e a velocidade de carga. O projeto envolve a construção de um cais sobre dolphins (pilotis assentados no leito da baía), com uma capacidade de carga inicial de 1.200 toneladas de grãos, ligado à terra por uma cinta transportadora aérea. Em terra, será possível armazenar 120.000 toneladas de grãos, número que passará para 200.000 em uma segunda etapa. O terminal terá uma capacidade de carga para navios de 2.400 toneladas/hora. O projeto está desenhado sobre uma zona de 8 hectares de recheio da baía. O projeto foi baseado em uma capacidade de armazenamento de 120.000

toneladas, podendo alcançar 200.000 toneladas. Essa é mais uma iniciativa promovida com o fim de posicionar o Uruguai como "Polo Logístico Regional" em 2030.

- **Novo porto pesqueiro:** Foi previsto, no lado norte da baía de Montevideú, um porto pesqueiro especializado; Porto Capurro. As atuais instalações pesqueiras serão destinadas ao uso comercial portuário. O projeto compreende dois módulos com os respectivos cais e áreas operativas: uma instalação de uso comum para embarcações pesqueiras pequenas e um terminal em regime de concessão para dar serviço às frotas nacionais e internacionais de pesca oceânica, com grande capacidade de armazenamento frigorífico e equipada para conserto de navios.



- **Porto Logístico Puntas de Sayago:** O projeto prevê a conexão das redes de estradas e ferroviárias, com uma superfície aproximada de 100.000 hectares, onde são projetadas uma zona industrial, uma zona franca e uma zona de porto livre. Os regimes tributários especiais e flexibilidade na operação das mercadorias serão incentivos altamente valorizados pelo mercado. O porto estará localizado na zona oeste da baía de Montevideú e estará sob a jurisdição da ANP.

- **Porto de Nueva Palmira:**

- **Cais Oficial:** novo cais de 200 metros de comprimento para barcaças, com uma esplanada de 22.000 m² e uma Grua Liebherr (0 km) com capacidade para 45 toneladas e a construção de um novo terminal de graneis sólidos e líquidos a 2 quilômetros ao sul.

- **Corporación Navíos.** O galpão silo está sendo ampliado, incorporando 100.000 toneladas adicionais até alcançar 460.000 toneladas. Também, está se investindo na construção de uma nova cinta transportadora que permitirá aumentar o ritmo de carga para o navio, reduzindo o tempo de permanência no cais.

2 Corredores viários:

Pelo regime de Contratos de Participação Público-Privado, existe no portfólio um parque de sete corredores viários que totalizam um investimento de US\$ 1.125 milhões. Está em andamento a reabilitação das rodovias 21 e 24, cuja licitação está prevista para o segundo trimestre de 2013.

No momento, estão projetadas e em andamento obras nas seguintes rodovias:

Quadro Nº13- Principais Investimentos projetados em Estradas

Rodovia	Tipo
Rodovia 1	Manutenção e pontes
Rodovia 2	Construção e manutenção
Rodovia 3	Construção (acessos) e manutenção
Rodovia 5	Construção trecho + pontes e manutenção
Rodovia 9	Construção trechos
Rodovia 10	Construção trechos (inclui via dupla beira-mar Canelones)
Rodovia 11	Ponte e manutenção
Rodovia 93	Construção e ponte
Rodovia 99	Construção trechos
Rodovia Interbalneária	Construção trechos

Como resultado da importância dos investimentos em matéria viária para o transporte de bens primários, foi aprovado em novembro de 2012 um empréstimo internacional destinado para o "Programa de Reabilitação e Manutenção da Infraestrutura", por um valor de US\$ 112 milhões, complementando as obras antes mencionadas. Sua execução facilitará o aumento nos níveis de serviço dos trechos identificados no programa e a diminuição dos custos operacionais do tráfego veicular; a melhoria do índice de rigorosidade internacional, evitando além do mais o deterioro do pavimento atual, e, finalmente, fortalecerá a integração regional e a vinculação viária direta com os países da região.

