



Uruguay XXI
PROMOCIÓN DE INVERSIONES
Y EXPORTACIONES

Oportunidades de inversión

SECTOR LOGÍSTICO



Diciembre 2017

INALOG
INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA



**Uruguay
Logístico**

Índice

1. ¿Por qué invertir en el Sector Logístico en Uruguay?	3
2. Importancia económica del Sector Logístico en Uruguay	4
2.1. Descripción del sector	4
3. Uruguay HUB Logístico	5
3.1. Destino para la localización de Centros de Distribución Regional	5
3.2. Mercadería en tránsito, transbordo y reembarco	6
4. Ubicación estratégica	7
4.1. Sistema de puertos regional.....	7
4.2. La Hidrovía Paraguay-Paraná y Uruguay	9
5. Infraestructura	10
5.1. Carreteras y vías férreas.....	10
5.2. Infraestructura portuaria	11
5.3. Infraestructura aeroportuaria	14
6. Posicionamiento.....	15
7. Empresas	16
8. Marco Regulatorio.....	16
8.1. Ley de Promoción y Protección de Inversiones nacionales y extranjeras.....	16
8.2. Normativa vinculada al sector.....	17
8.2.1. Ley de Zonas Francas.....	17
8.2.2. Puertos y Aeropuertos Libres.....	18
8.2.3. Depósitos Aduaneros	21
8.3. Admisión Temporal.....	22
8.4. Parques Industriales	22
8.5. Ley de Participación Pública – Privada.....	23
9. Institucionalidad y actores vinculados al Sector Logístico	24
9.1. Instituto Nacional de Logística (INALOG)	24
9.2. Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)	25
9.3. Otras instituciones vinculadas al sector	25
10. Avances hacia un Uruguay logístico	26
10.1. Infraestructura	26
10.1.1. Puerto de Montevideo	26
10.1.2. Puerto Logístico Puntas de Sayago	27
10.1.3. Puerto de Nueva Palmira	28
10.1.4. Puerto La Paloma (Rocha)	28
10.1.5. Puerto de Fray Bentos - Obras de Desarrollo.....	29
10.1.6. Hidrovía Paraguay - Paraná (HPP)	29
Uruguay en síntesis (2017)	30
Principales indicadores económicos 2012-2017	30

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

- » Uruguay transita el período de crecimiento económico más largo desde que hay registros. Tras 14 años continuos de crecimiento, se consolida como el país más equitativo y con mayores ingresos per cápita de América Latina. Se espera que en 2017 y 2018 el país continúe creciendo y lo haga por encima del promedio de América Latina.
- » Uruguay cuenta con una sólida confianza por parte de inversores nacionales y extranjeros. Durante la última década fue el segundo país receptor de Inversión Extranjera Directa (IED) en relación al PIB (5,3%) en Sudamérica, y es actualmente el único con grado inversor en el Mercosur.
- » Uruguay ofrece un completo marco jurídico que garantiza reglas de juego claras, promoviendo un clima de negocios favorable con gran estabilidad social, además de conceder atractivos incentivos a los inversores a través de un conjunto de regímenes promocionales.
- » La Ley de Promoción y Protección de Inversiones Nº 16.906 establece que la inversión extranjera recibe el mismo trato que la nacional. No existen restricciones a la repatriación de capitales, ni a la transferencia de ganancias, dividendos e intereses.
- » Uruguay es el hub regional por excelencia para el Cono Sur: ofrece importantes ventajas para la localización de Centros de Distribución Regional.
- » Uruguay cuenta con una ubicación geográfica destacada, con dos puertos en la principal puerta de entrada de la costa atlántica Sur, que permiten acceder a la hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay. Se llega a las ciudades más ricas del continente en un lapso de entre 12 y 96 horas por vías terrestre y entre una y tres horas por vía aérea.
- » El marco normativo de Uruguay ofrece importantes ventajas para la operativa logística, con incentivos importantes para la instalación de un Centro de Distribución Regional (CDR) y para el manejo de la mercadería en tránsito. El mismo incluye regímenes de Zona Franca, Puertos y Aeropuertos Libre, Depósitos aduaneros y Admisión Temporal.
- » Uruguay cuenta con una infraestructura adecuada, un moderno aeropuerto y la red de transporte carretero más densa de toda Latinoamérica, que además está en plena actualización. Cuenta con puertos con una infraestructura de primer nivel, únicos en la costa Atlántica Sur que operan bajo el sistema de Puerto Libre; y un régimen similar para los aeropuertos.
- » El sector logístico tiene en Uruguay su propia institucionalidad. En 2010 se creó por ley el Instituto Nacional de Logística (INALOG) que actúa como espacio de participación y coordinación público-privada para el desarrollo del sector.

2. Importancia económica del Sector Logístico en Uruguay

La profundización de la globalización y la creciente internacionalización de las economías han implicado un fuerte desarrollo de las oportunidades en el sector logístico a nivel mundial.

En efecto, el acceso a nuevos mercados y la llegada a los mismos en tiempo y forma, suponen importantes costos para las empresas, por lo que la reducción de estos costos y la mejora de la calidad de respuesta se han ido consolidado como diferenciales importantes para la competitividad de los países y las empresas.

En este contexto, el sector logístico en Uruguay ha sido uno de los más dinámicos en los últimos años, siendo pionero en la incorporación de nuevas tecnologías, en la aplicación de las potencialidades que brinda internet y en un importante soporte a la actividad industrial, a través de la logística “just-in-time”.

El sector transporte y almacenamiento, vinculado directamente con el sector logístico, representó aproximadamente 3,6% del PIB de Uruguay¹. Esto, junto con su importancia para el desarrollo del comercio internacional y como soporte de la actividad industrial, denota el carácter estratégico y el potencial que tiene este sector para la economía.

2.1. Descripción del sector

En Uruguay el sector engloba diversas actividades que se desarrollan a nivel de puertos, aeropuertos, red vial, parques logísticos y empresas logísticas especializadas ubicadas estratégicamente. Entre los servicios logísticos y administrativos se destacan²:

- ✓ **Servicios logísticos tradicionales:** Comprende el transporte y los trasbordos necesarios desde puertos y aeropuertos de la región, la recepción y el control, el almacenamiento y la preparación de pedidos para envío a su destino final.
- ✓ **Servicios de valor agregado logístico o actividades semi-industriales:** Se incorporan instalaciones de packing, reenvasado, mezclado de productos químicos y otros, adaptando la entrega a las necesidades de los clientes finales (“customización”) o requerimientos (normas) de los países de destino.
- ✓ **Servicios de coordinación logística de la cadena de abastecimiento:** Se coordina las operaciones de los clientes con sus proveedores logísticos, destacándose la coordinación de plantas de producción en el exterior, líneas marítimas, agentes de carga, terminales portuarias y aeroportuarias, a fin de optimizar las entregas.
- ✓ **Servicios de consultoría, logística profesional y soporte y desarrollos informáticos:** Se exportan sistemas de software para logística, sistemas on-line para visibilidad vía web de los inventarios y diseño de lay-out de instalaciones para centros de distribución de los clientes en otros países.

¹ Fuente: Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística.

² En base a Operti, “Uruguay Logístico: plataforma público-privada de innovación y competitividad. Hoja de ruta público privada (1985 – 2015)”.

- ✓ **Servicios de Offshoring & Outsourcing:** Consiste en la centralización de operaciones y servicios internacionales por parte de empresas internacionales que usan Uruguay como plataforma logística regional y se encuentran avanzando en otros servicios como ser BPO, KPO e ITO.

Las actividades pueden ser agrupadas en tres clases³:



Este informe se concentra principalmente en las actividades logísticas asociadas al comercio internacional, con particular énfasis en las actividades de HUB Logístico. Esto es, actividades en las cuales Uruguay opera como un **punto de tránsito** en el comercio internacional, para lo cual presenta importantes ventajas comparativas.

3. Uruguay HUB Logístico

3.1. Destino para la localización de Centros de Distribución Regional

Una de las claves actuales de la actividad logística se encuentra en la disminución de costos que implica el funcionamiento de un CDR (Centro de Distribución Regional). Estos suponen la sustitución del tradicional envío directo desde la fábrica a los mercados de consumo, por la utilización de un centro intermedio a pocas horas de los mercados finales, desde donde se realiza la distribución a los mismos. Estos centros permiten llevar adelante operaciones “Just In Time”, disminuyendo los tiempos de suministros (“lead times”) y mejorando la capacidad de respuesta en volumen, producción y tiempos hacia el cliente final. Los mismos deben estar ubicados estratégicamente para facilitar el transporte intermodal y mejorar la competitividad a través de servicios oportunos orientados al cliente.

Además de estas ganancias de competitividad, en los centros se ha comenzado a producir en forma sostenida y profesional la mejora y desarrollo de los sistemas de almacenamiento, movimiento de mercaderías, sistemas de la información, lay out de instalaciones y el desarrollo de procedimientos operativos de punta, acompañado de los procesos de certificación en las normas ISO 9001, ISO 14001 y OSHAS 18001 entre otras⁴.

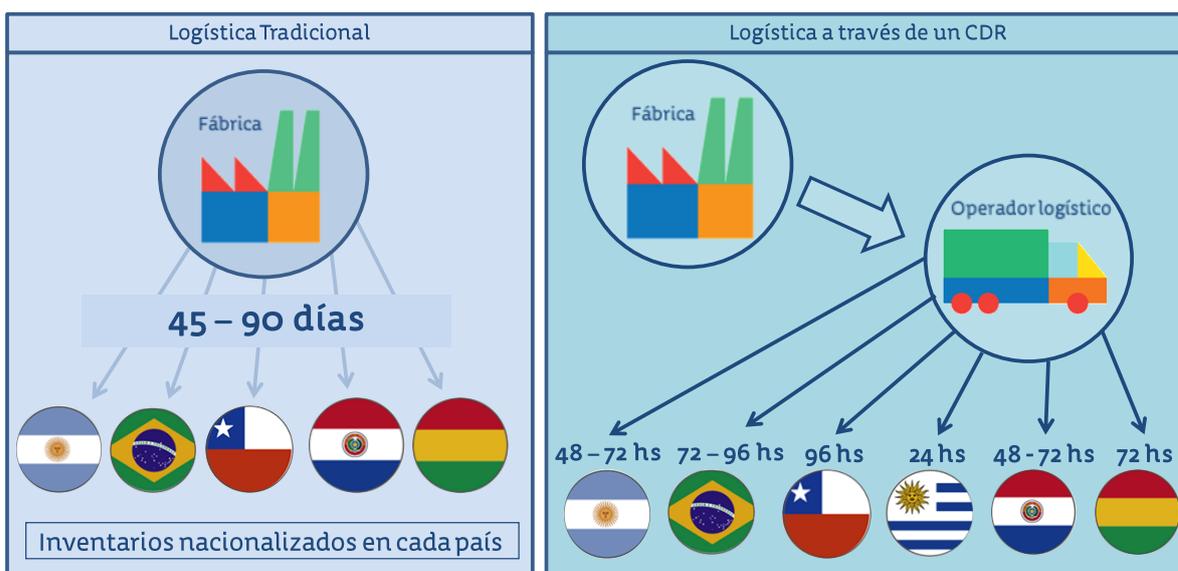
En este contexto, Uruguay ofrece importantes ventajas como CDR como la rápida internacionalización de las empresas en la región, la posibilidad de centralizar inventarios con una alta flexibilidad en volumen y diseño, constituir un resguardo en momentos de incertidumbre y turbulencia en la economía global, y reducir costos operativos y financieros.

³ Fuente: Informe de presentación de resultados de “Encuesta de operadores del Hub”, elaborada por CIFRA para INALOG (2012).

⁴ Fuente: Juan Operti en www.inalog.gub.uy

Adicionalmente, en Uruguay es posible instalar estos centros con ventajas competitivas en la región, en virtud de la normativa vigente de Zonas Francas, Puertos Libres, Aeropuertos Libres y Depósitos Aduaneros (Ver sección 6.2). La misma permite almacenar y realizar diversos procesos a la mercadería sin abonar tributos aduaneros, impuestos a la importación y exportación (e impuestos a las ganancias y patrimonio en caso de la Zona Franca). Posteriormente, la mercadería se distribuye a la región haciendo uso de los acuerdos comerciales vigentes con Uruguay, llegando en pocas horas contra pedidos (just in time), evitando las demoras y reduciendo los stocks necesarios en cada país de destino.

Figura Nº 1 - Logística tradicional vs. Logística a través de un CDR



3.2. Mercadería en tránsito, transbordo y reembarco

La mercadería en tránsito ocupa un lugar importante en la actividad logística de Uruguay. Tal como se desprende del Cuadro Nº1, en promedio, el 50% de los movimientos de contenedores en el Puerto de Montevideo entre 2008 y 2016 estuvieron asociados a actividades de Hub, mientras que el resto estuvo asociado a actividades de comercio de exportación e importación (Comex). En particular, en 2016, los movimientos asociados a actividades del Hub representaron 58% del total. Dentro de esas actividades de la operativa portuaria, se incluyen las operaciones de tránsito - carga que llega en barco y se va del puerto y del país por vía terrestre – y operaciones de transbordo - carga que llega en barco y se va sin ser nacionalizada o sin realizar tránsito terrestre.

Por su parte, si se consideran las toneladas cargadas (un movimiento) en el puerto de Nueva Palmira, el ratio de operaciones vinculadas al Hub se en promedió 45% entre 2013 y 2016.

Uruguay se posiciona como **vía de salida** de algunas mercaderías regionales, especialmente exportaciones de Paraguay y Bolivia. Este resultado se vincula al llamado “efecto Rotterdam” que consiste en una captación de comercio de tránsito mayor al correspondiente al tamaño del mercado propio. Este fenómeno es posible en economías pequeñas rodeadas de grandes mercados, con puertos razonablemente eficientes y una densa red de infraestructura terrestre.

Cuadro N°1- Movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo (miles de TEUS)

Comex/Hub	2012	2013	2014	2015	2016	2016 H1	2017 H1
Comex	399	410	420	430	375	192	185
Hub	355	417	356	381	514	243	271
Total	754	827	776	811	888	435	456

Fuente: Elaborado por Uruguay XXI en base a datos de ANP e Inalog.

Cuadro N°2- Nueva Palmira: Muelle oficial, terminales en Zona Franca y Zonas de transferencia (miles de toneladas cargadas, un solo movimiento, no incluye importaciones)

Comex/Hub	2013	2014	2015	2016	2016 H1	2017 H1
Comex	4.893	4.736	4.204	3.806	2.062	2.243
Hub	3.435	3.270	4.229	3.490	1.969	2.348
Total	8.328	8.006	8.433	7.296	4.031	4.590

Fuente: Elaborado por Inalog a partir de datos de ANP, CENNAVE, DNH y terminales de Nueva Palmira.

4. Ubicación estratégica

Uruguay tiene una posición estratégica como puerta de entrada al Mercosur, con dos de sus principales puertos ubicados en la salida de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay. Esta posición perfila al país como centro de distribución estratégico de la región en términos de cargas, ya que por ejemplo, en un radio de tres horas de avión se encuentran 140 millones de personas.

4.1. Sistema de puertos regional⁵

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

Dada la proximidad geográfica y la ubicación estratégica regional resulta de interés describir la situación en Argentina y Brasil.

- » **El puerto de Buenos Aires** es el principal puerto de Argentina, operado por la Administración General de Puertos Sociedad del Estado y es el principal puerto para las cargas procedentes del interior del país.
- » **El Puerto de Santos**, en el Estado de São Paulo, es el principal puerto de Brasil y uno de los más importantes en América Latina.
- » **El puerto oceánico más austral de Brasil es el de Río Grande**, que a su vez es el segundo en movimiento de cargas de dicho país.

⁵ Fuente: Hodara, Opertti y Puntigliano (2008), op cit.

La Figura N°2 es una representación del movimiento de contenedores; el color azul representa el movimiento del puerto de Montevideo, al tiempo que los otros colores representan los movimientos de Buenos Aires, Río Grande, y los subsistemas Norte y Oeste. Por su parte, la Figura N°3 muestra el **hinterland actual del Puerto de Montevideo en amarillo oscuro**, y su **hinterland potencial a mediano plazo en amarillo claro**.

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

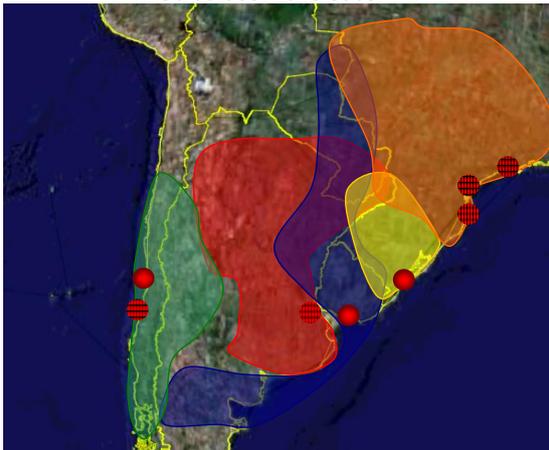
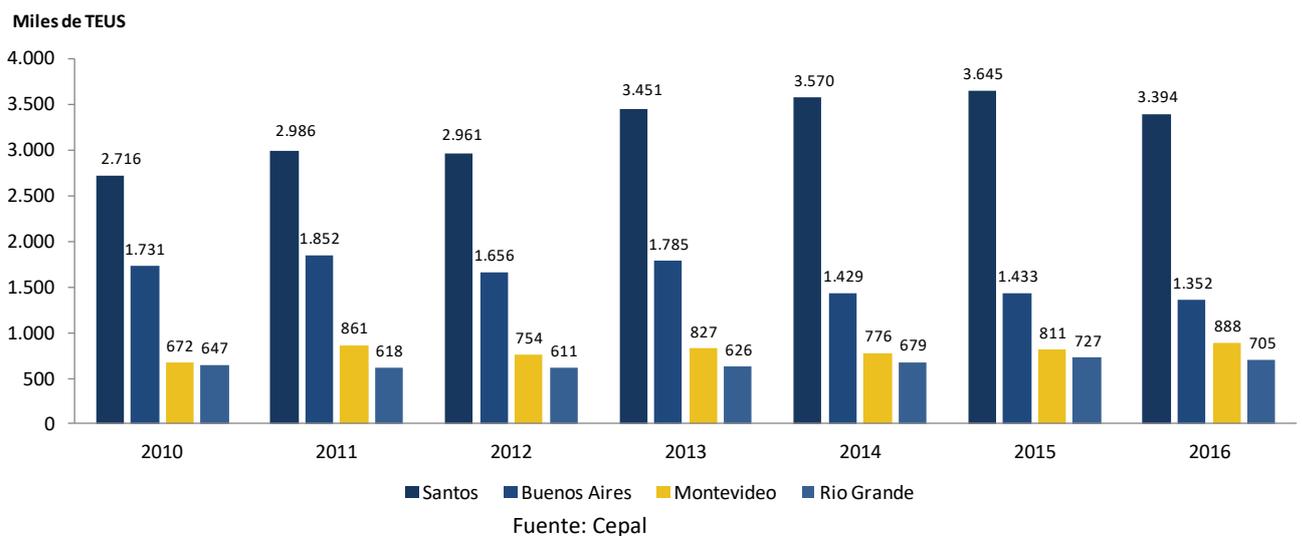


Figura N°3- Hinterland actual del Puerto de Montevideo (amarillo oscuro) y su potencial (amarillo claro).