O objetivo do programa é contribuir para o financiamento das obras de infraestrutura viária nacional, compreendida no Plano Quinquenal de Obras do Ministério de Transporte e Obras Públicas (MTOP) para o período 2010-2014; programa que abrange parte da rede viária administrada pelo MTOP, aproximadamente 4.985 km.

- 3 – **Linhas férreas:** Nos projetos em andamento se encontra a reabilitação de 141 km de vias férreas entre Algorta e Fray Bentos (US\$ 120 milhões) e de 456 km, entre Montevideu e Rio Branco (US\$ 300 milhões).

8. Desafios e perspectivas para o Setor Logístico no Uruguai⁴⁹

O setor logístico no Uruguai apresenta diversas oportunidades como resultado do dinamismo do comércio internacional mostrado nos últimos anos e à chegada ao país de grandes investimentos, sendo necessária maior infraestrutura portuária e aeroportuária, de estradas, vias férreas e serviços logísticos em geral.

Para posicionar o país como Hub Logístico, foi criado em 2010 o Instituto Nacional de Logística (INALOG)⁵⁰ instituição dedicada aos serviços logísticos que o Uruguai oferece à mercadoria em trânsito e busca posicionar o país como prestador de serviços. Nesse sentido, foi criada a marca "Uruguay Hub Logístico". O objetivo é fomentar a coordenação entre todos os atores vinculados ao setor logístico, visando otimizar a competitividade dessa indústria no âmbito regional e internacional. Existem grandes desafios para conseguir o objetivo de colocar o Uruguai como centro logístico em 2030:

- » Consolidar o papel do Uruguai como plataforma logística regional e o porto como ferramenta efetiva de gestão.
- » Internacionalização do modelo logístico uruguaio, adaptando-o à realidade de outros países e regiões da América Latina e do Caribe.

Perspectivas por setor:

- » **Portos:** Caso seja realizado o projeto do Porto de Águas Profundas, a economia uruguaia crescerá a uma taxa anual de aproximadamente 4%, entre 2015 e 2017. O projeto também permitiria aos navios de grandes cargas atracarem no Uruguai, dando ao país uma importante vantagem competitiva perante os outros portos da região. Com 56 milhões de toneladas previstas a serem movimentadas no porto, o Uruguai teria um papel importante em matéria logística na zona do Atlântico Sul. Por outra parte, o projeto a médio prazo é o atrativo principal para uma logística ferroviária que conectará toda a região da hidrovia (Bolívia, Paraguai, Argentina e Brasil) com uma nova saída para o Atlântico, que multiplicará as oportunidades de negócio para grãos, fertilizantes, minerais, produtos manufaturados, etc.
- » **Estradas:** através do regime de contratos de participação público-privado está previsto um pacote de sete corredores viários, com o objetivo de reabilitar as rodovias da madeira e do grão, entre

⁴⁹ Fonte: Elaborado por Uruguay XXI em base a dados de "Perspectivas econômicas da América Latina 2012" – Cepal.

⁵⁰ O INALOG foi criado em 2010, segundo a lei 18.697.

outras, aumentar a segurança viária e garantir uma adequada conexão das unidades de produção com os terminais de saída da produção.

- » **Tem:** as perspectivas em um futuro próximo estão vinculadas aos projetos cimenteiros no leste do país e ao crescimento potencial da produção agrícola em toda a zona central e do litoral, nas que atualmente o limitante são as capacidades da infraestrutura para aumentar a produção de soja, arroz e outros cultivos.