El puerto de Montevideo es el de mayor movimiento de cargas en el país, y se ubica dentro de los principales puertos de continente. El mismo experimentó un crecimiento promedio anual de 5% en las cargas manejadas entre 2010 y 2016, superando el promedio anual de los principales puertos regionales.

Gráfico N°3- Movimiento de TEUS en los puertos de la región



4.2. La Hidrovía Paraguay-Paraná y Uruguay

La Hidrovía es una iniciativa de cinco países de la cuenca del Río de la Plata para convertir los ríos Paraguay y Paraná en un canal de transporte. La misma facilita el acceso fluvial de productos entre la salida oceánica y Asunción (Paraguay), Rosario y Santa Fe (Argentina), e incluso el este boliviano (Departamento de Santa Cruz). En este emprendimiento Uruguay tiene una posición estratégica, ya que tanto Nueva Palmira como Montevideo constituyen dos de los principales puertos de ultramar por excelencia para la misma. La función de la hidrovía es favorecer las comunicaciones fluviales optimizando la navegación de barcazas y remolcadores durante la mayor parte del año. El sistema fluvial permite el tráfico de grandes volúmenes de carga con costos altamente competitivos.

Figura Nº 4- Hidrovía Paraguay-Paraná y Uruguay



Cuadro Nº3- Cuencas geográficas de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay

Cuenca del río Paraná	1.510.000 km ²
Cuenca del río Paraguay	1.095.000 km ²
Cuenca del río Uruguay	365.000 km ²
Cuenca propia del Río de la Plata	130.000 km ²
Cuenca total del Río de la Plata	3.100.000 km²

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

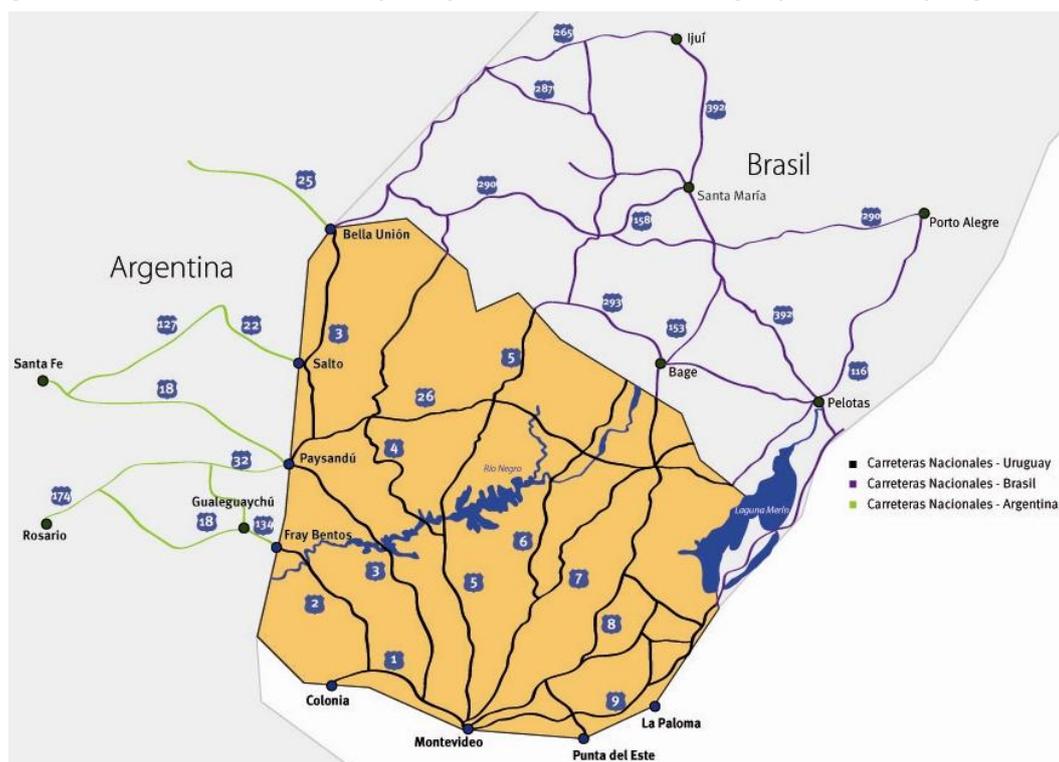
5. Infraestructura

Uruguay cuenta con un excelente nivel de conectividad y una infraestructura acorde a una economía abierta al mundo. La infraestructura tiene una influencia transversal en todos los sectores de la economía, ya que favorece la diversificación productiva, promueve los encadenamientos productivos y dinamiza el proceso de inserción en los mercados internacionales.

5.1. Carreteras y vías férreas

La fuerte **relación comercial de Uruguay con Brasil y Argentina**, la concentración del grueso de la población en Montevideo, una red ferroviaria de baja utilización relativa, hacen que el flujo de comercio intrazona se realice principalmente mediante el sistema carretero. Es por esto que existe una red de carreteras que une Montevideo con las principales ciudades de la región. Tres puentes sobre el Río Uruguay comunican al país con Argentina en las ciudades de Salto, Paysandú y Fray Bentos, mientras que con Brasil el acceso se realiza a través de fronteras terrestres por las ciudades de Bella Unión, Artigas, Rivera, Aceguá, Río Branco y Chuy (ver Figura N° 5).

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



Uruguay presenta el mayor grado de **conectividad vial** -interna y externa- y la red vial más densa de todos los países de América Latina⁶. La misma tiene cerca de 8.776 kilómetros⁷ de los cuales 7.977 km están pavimentados⁸, lo que arroja un ratio de 45 km de carreteras

⁶ Fuente: CAF - [“La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina”](#)

⁷ Fuente: Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística del Uruguay.

⁸ Nota: No se consideran pavimentos los de tosca.

pavimentadas por cada 1.000 km² de superficie. A su vez, según el Foro Económico Mundial, Uruguay es el cuarto país en América del Sur en cuanto a la calidad de sus carreteras⁹.

Por su parte, **la red ferroviaria de Uruguay** será fuertemente renovada a través del **proyecto Ferrocarril Central**¹⁰, el más importante del modo ferroviario de los últimos años. El mismo consiste en la construcción y reacondicionamiento de 273 km de vías entre el puerto de Montevideo y Paso de los Toros (Tacuarembó). Asimismo, la rehabilitación de línea Rivera y la línea Litoral (que une Piedra Sola y Salto), consolida la ampliación de la oferta de transporte ferroviario, complementando los modos hasta ahora utilizados.

Este proyecto permitirá la circulación de trenes de carga a 80 km/h y con una carga de 22,5 ton / eje, con lo que beneficiará sensiblemente a emprendimientos agrícolas, mineros, industriales y forestales cercanos a la ubicación de las líneas férreas.

El proyecto incluye un tramo de vía doble inicial de 26 km, docenas de vías secundarias para cruce de trenes y más de 40 puentes ferroviarios (entre reforzados y nuevos). También pasajes a desnivel dada la interacción con diversas aéreas pobladas, con lo cual el impacto en la construcción también será relevante.

Actualmente, la red ferroviaria cuenta con una extensión de 1.652 km en operación, y un parque de 52 locomotoras de vía principal¹¹ y 764 vagones¹². La misma se conecta con las redes de Argentina a través del ramal El Precursor, sobre la Represa de Salto Grande, que vincula la ciudad de Salto y Concordia con igual trocha en ambos países, y con Brasil en el Paso de Frontera Rivera-Livramento, con diferente trocha, aunque hoy la tecnología permite solucionar esta diferencia en el ancho de la vía.

Por tanto, el proyecto representa un gran avance para impulsar un modo de transporte complementario, competitivo y sustentable que incidirá en los costos, tiempos, y eficiencia logística.

5.2. Infraestructura portuaria¹³

Según el World Economic Forum (The Global Competitiveness Report 2016-2017) Uruguay es el segundo país de América del Sur en calidad de infraestructura portuaria. En Uruguay existen 15 puertos, de los cuales 8 son puertos comerciales, ubicados en diversas zonas del país: Montevideo, Nueva Palmira, Colonia, Fray Bentos-que se rigen por el régimen de puerto libre-, Paysandú, Juan Lacaze, La Paloma, y Salto.

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

⁹ The Global Competitiveness Report 2017–2018, World Economic Forum

¹⁰ Uruguay en Marcha - <http://ferrocarrilcentral.mtop.gub.uy/inicio>

¹¹ Fuente: Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística del Uruguay. Datos actualizados a 2015.

¹² Nota: No incluye vagones de pasajeros.

¹³ Fuente: Elaborado por URUGUAY XXI en base a datos de la ANP. Nota: Corresponde a mercadería sin el peso de los contenedores. No incluye mercadería movilizada en el muelle “La Teja” de ANCAP.

500.000 pasajeros (servicios entre Buenos Aires y Montevideo) y 120 cruceros. En el Puerto de Montevideo confluyen las principales rutas de acceso al resto del país y por lo tanto a la región.

El movimiento de mercadería en este puerto ha evidenciado un fuerte crecimiento en los últimos años: en 2017 alcanzará un récord de cerca de 12 millones de toneladas, comparado con los 8,7 millones de toneladas movilizadas en 2006. Este crecimiento también se vio reflejado en el movimiento de contenedores, medidos en TEUs¹⁴ que también alcanzó un nuevo récord en 2016 al rondar los 888 mil TEUs.

Cuadro N°4- Infraestructura del Puerto de Montevideo

Puerto de Montevideo	
Profundidad canal de acceso (m)	12
Profundidad máxima en muelle (m)	14
Área portuaria (ha)	140
Área complementaria - Puntas de Sayago (ha) (en construcción)	110
Longitud de muelles en puertos multipropósito y contenedores (m)	5.140
Grúas pórtico para contenedores	7

Fuente: Elaborado por Inalog en base a datos de la Administración Nacional de Puertos.

A mediados de julio de 2016 la empresa UPM anunció su intención de evaluar la posibilidad de construir en Uruguay una nueva planta de celulosa¹⁵, proyecto que exigirá una inversión de US\$ 4.000 millones para la instalación de la planta y mejoras en materia logística. Además, requerirá de una inversión complementaria superior a los US\$ 1.000 millones a cargo de Uruguay.

El proyecto prevé la salida de la producción de celulosa a través del puerto de Montevideo, que sería también utilizado como punto de recepción para otras materias primas que viajarían a Paso de los Toros –ubicación de la planta- para el proceso químico de la transformación celulósica. Por este motivo, se esperan cambios relevantes en la infraestructura portuaria, en principio con una inversión de US\$ 250 millones.

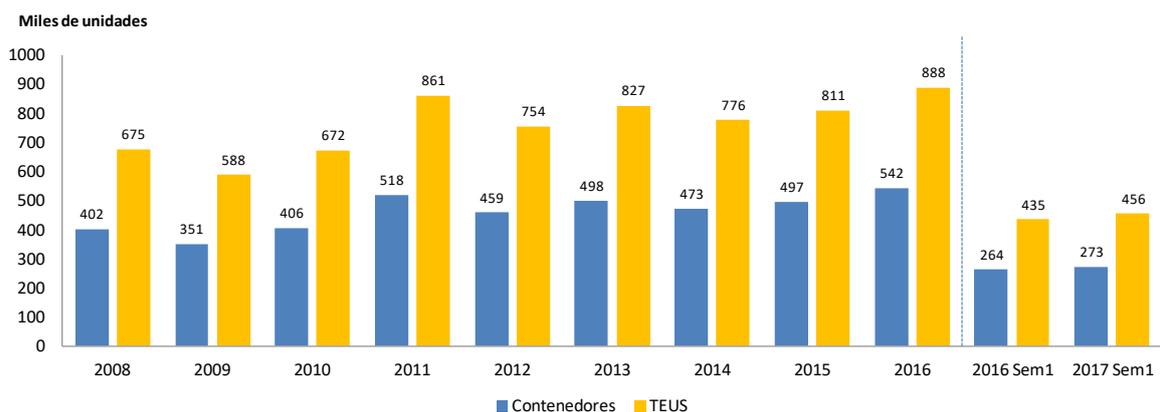
La empresa requiere unas 5,5 hectáreas y muelles de 300 metros, además de dragado, y depósitos; todo esto debe ejecutarse en un plazo de entre dos o dos años y medio¹⁶.

¹⁴ La sigla TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies. Las dimensiones exteriores del contenedor normalizado de 20 pies son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura.

¹⁵ ["UPM considera alternativas para su crecimiento a largo plazo en Uruguay"](#)

¹⁶ Fuente: El País – ["Se demora puerto pesquero y complica planes de UPM"](#)

Gráfico N°5- Movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo-Miles de unidades



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

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

Cuadro N°5- Infraestructura del Puerto de Nueva Palmira

Puerto de Nueva Palmira	
Profundidad canal de acceso Martín García (m.)	9,75
Profundidad canal de acceso Mitre (m.)	10,36
Longitud de muelles oceánicos (m.)	1.505
Longitud de muelles fluviales (m.)	1.120
Capacidad de almacenamiento (TM. estáticas)	1.250.000
Área multipropósito - sin considerar silos (hás.)	3

Fuente: Elaborado por Inalog en base a datos de ANP y Terminales Privadas.

Está ubicado en la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay, a 270 km de Montevideo y 110 km de Colonia por vía terrestre. Moviliza exportaciones de Uruguay y carga en tránsito proveniente del centro del continente - especialmente de Paraguay y Bolivia - a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay.

5.3. Infraestructura aeroportuaria

Existen **11 aeropuertos internacionales** en Uruguay: Artigas, Carmelo, Carrasco, Colonia, Melilla, Melo, Paysandú, Punta del Este, Rivera, Salto y Santa Bernardina¹⁷. El principal es el **Aeropuerto Internacional de Carrasco (AIC)**, ubicado en las afueras de Montevideo. Inaugurado en 2009, fue designado como uno de los cuatro mejores aeropuertos del Mundo en 2011 (Frontier Awards 2011). Funciona bajo el sistema de **aeropuerto libre** y una terminal de pasajeros y una terminal de cargas, está compuesto por sectores segregados según tipo de operación (químicos/farmacéuticos, electrónicos, etc.), zonas para realización de actividades de picking, preparación de pedidos, etc.

Cuadro N°6- Indicadores del Aeropuerto Internacional de Carrasco

Inversión: 165 millones de dólares
1,9 millones de pasajeros utilizaron el aeropuerto (2016)
29.485 toneladas de mercadería se movilizaron (2015)
Superficie de la terminal de pasajeros: 45.000 m ²
Superficie terminal de cargas: 13.500 m ² (ampliables)
Superficie de depósitos: 10.500 m ²
Superficie de depósito (adicional) exclusivo pharma: 1.100 m ²
8 puertas de uso simultáneo para embarque remoto y fijo
4 mangas telescópicas
44 posiciones de check in.
24 mostradores de migraciones

¹⁷ Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

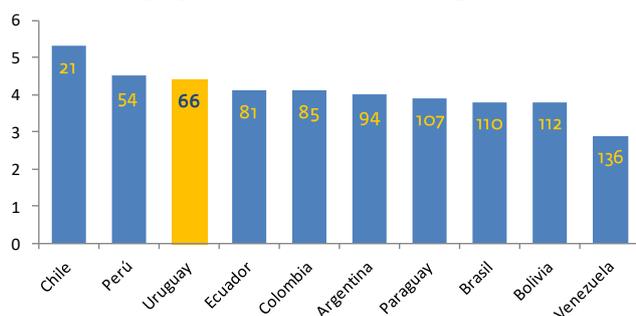
6. Posicionamiento

Las importantes ventajas que ofrece Uruguay desde el punto de vista normativo, aunadas a su ubicación geográfica privilegiada y al desarrollo de una fuerte institucionalidad de soporte al sector, han permitido que Uruguay ocupe un lugar destacado en varios índices internacionales relacionados a la logística.

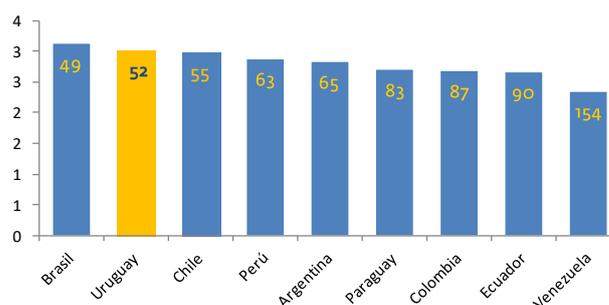
Por un lado, el Índice de facilitación del comercio (Enabling Trade Index) del World Economic Forum (WEF) mide factores como el acceso a mercados, la infraestructura de transporte y comunicaciones, el clima de negocios y la administración de fronteras y ubica a Uruguay tercero en América del Sur.

Por otro lado, el Banco Mundial elabora bianualmente el Índice de Desempeño Logístico (IDL). En su última edición, Uruguay se posicionó en el segundo lugar en Sudamérica, por detrás de Brasil, en la posición 52 a nivel mundial.