9. Instituições vinculadas

- Administração Nacional de Portos - www.anp.com.uy
- Administração Ferroviária do Estado - www.afe.com.uy
- Direção Nacional de Zonas Francas - www.zfrancas.gub.uy
- Ministério de Transporte e Obras Públicas - www.mtop.gub.uy
- Instituto Nacional de Logística - www.inalog.org.uy
- Direção Nacional de Aviação Civil e Infraestrutura Aeronáutica - www.dinacia.gub.uy
- Câmara Uruguaia de Logística - www.calog.com.uy
- Associação Uruguaia de Agentes de Carga - www.audaca.com.uy
- Centro de Navegação - www.cennave.com.uy
- Associação de Despachantes Aduaneiros do Uruguai - www.adau.com.uy
- Corporação Nacional para o Desenvolvimento – www.cnd.org.uy
- Ministério de Economia e Finanças – www.mef.gub.uy
- Escritório de Planejamento e Orçamento - www.opp.gub.uy

Anexo 1. Comparação dos regimes legais

Quadro Nº14- Comparação dos regimes legais para o desenvolvimento de atividades logísticas⁵¹

	ZONA FRANCA	PORTO LIVRE E AEROPORTO LIVRE	DEPÓSITO ADUANEIRO
Pagamento de tarifas ao ingresso de mercadoria a:	Não	Não	Não
Pagamento de tarifas na entrada no Uruguai (importação) de mercadorias de origem MERCOSUL, provenientes de:	Sim	Não	Não
Pagamento de tarifas na entrada a outro Estado Parte do MERCOSUL (importação) de mercadorias de origem MERCOSUL, provenientes de:	Sim ⁵²	Não	Não
Pagamento de tarifas na entrada a outro Estado Parte do MERCOSUL (importação) de mercadorias do resto do mundo, provenientes de:	Sim	Sim	Sim
Possibilidade de manipulação logística não industrial, incluída a mudança de destino das mercadorias	Sim	Sim	Sim
Possibilidade de manipulação industrial	Sim	Não	Sim
Tempo máximo de permanência	Indefinido	Indefinido	1 ano
Pagamento de impostos pelo usuário (à renda, ao patrimônio)	Não ⁵³	Sim ⁵⁴	Sim
Pagamento de impostos à circulação de mercadoria (Imposto ao Valor Agregado) dentro do recinto	Não	Não	Não
Possibilidade de mudar de proprietário dentro do recinto	Sim	Sim	Sim
Possibilidade de NÃO pagar contribuições à previdência social pelo pessoal estrangeiro	Sim	Não	Não
Vigência de monopólios estatais ⁵⁵	Não	Sim	Sim
Os direitos a desenvolver atividades requerem assinatura de contratos e/ou registros especiais no Uruguai	Sim ⁵⁶	Não ⁵⁷	Não
Para realizar operações de trânsito é preciso tramitar autorizações ou trâmites formais perante os organismos intervenientes (aduanas, etc.)	Sim	Não	Sim

⁵¹ Fonte: Elaboração de Uruguay XXI. Agradecemos a colaboração do Dr. Daniel Olaizola, da firma Jaume & Seré.

⁵² Existem exceções expressamente estabelecidas em acordos bilaterais com o Brasil e com a Argentina por produtos específicos, provenientes de zonas francas uruguaias. Por exemplo: a exportação de cereais desde Zona Franca de Nueva Palmira e de concentrados de bebidas refrigerantes, desde Zona Franca de Colônia.

⁵³ No caso das empresas uruguaias, estarão gravadas pelo IRAE as que não forem usuárias da Zona franca, mas sim proprietárias das mercadorias e que gerarem lucro.

⁵⁴ Estão desoneradas as rendas provenientes de atividades lucrativas, desenvolvidas pelas entidades não residentes, com mercadorias de procedência estrangeira, quando não tiverem origem em território aduaneiro nacional nem forem destinadas a ele. Se os titulares forem pessoas físicas ou jurídicas no exterior, suas mercadorias também não estarão compreendidas na base impositiva do Imposto ao Patrimônio.

⁵⁵ Refere-se principalmente aos monopólios em telefonia fixa, água corrente, transmissão de energia elétrica e refinação de petróleo.