**Gráfico N°6 - Enabling Trade Index (WEF) – 2016
- Puntaje y posición en el Ranking Internacional**



**Gráfico N°7 - Índice de Desempeño Logístico
(Banco Mundial) - 2016**



7. Empresas

Ejemplo de empresas instaladas que hacen uso del Hub



8. Marco Regulatorio

8.1. Ley de Promoción y Protección de Inversiones nacionales y extranjeras

La Ley 16.906 denominada “Declaración de Interés Nacional, Promoción y Protección de Inversiones” del 20 de enero de 1998, declara de interés nacional la promoción y protección de inversiones nacionales y extranjeras. Como característica principal a destacar, el inversor extranjero goza de los mismos incentivos que el inversor local, no existiendo discriminación desde el punto de vista tributario ni restricciones para la transferencia de utilidades al exterior.

Los Decretos 455/007 del 26 de noviembre de 2007 y 02/012 del 2 de febrero de 2012, actualizaron la reglamentación de dicha ley. Para los proyectos de inversión en cualquier sector de actividad que se presenten y sean promovidos por el Poder Ejecutivo, se permite exonerar del Impuesto a la Renta de las Actividades Económicas (IRAE) entre el 20% y el 100% del monto invertido, según tipificación del proyecto y el puntaje resultante de una matriz de indicadores (la tasa única a nivel nacional del IRAE es del 25%). También se exonera del Impuesto al Patrimonio los bienes muebles del activo fijo y obras civiles y se recupera el Impuesto al Valor Agregado (IVA) de las compras de materiales y servicios para estas últimas.

Asimismo, dicha ley exonera de tasas o tributos la importación de bienes muebles del activo fijo, declarados no competitivos de la industria nacional.

Cuadro N°7 - Inversión Promovida vinculada al Sector Logístico

Año	Miles de US\$
2010	73.752
2011	196.556
2012	268.424
2013	105.425
2014	101.406
2015	112.267
2016	70.367

Fuente: Elaborado por Inalog en base a Comap.

8.2. Normativa vinculada al sector

Uruguay se presenta como un destino sumamente atractivo para la ubicación de Centros de Distribución Regional (CDR) en virtud de su marco normativo. A continuación, se enumeran algunas de las normativas que promueven este tipo de actividad en Uruguay.

Por mayor información consultar la [Guía de Regímenes promocionales para la Inversión](#).

8.2.1. Ley de Zonas Francas

Las Zonas Francas en Uruguay están reguladas por la Ley N° 15.921, del año 1987, y pueden ser de explotación privada o estatal. En las Zonas Francas pueden desarrollarse actividades de tipo comercial, industrial o de servicios, pueden prestarse servicios a terceros países y, en algunos casos¹⁸, a Uruguay. La actividad industrial puede implicar cambio de la naturaleza de los bienes.

Las ventas desde Zona Franca hacia el MERCOSUR (incluido Uruguay) están sujetas al Arancel Externo Común (AEC) del bloque¹⁹, que rige para los bienes procedentes de terceros países, salvo excepciones taxativamente establecidas en acuerdos bilaterales negociados en el marco del MERCOSUR con Argentina y Brasil. No obstante lo anterior, la Decisión 033/2015 – pendiente de aprobación por el parlamento paraguayo- permitiría que la mercadería originaria de los Estados Partes o la de un tercer país que cuente con las mismas reglas origen en todos los Estados Parte, no perderán su origen al ser transportadas y/o almacenadas en una Zona Franca.

Las mercaderías pueden permanecer por tiempo ilimitado en las zonas francas y su destino puede ser modificado en todo momento.

Los beneficios para las empresas instaladas en Zonas Francas abarcan las siguientes áreas:

¹⁸ Call centers, actividades de e-learning, emisión de certificados de firma electrónica.

¹⁹ Las ventas desde territorio aduanero nacional a la Zona Franca se consideran exportaciones del país y las ventas desde la Zona Franca al territorio aduanero nacional se consideran importaciones, sujetas a los tributos aduaneros e impuestos nacionales correspondientes.

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

Para mayor información, consultar el Informe de [Zonas Francas](#).

8.2.2. Puertos y Aeropuertos Libres

El régimen de Puerto Libre fue establecido por la Ley de Puertos N° 16.246 de abril de 1992 y por su decreto reglamentario N° 412/992, tanto para el Puerto de Montevideo como para los demás puertos con capacidad para recibir naves de ultramar (Nueva Palmira, Colonia, Fray Bentos, Paysandú, Juan Lacaze y La Paloma).

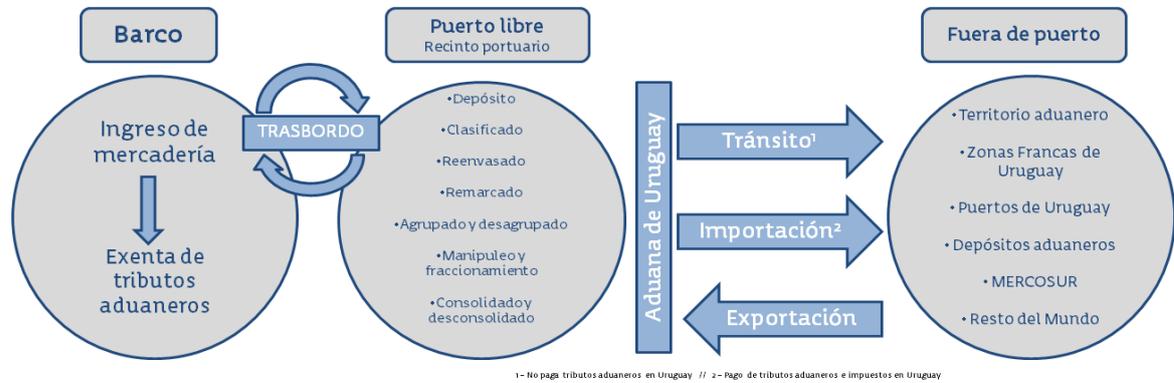
Entre otras consideraciones la ley permite la libre circulación de mercaderías dentro de los recintos aduaneros portuarios exenta de tributos internos, sin exigencia de autorizaciones ni trámites formales. Además, los servicios que se prestan están exonerados de IVA. Por otro lado, está permitido el libre cambio de destino de las mercaderías, estando durante su permanencia en dichos recintos, exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación. A las personas jurídicas del exterior no se las grava con el Impuesto al Patrimonio por las mercaderías almacenadas, ni con el Impuesto a la Renta (IRAE) por las ganancias asociadas a tales mercaderías. El plazo de depósito en puerto libre es de 5 años prorrogable.

En contraste con las Zonas Francas, el régimen de Puerto Libre brinda la posibilidad de mantener el certificado de origen MERCOSUR y gozar de las preferencias arancelarias que el mismo implica. Asimismo, se permite la emisión de certificados de origen derivados.

Cabe destacar que la aplicación del régimen incluye al Aeropuerto Internacional de Carrasco. De este modo, los beneficios previstos en la ley se traducen en ventajas operativas, aduaneras y fiscales a aquellas empresas que realicen operaciones en el recinto aeroportuario. Desde ese momento, la principal Terminal aérea del país cuenta con un recinto aduanero aeroportuario

en donde se pueden prestar diversos servicios de valor agregado logístico a la mercadería, dando lugar a la creación de un Centro de Distribución para la región.

Figura Nº6- Actividades logísticas de mayor valor agregado realizadas en Puerto Libre



Cuadro N°8- Comparación de los regímenes legales para el desarrollo de actividades logísticas²⁰

	ZONA FRANCA	PUERTO Y AEROPUERTO LIBRE	DEPÓSITO ADUANERO
Pago de aranceles al ingreso de mercadería a:	No	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a Uruguay (importación) de mercadería de origen MERCOSUR proveniente de:	Sí	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a otro Estado Parte del MERCOSUR (importación) de mercadería de origen MERCOSUR proveniente de:	Sí ²¹	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a un Estado Parte del MERCOSUR (importación) de mercadería del resto del mundo proveniente de:	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de manipulación logística no industrial, incluido el cambio de destino de las mercaderías	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de manipulación industrial	Sí	No	Sí
Tiempo de permanencia máximo	Indefinido	5 años prorrogables	24 meses
Pago de impuestos por el usuario (a la Renta, al Patrimonio)	No ²²	Sí ²³	Sí ²⁴
Pago de impuestos a la circulación de mercadería (Impuesto al Valor Agregado) dentro del recinto	No	No	No
Posibilidad de cambiar de propietario dentro del recinto	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de NO abonar contribuciones a la seguridad social por el personal extranjero	Sí	No	No
Vigencia de monopolios estatales²⁵	No	Sí	Sí
Los derechos a desarrollar actividades requieren suscripciones de contratos y/o registros especiales en Uruguay	Sí ²⁶	No ²⁷	No
Para efectuar operaciones de tránsito es necesario gestionar autorizaciones o trámites formales ante los organismos intervinientes (aduanas, etc.)	Si	No	Si

²⁰ Fuente: Elaboración de Uruguay XXI. Agradecemos la colaboración del Dr. Daniel Olaizola de la firma Jaume & Seré.

²¹ Existen excepciones expresamente establecidas en acuerdos bilaterales con Brasil y Argentina por productos puntuales provenientes de zonas francas uruguayas, por ejemplo la exportación de cereales desde la Zona Franca de Nueva Palmira y de concentrados de bebidas refrescantes desde la Zona Franca de Colonia.

²² En el caso de empresas uruguayas que no sean usuarias de la Zona Franca pero sean propietarias de las mercaderías, sí estarían gravadas por IRAE en caso de que se generen utilidades.

²³ Están exoneradas las rentas provenientes de actividades lucrativas desarrolladas por entidades no residentes o residentes instaladas en los depósitos, con mercaderías de procedencia extranjera, cuando no tengan origen en territorio aduanero nacional ni estén destinadas al mismo. Si los titulares son personas físicas o jurídicas radicadas en el exterior, sus mercaderías tampoco estarán comprendidas en la base imponible del Impuesto al Patrimonio.

²⁴ Ibídem

²⁵ Se refiere principalmente a los monopolios en telefonía fija, agua corriente, transmisión de energía eléctrica y refinación de petróleo.

²⁶ Se requiere ser usuario directo o indirecto, celebrando contratos especiales debidamente registrados ante la Dirección de Zonas Francas y aprobados por ella.

²⁷ Es suficiente con establecer acuerdos comerciales con los operadores que brindan servicios en estos regímenes, sin necesidad de registrar una empresa ante ninguna entidad en Uruguay.

8.2.3. Depósitos Aduaneros

El depósito aduanero es el régimen aduanero por el cual la mercadería ingresa y permanece en un espacio en administración privada sin el pago de tributos -con excepción de las tasas- para su posterior inclusión en otro régimen aduanero, su reembarque o reexportación. Esta definición hace de los depósitos aduaneros, una opción más para instalar centros de distribución, depositando allí mercaderías en tránsito, brindando incluso la posibilidad de agregar valor a las mismas.

Las mercaderías de procedencia extranjera allí depositadas se consideran en tránsito y pueden desembarcarse y reembarcarse en cualquier momento, libres de tributos a la importación o exportación y de cualquier impuesto interno. Su plazo de permanencia dentro del depósito es de un año, prorrogable a 12 meses más en los casos donde se justifique fehacientemente dicha necesidad por razones de dificultades en la comercialización de la mercadería.

Respecto a los certificados de origen Mercosur, los mismos ingresan en un régimen suspensivo por un máximo de 180 días siempre que la mercadería no se vea alterada dentro del depósito.

Acorde al Nuevo Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay (CAROU), los depósitos se autorizan bajo las siguientes formas:

- ✓ **Depósito de almacenamiento:** la mercadería solamente puede ser objeto de operaciones destinadas a asegurar su reconocimiento, conservación, fraccionamiento en lotes o volúmenes y cualquier otra operación que no altere su valor ni modifique su naturaleza o estado.
- ✓ **Depósito comercial:** la mercadería puede ser objeto de operaciones destinadas a facilitar su comercialización o aumentar su valor, sin modificar su naturaleza o estado.
- ✓ **Depósito industrial:** la mercadería puede ser objeto de operaciones destinadas a modificar su naturaleza o estado, incluyendo la industrialización de materias primas y de productos semielaborados, ensamblajes, montajes y cualquier otra operación análoga.
- ✓ **Depósito de reparación y mantenimiento:** la mercadería puede ser objeto de servicios de reparación y mantenimiento, sin modificar su naturaleza.
- ✓ **Depósito transitorio para exposición u otra actividad similar:** la mercadería extranjera ingresada puede ser destinada a exposiciones, demostraciones, ferias u otras actividades similares, previa autorización de la Dirección Nacional de Aduanas.
- ✓ **Depósito logístico:** la mercadería puede ser objeto de operaciones que pueden modificar su estado o naturaleza, siempre que no modifiquen su origen y consistan en: ensamblajes o montajes; mezclas; colocación o sustitución de partes, piezas o accesorios; configuración de hardware; instalación de software; elaboración de envases, embalajes, etiquetas u otros productos siempre que se utilicen para la comercialización de mercaderías que egresarán del depósito; y otras operaciones similares que el Poder Ejecutivo establezca.

8.3. Admisión Temporal

El régimen de Admisión Temporal prevé la posibilidad de introducir a plaza una mercadería de origen extranjero, exenta de tributos, para ser exportada a posteriori, dentro de un período de tiempo determinado. Estas mercaderías pueden ser reexpedidas en el estado en que fueron introducidas o bien después de haber sido objeto de una transformación, elaboración, reparación o agregación de valor determinados. A su vez, el artículo 11 de la Ley 18.184 habilita la aplicación de este régimen a las máquinas y equipos que ingresen al país para su reparación, mantenimiento o actualización. El plazo fijado por la ley para la permanencia de la mercadería bajo el régimen es de 18 meses²⁸.

Las empresas industriales interesadas, presentarán las solicitudes de importación de bienes en Admisión Temporal ante el Laboratorio Tecnológico del Uruguay, quien emite la autorización.

Adicionalmente, la Ley 18.184, también ofrece los mecanismos “Toma de Stock” y “Régimen devolutivo” (o “draw back”). El primero consiste en la reposición de bienes importados en régimen general, por la importación de similares, libres de tributos y gravámenes, cuando los mismos se hayan utilizado como insumo para transformación en el país, de productos exportados. El segundo brinda la posibilidad de reclamar la restitución de tributos y gravámenes abonados por la importación en régimen general de todos aquellos bienes que por definición puedan importarse en admisión temporal y que se utilizaron en el país en la elaboración de productos destinados a la exportación.

8.4. Parques Industriales

De acuerdo con la Ley 17.547 de Parques Industriales, se denomina Parque Industrial a una fracción de terreno con ciertos elementos de infraestructura (caminería, acceso a energía y agua, sistemas de tratamiento de residuos y de comunicación, depósitos, entre otros) que habiliten el desarrollo de actividades industriales y logísticas²⁹ en el interior del mismo. En la referida Ley se establece que las personas físicas o jurídicas que se instalen dentro de los parques industriales podrán estar comprendidas en los beneficios y obligaciones establecidos en la Ley de inversiones (ver sección 7.1).

El Decreto 524/005 establece los siguientes beneficios para los usuarios de parques industriales:

- ✓ Exoneración del Impuesto al Patrimonio de los bienes de activo fijo (maquinaria y obras civiles) utilizados en el parque por un plazo de siete años.
- ✓ Exoneración de todos los tributos a la importación de maquinaria y equipos y bienes de activo fijo a incorporarse a la obra civil.

²⁸ Se establece además, que el Poder Ejecutivo, podrá disponer en casos excepcionales, debidamente justificados y acreditados, la prórroga de este plazo por hasta dieciocho meses adicionales improrrogables.

²⁹ El Decreto 524/005 en su artículo 6º establece que “además de operaciones industriales podrán realizarse operaciones de almacenaje, acondicionamiento, selección, clasificación, fraccionamiento, armado, desarmado, manipulación o mezcla de mercaderías o materias primas, siempre que estén exclusivamente asociadas a las actividades industriales instaladas en los parques”.

- ✓ Créditos por el Impuesto al Valor Agregado (IVA) incluido en la compra de materiales y servicios para la obra civil y de equipos para el procesamiento de datos, entre otros.

Adicionalmente, los usuarios de parques industriales disponen de la exoneración de los aportes patronales asociados a la mano de obra incluida en el proyecto promovido durante un período de 5 años.

La reglamentación en materia de parques industriales está siendo actualizada y un proyecto de ley denominado de “Fomento y Protección de Parques Industriales y de Servicios” está siendo estudiado a nivel parlamentario, considerando que el almacenamiento es una de las actividades propias de estos parques, son un activo más dentro de la matriz logística del Uruguay. No obstante ello, cabe agregar y más allá de las modificaciones que la norma establezca, existe un beneficio adicional de un 15% al ya otorgado por la Ley de Promoción de Inversiones en la Exoneración del impuesto a la Renta de las Empresas.

Para mayor información, consultar el [Informe de Parques Industriales](#).

8.5. Ley de Participación Pública – Privada³⁰

Se entiende por contratos de participación pública – privada (PPP) a aquellos en los que la Administración Pública encarga a un privado, por un período determinado, el diseño, la construcción y la operación de infraestructura o alguna de dichas prestaciones, además de la financiación. La Ley 18.786, y los Decretos N°17/012, N°280/012, y N° 251/0151³¹, establecen el marco regulatorio aplicable al régimen de Contratos de Participación Público-Privada (PPP).

Dichos contratos podrán celebrarse para el desarrollo de infraestructura en los siguientes sectores de actividad:

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

³⁰ Varias instituciones componen el marco institucional referente a este tipo de contratos:

- La Unidad de Proyectos de Participación Público-Privada funciona en el Ministerio de Economía y Finanzas y entre otros aspectos es la responsable de realizar el seguimiento de los aspectos económicos y financieros, ligados a los estudios previos de los proyectos.

- La Administración Pública contratante se responsabiliza por el diseño, estructuración y celebración de contratos de Participación Público-Privada, así como del control de su correcta ejecución y del cumplimiento de las obligaciones asumidas por los contratantes.