⁵⁶ É requisito ser usuário direto ou indireto, celebrando contratos especiais, devidamente registrados perante a Direção de Zonas Francas e por ela aprovados.

⁵⁷ Basta com estabelecer acordos comerciais com os operadores que oferecem serviços nestes regimes, sem necessidade de registrar uma empresa perante nenhuma entidade no Uruguai.

Anexo 2. Acordos comerciais e de proteção de investimentos

1) Acordos comerciais gerais

O Uruguai integra a Organização Mundial de Comércio (OMC) desde sua criação em 1995 e faz parte da Associação Latino-americana de Integração (ALADI, 1980) junto com dez países da América do Sul, Cuba e México.

No marco desta última, conforma desde 1991, junto com a Argentina, Brasil e Paraguai, o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), que passou a se constituir na União Aduaneira a partir de 1995, com livre circulação de mercadorias, eliminação de direitos aduaneiros e restrições não tarifárias entre as partes, e uma Tarifa Externa Comum frente a terceiros países. A Venezuela está atualmente em processo de incorporação ao MERCOSUL. Desde 12 de agosto de 2012, Venezuela é sócio pleno do MERCOSUL.

Por sua vez, o MERCOSUL tem assinado, no marco da ALADI, acordos comerciais com os outros países da América do Sul: Chile (1996), Bolívia (1996), Colômbia, Equador e Peru (2005), e um acordo com Israel (2007), todos eles tendentes a formar Zonas de Livre Comércio, com cronogramas de desgravações tarifárias que seriam completadas no período de 2014-2019, segundo o país.

O Uruguai assinou também com o México um acordo bilateral de livre comércio (2003), que permite a livre circulação de bens e serviços entre ambos os países (tarifa zero), desde junho de 2004, com determinadas exceções que finalizariam em 2014.



2) Acordos de Proteção de investimentos

O Uruguai tem assinado acordos de proteção e promoção de investimentos com 26 países, incluindo entre outros a Espanha, os Estados Unidos, a Finlândia, a França e o Reino Unido.

Anexo 3. Portos no Uruguai

- » **Porto de Colônia.** Localiza-se a 177 km de Montevideu, sobre as costas do Rio da Prata, no departamento de Colônia. É o principal porto do país quanto ao movimento de passageiros e veículos.
- » **Porto de Fray Bentos.** Localiza-se em Fray Bentos, à margem esquerda do Rio Uruguai, a 317 km de Montevideu. Por sua vez, o porto está próximo à ponte internacional Fray Bentos - Porto Unzué, que permite a conexão mais curta de Montevideu com Buenos Aires e facilita a interconexão de cargas entre o Uruguai e a zona agrícola e industrial do litoral argentino, para o oeste com o Chile e para o leste com Rio Grande do Sul, em Brasil. No recinto portuário estão as instalações do *Terminal Granelera del Uruguay* TGU, com uma capacidade de 20.000 toneladas. Conta também com quase 40.000 m² para depósitos de mercadorias.
- » **Porto de Juan Lacaze.** Localiza-se a 35 km de Colônia, sobre águas do Rio da Prata Seu acesso por estrada é através da Rodovia Nacional 54 com conexão com a Rodovia 1. Este porto atende o negócio vinculado ao MERCOSUL, prestando serviço a ferries, que transportam mercadorias estivadas em veículos de carga.
- » **Porto de Paysandú.** Conta com um cais de ultramar e um de cabotagem. Conta com dois depósitos fechados, um aberto e uma balança automática com capacidade para 60 toneladas.
- » **Porto de Salto.** Localiza-se no departamento de Salto, a 13 km águas abaixo da represa hidrelétrica, na beira-mar costeira e junto ao lado norte da foz do arroio Ceibal Conta com um cais de concreto armado.

Anexo 4. Aeroporto Internacional de Carrasco (AIC)

Quadro Nº15- Companhias aéreas que operam no AIC

Companhia Aérea	Destino	Frequências semanais
Ibéria	Madri	6 (exceto segundas-feiras)
Lan	Santiago do Chile	21 (3 por dia)
TAM	São Paulo	21 (3 por dia)
TAM	Rio de Janeiro	7 (1 por dia)
Gol	São Paulo	7 (1 por dia)
Gol	Porto Alegre	7 (1 por dia)
Taca	Lima	7 (1 por dia)
Copa	Cidade de Panamá	7 (1 por dia)
American Airlines	Miami	7 (1 por dia)
BQB	Aeroparque	14 (2 por dia)
BQB	Assunção	7 (1 por dia)
Aerolíneas Argentinas	Ezeiza	7 (1 por dia)
Aerolíneas Argentinas	Aeroparque	28 (4 por dia)
Sol Líneas Aéreas	Aeroparque	14 (2 por dia)
Sol Líneas Aéreas	Rosário	Esporádico segundo programação da companhia

Uruguai em síntese (2011)⁵⁸

Nome oficial	República Oriental do Uruguai
Localização geográfica	América do Sul. Limita com a Argentina e com o Brasil.
Capital	Montevideu
Superfície	176.215 km ² . 95% do território é solo produtivo apto para a exploração agropecuária
População (2011)	3,4 milhões
Crescimento da população (2011)	0,40% (anual)
PIB per capita (2011)	US\$ 13.861
Moeda	Peso uruguaio (\$)
Índice de alfabetização	98%
Esperança de vida ao nascer	76 anos
Forma de governo	República democrática com sistema presidencial
Divisão política	19 departamentos
Fuso Horário	GMT - 03:00
Língua oficial	Espanhol

Principais indicadores econômicos 2006-2011

Indicadores	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PIB (Var % Anual)	4,1%	6,5%	7,2%	2,4%	8,9%	5,7%
PIB (Milhões US\$)	19.639	23.482	30.438	30.454	39.411	46.710
População (Milhões de pessoas)	3,31	3,32	3,33	3,34	3,36	3,37
PIB per capita (US\$)	5.925	7.064	9.129	9.104	11.741	13.861
Taxa de Desemprego – Média Anual (% PEA)	10,9%	9,2%	7,7%	7,3%	6,8%	6,0%
Tipo de câmbio (Pesos por US\$, Média Anual)	24,0	23,4	20,9	22,6	20,06	19,31
Tipo de câmbio (Variação Média Anual)	-1,6%	-2,5%	-10,7%	7,7%	-11,1%	-3,7%
Preços ao Consumidor (Var % acumulada anual)	6,4%	8,5%	9,2%	5,9%	6,9%	8,6%
Exportações de bens e serviços (Milhões US\$)	5.787	6.933	9.372	8.637	10.606	12.746
Importações de bens e serviços (Milhões US\$)	5.877	6.775	10.333	7.979	9.860	12.379
Superávit / Déficit comercial (Milhões US\$)	-90	158	-961	658	746	367
Superávit / Déficit comercial (% do PIB)	-0,5%	0,7%	-3,2%	2,2%	1,9%	0,8%
Resultado Fiscal Global (% do PIB)	-0,5%	0,0%	-1,5%	-1,7%	-1,1%	-0,9%
Formação bruta de capital (% do PIB)	19,4%	19,6%	22,3%	17,2%	17,9%	19,9%
Dívida Bruta (% do PIB)	69,2%	69,5%	54,3%	71,9%	58,4%	55,6%
Investimento Estrangeiro Direto (Milhões de US\$)	1.494	1.330	2.106	1.529	2.289	2.614
Investimento Estrangeiro Direto (% do PIB)	7,6%	5,7%	6,9%	5,0%	5,8%	5,6%

⁵⁸ Fontes: Os dados referidos ao PIB foram tomados do FMI; os dados de comércio exterior, IED, tipo de câmbio, Reservas Internacionais e Dívida Externa provêm do BCU; as taxas de crescimento da população, alfabetização, desemprego e inflação provêm do Instituto Nacional de Estatísticas.