- El fomento de los proyectos de Participación Público Privada y la elaboración de los lineamientos técnicos aplicables a dichos proyectos es responsabilidad de la Corporación Nacional para el Desarrollo. - La Oficina de Planeamiento y Presupuesto, entre otras tareas, es responsable de asegurar el adecuado desarrollo de cada proyecto según las condiciones y características fundamentales del modelo de contratación de PPP, desarrollo de cada proyecto según las condiciones y características fundamentales del modelo de contratación de PPP.

³¹ Puede consultar un compilado de toda la normativa relevante en la siguiente link: <http://ppp.mef.gub.uy/>

9. Institucionalidad y actores vinculados al Sector Logístico

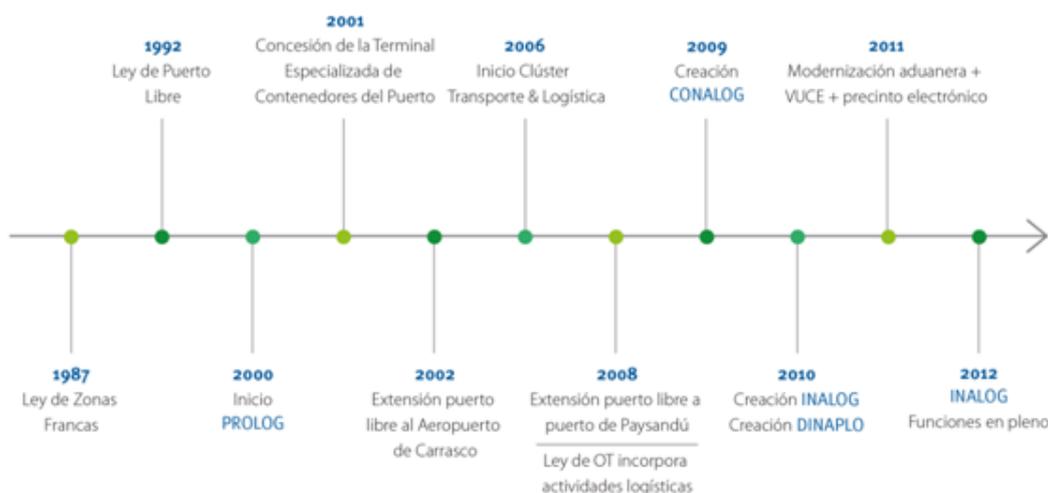
9.1. Instituto Nacional de Logística (INALOG)

El Instituto Nacional de Logística (INALOG) fue creado por la Ley 18.697 a fines de 2010, fruto de una votación afirmativa en unanimidad por todos los partidos políticos. Es un espacio de participación y coordinación con capacidades para actuar a nivel nacional e internacional. Esta institución busca promover el desarrollo del sector y la elaboración de una estrategia de largo plazo para los servicios logísticos que Uruguay brinda a la mercadería en tránsito. En este sentido, busca posicionar al país como prestador de servicios líder a nivel regional, posicionándose internacionalmente a través de las marcas “Uruguay Logístico” y “Uruguay Logistics”, de acuerdo al ámbito donde se aplique. Su arquitectura se alineó al proceso en el que se viene trabajando desde hace años con *Marca País* dentro de *Uruguay XXI*. También se actualizó el sitio web del Instituto -www.inalog.org.uy-, siguiendo la misma estrategia de comunicación.

Además, el INALOG fomenta la coordinación entre todos los actores vinculados al sector logístico para optimizar la competitividad en el ámbito regional e internacional.

En suma, tal como puede apreciarse en la siguiente línea de tiempo, Uruguay ha consolidado a lo largo de la historia un trabajo conjunto entre actores públicos y privados, que desde diferentes órbitas han contribuido a desarrollar una fuerte institucionalidad de soporte al sector.

Figura N°7- Línea de tiempo



9.2. Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)

La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) es un mecanismo de facilitación del comercio exterior que permite centralizar en un único sistema todos los trámites asociados a las operaciones de importación, exportación y tránsito. La información se tratará por vía electrónica con los más altos estándares de seguridad y será accesible por internet las 24 horas del día, los 365 días del año.

La construcción de la ventanilla única de comercio exterior representa un proyecto estratégico para Uruguay, ya que se enmarca en una visión del país como un polo logístico regional. El proyecto contempla el rediseño integral de los procesos de comercio exterior del país acompañado de una revisión total de la normativa que los regula, incorporando tecnología que permita contar con una plataforma única para gestionar las operaciones.

9.3. Otras instituciones vinculadas al sector

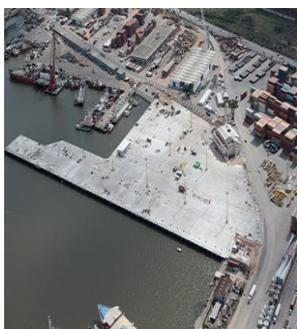
- Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay - www.adau.com.uy
- Administración de Ferrocarriles del Estado - www.afe.com.uy
- Administración Nacional de Puertos - www.anp.com.uy
- Asociación Uruguaya de Agentes de Carga - www.audaca.com.uy
- Cámara de Industrias del Uruguay - www.ciu.com.uy
- Cámara Mercantil de Productos del País - www.camaramercantil.com.uy
- Cámara Nacional de Comercio y Servicios - www.cncs.com.uy
- Cámara Uruguaya de Logística - www.calog.com.uy
- Cámara de Zonas Francas del Uruguay - www.czfuy.com
- Centro de Navegación - www.cennave.com.uy
- Corporación Nacional para el Desarrollo - www.cnd.org.uy
- Dirección Nacional de Aduanas - www.aduanas.gub.uy
- Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - www.dinacia.gub.uy
- Dirección Nacional de Zonas Francas - www.zfrancas.gub.uy
- Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay - www.intergremial.com
- Ministerio de Economía y Finanzas - www.mef.gub.uy
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas - www.mtop.gub.uy
- Observatorio Nacional de Transporte y Logística - www.observatorio.mtop.gub.uy
- Oficina de Planeamiento y Presupuesto - www.opp.gub.uy
- Terminal de Cargas Uruguay - www.tcu.com.uy
- Unión de Exportadores del Uruguay - www.uniondeexportadores.com

10. Avances hacia un Uruguay logístico

El fuerte proceso de desarrollo que atraviesa Uruguay en los últimos años trae aparejado una importante necesidad de mejoras para adecuarse a las exigencias que supone ser un Hub logístico regional. En este sentido, en los próximos años está previsto que el diseño del Puerto de Montevideo continúe su modernización y ampliación, buscando incrementar su superficie y generar áreas especializadas, bajo una óptica regional y de transporte multimodal, que atienda las necesidades de la producción y la demanda de servicios portuarios y logísticos.

10.1. Infraestructura

10.1.1. Puerto de Montevideo



Muelle C: Este muelle comercial, tiene una longitud de 380 metros con un calado máximo de diseño de 14 m, asimismo tiene una explanada de respaldo de aproximadamente 3,5 ha con sus correspondientes instalaciones auxiliares y una dársena para maniobras de buques.

Está orientado a los efectos de atender la demanda existente y la generación de un nuevo puesto de atraque multipropósito de buques de última generación. La estructura del muelle es apta para que sobre él opere equipamiento especializado para la atención del tráfico de buques porta-contenedores, porta-gráneles y polivalentes. Existen facilidades de servicio contra incendio, suministro de agua potable, conexión de energía, de saneamiento y de descarga de aguas grises.

Nuevo Acceso al Puerto de Montevideo: Permitirá potenciar la relación puerto-ciudad, logrando separar el tráfico de vehículos de carga con los de movilidad urbana, mediante la construcción de un viaducto auto-carretero sobre la rambla portuaria, evitando congestionamientos y reduciendo tiempos de espera.



Terminal Especializada Gráneles Sólidos: Esta terminal especializada se encuentra enmarcada en un predio de 7,5 ha ubicada en el extremo norte del recinto portuario, está prevista para el acopio y embarque de chips de madera con un área de estiba para 7.000 t y cuenta con una planta de silos con capacidad de almacenaje de 120.000 t ampliable hasta 210.000 t para acopio de granos totalmente automatizada. Prevé el funcionamiento de dos cintas transportadoras, tres plataformas con torres de elevación con una capacidad de carga de 2.400t/hora, un puesto de atraque para buques Panamax interoceánicos con alineación paralela al dique de cintura y calado de 13,00mW, con cuatro Dolphins de Amarre y dos Duques de Alba, también emplazados al costado del dique. Albergará asimismo un muelle de tablestacado metálico apropiado para barcasas semi-oceánicas. Se visualiza la posibilidad de

incrementar los volúmenes de graneles movilizados en el puerto de Montevideo mediante operaciones de Top Off³².

Se ha identificado la posibilidad de captar más de 400.000 toneladas de producción de soja con origen en las cuencas de los ríos Paraná y Uruguay.

Estas operativas permitirán generar nuevos tráficos provenientes de la zona de influencia de los puertos argentinos vinculados a las hidrovías de los ríos Paraná y Uruguay.

Terminal Pesquera - Puerto Capurro:



El objetivo es trasladar hacia el lado norte de la bahía de Montevideo las flotas pesqueras que habitualmente operan en el Muelle Mántaras.

Se efectuó recientemente un terraplén de 2,5 ha con destino al establecimiento de una Terminal de Pesca que sustituya las instalaciones dentro del puerto actual. Se está procediendo al desmantelamiento de los edificios obsoletos en la zona adyacente a la rambla, para darle amplitud y cabida a los accesos con los estacionamientos requeridos. Asimismo, se progresa en el estudio y autorización de la viabilidad y de evaluación de impacto medioambiental ante los organismos competentes.

El acceso marítimo a esta Terminal prevista para la operativa de buques de pesca nacional e internacional, comparte el canal con la Terminal La Teja.

10.1.2. Puerto Logístico Puntas de Sayago



La Administración Nacional de Puertos (ANP) se propone desarrollar comercialmente y urbanísticamente el predio ubicado sobre la denominada zona Punta Sayago que, con riberas sobre el Río de la Plata, se encuentra a unas 5,5 millas náuticas (aproximadamente 10 km) del canal de acceso al puerto de Montevideo, a unos 5 km de la intersección entre la Ruta Nacional N° 1 y el camino Tomkinson, a unos 8 km del colector de las Rutas Nacionales N° 1 y N° 5, y a unos 15 km del “nodo Peñarol”, correspondiente a la red ferroviaria nacional.



Puntas de Sayago constituye la iniciativa de expansión, de mediano plazo, más importante del organismo, aportando nuevos beneficios como: liberación de espacios en el recinto portuario, alivio a la congestión del tránsito carretero, eficiencia en el tratamiento de la carga y fortalecimiento de la relación Puerto-Ciudad.

³² Operación Top Off: Operación en la cual el operador puede cargar un buque completo o completar barcos provenientes de regiones con menor calado, teniendo espacio libre en bodega.

En esta amplia zona ubicada al oeste de la ciudad se espera instalar empresas de logística y desarrollar un nuevo centro de distribución que facilitará la entrada y salida de mercaderías regionales o internacionales a través de Uruguay consolidando el Puerto de Montevideo como Puerto Hub.

El Polo Logístico Punta Sayago es ideal para complementar el área terrestre del Puerto de Montevideo. El objetivo es lograr la ampliación de la capacidad de infraestructura portuaria, relacionar actividades y servicios conexos a la actividad portuaria y mejorar la eficiencia logística del Sistema Portuario Nacional y Regional.

10.1.3. Puerto de Nueva Palmira

Explanada de Camiones: Fuera del recinto portuario y recientemente interconectada informáticamente, actúa como centro de distribución de cargas entre las playas de estacionamiento y las terminales portuarias.

La superficie de la explanada es de 2 ha aproximadamente. Se encuentra administrada por la ANP y fue acondicionada con pavimento de hormigón en las entradas, iluminación, baños, tejido perimetral, entre otros.

Amarraderos en el Río Uruguay: Con el fin de facilitar y ampliar la oferta de espacios disponibles para la operativa portuaria, se han incorporado al sistema, áreas de fondeadero específicas en el Río Uruguay al servicio del Puerto de Nueva Palmira, con las condiciones de seguridad y boyaje requeridas por las reglamentaciones marítimas.

Zona de Alijo y Complemento de Carga Punta Arenal

Con el mismo fin del punto anterior, de facilitar y ampliar la oferta de espacios disponibles para la operativa portuaria, se ha incorporado un área habilitada y específica donde se pueden efectuar transferencias de carga entre buques o barcasas de gráneles, con las condiciones de seguridad, amarre y boyaje requeridas por las reglamentaciones marítimas.

10.1.4. Puerto La Paloma (Rocha)

El puerto se encuentra situado en la zona este de Uruguay, sobre aguas oceánicas del Atlántico, en el cabo de Santa María y con acceso terrestre desde el cruce de las rutas nacionales Nº 10 y Nº 15, a una distancia de 240 km de Montevideo.

Actualmente sirve fundamentalmente a embarcaciones pesqueras, de la Armada y deportivas, y recientemente se encomendó a la ANP las funciones de administración, conservación y desarrollo del puerto de La Paloma.

Las actividades del puerto se centran en la carga de rolos de madera para transportarlos por buque hacia el puerto de Fray Bentos, como así también actividades de buques de aprovisionamiento para operativas offshore. Asimismo se están analizando y explorando las distintas oportunidades comerciales de desarrollo en dicho puerto.

10.1.5. Puerto de Fray Bentos - Obras de Desarrollo

El Puerto de Fray Bentos se encuentra ubicado en la ciudad del mismo nombre, sobre la margen izquierda del río Uruguay, a 317 km de Montevideo.

Integrado a la fértil región agrícola y pecuaria del litoral oeste uruguayo, el Puerto de Fray Bentos cuenta con un ágil sistema de cintas transportadoras de granos con una capacidad de carga de 500 t/h y una capacidad de descarga de 120 t/h.

Tiene dos muelles de embarque de hormigón: el muelle trasatlántico o de ultramar, de 200 m con 34 m de ancho y el muelle de cabotaje o de unión con una extensión de 225 m de largo por 22 m de ancho.

Sobre finales de 2015 se realizó la apertura de la licitación pública para el suministro de una Grúa Móvil para operar en el Puerto de Fray Bentos. Asimismo se adquirió un terreno en una zona aledaña, separada unos 245 metros de distancia del Puerto, con una superficie de 7 ha aproximadamente.

10.1.6. Hidrovía Paraguay - Paraná (HPP)

El objetivo principal de la Hidrovía es favorecer las comunicaciones fluviales optimizando la navegación de barcas y remolcadores durante la mayor parte del año.

La HPP está definida sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico, en un tramo comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo norte y el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo sur. Los países que comparten este sistema fluvial son Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. La HPP tiene una extensión 3.442 km y comprende los ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura del Río Paraná.

La mayoría de las mercaderías transportadas por la HPP son commodities. En materia de carga de exportación de Paraguay y Bolivia, la soja es el principal producto que se moviliza, que tiene como principal destino el continente asiático. El puerto de Nueva Palmira, capta aproximadamente el 30% del total de exportación de soja de Paraguay.

Asimismo, el Puerto de Montevideo, es un importante Hub para el comercio paraguayo, especialmente para contenedores que son trasbordados en Montevideo a buques de ultramar.

Uruguay en síntesis (2017)³³

Nombre oficial	República Oriental del Uruguay
Localización geográfica	América del Sur, limítrofe con Argentina y Brasil
Capital	Montevideo
Superficie	176.215 km ² . 95% del territorio es suelo productivo apto para la explotación agropecuaria
Población (2016)	3,48 millones
Crecimiento de la población (2016)	0,4% (anual)
PIB per cápita (2016)	US\$ 15.062
Moneda	Peso uruguayo (\$)
Tasa de alfabetismo	0,98
Esperanza de vida al nacer	77 años
Forma de gobierno	República democrática con sistema presidencial
División política	19 departamentos
Zona horaria	GMT - 03:00
Idioma oficial	Español

Principales indicadores económicos 2012-2017

Indicadores	2012	2013	2014	2015	2016	2017e
PBI (Var % Anual)	3,5%	4,6%	3,2%	0,4%	1,5%	3,0%
PBI (Millones U\$S)	51.265	57.531	57.236	53.275	52.420	58.507
Población (Millones personas)	3,43	3,44	3,45	3,47	3,48	3,49
PBI per Cápita (U\$S)	14.962	16.723	16.572	15.366	15.062	16.749
Tasa de Desempleo - Promedio Anual (% PEA)	6,5%	6,5%	6,6%	7,5%	7,8%	8,2%
Tipo de cambio (Pesos por U\$S, Promedio Anual)	20,3	20,5	23,2	27,3	30,2	29,5
Tipo de cambio (Variación Promedio Anual)	5,2%	0,8%	13,5%	17,6%	10,4%	-2,2%
Precios al Consumidor (Var % acumulada anual)	7,5%	8,5%	8,3%	9,4%	8,1%	6,0%
Exportaciones de bienes y servicios (Millones U\$S)	13.517	13.738	13.693	12.217	11.421	12.215
Importaciones de bienes y servicios (Millones U\$S)	14.689	14.849	14.469	11.995	10.303	10.903
Superávit / Déficit comercial (Millones U\$S)	-1.172	-1.111	-776	254	1.118	1.312
Superávit / Déficit comercial (% del PBI)	-2,3%	-1,9%	-1,4%	0,5%	2,1%	2,2%
Resultado Fiscal Global (% del PBI)	-2,7%	-2,3%	-3,5%	-3,6%	-3,9%	-3,5%
Formación bruta de capital (% del PBI)	22,9%	22,5%	21,2%	19,7%	18,7%	-
Deuda Bruta del Sector Público (% del PBI)	60,7%	57,5%	58,6%	58,9%	63,6%	-
Inversión Extranjera Directa (Millones U\$S)	2.536	3.032	2.188	1.280	915	-
Inversión Extranjera Directa (% del PBI)	4,9%	5,3%	3,8%	2,4%	1,7%	-

³³ Fuentes: Los datos referidos al PIB fueron tomados del FMI, los datos de comercio exterior, IED, tipo de cambio, reservas internacionales y deuda externa provienen del BCU; las tasas de crecimiento de la población, alfabetismo, desempleo e inflación provienen del Instituto Nacional de Estadísticas. Datos estimados para 2017.