

Oportunidades de inversión

INFRAESTRUCTURA



Abril 2018



Uruguay XXI
PROMOCIÓN DE INVERSIONES,
EXPORTACIONES E IMAGEN PAÍS

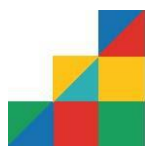
Contenido

1. ¿POR QUÉ INVERTIR EN INFRAESTRUCTURA EN URUGUAY?.....	2
2. ESTABILIDAD POLÍTICA Y SOCIAL.....	3
3. NECESIDADES DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA.....	5
3.1. SECTOR PRODUCTIVO.....	5
3.2. INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA	7
3.3. INFRAESTRUCTURA SOCIAL.....	7
3.4. INFRAESTRUCTURA URBANA.....	8
4. PRINCIPALES PROYECTOS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA	9
5. OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN POR SECTOR	11
5.1. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.....	11
5.2. INFRAESTRUCTURA EN ENERGÍA	11
5.3. INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA.....	12
5.4. INFRAESTRUCTURA SOCIAL.....	13
6. OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN -DEPARTAMENTOS	14
7. DISPONIBILIDAD DE FINANCIAMIENTO	16
8. MARCO REGULATORIO	17
4.2. PARTICIPACIÓN PÚBLICO PRIVADA.....	17
4.2. OTRAS MODALIDADES DE CONTRATACIÓN.....	19
9. CASOS DE ÉXITOS DE LOS PROYECTOS PPP.....	21
10. INSTITUCIONALIDAD	22
ANEXO I: CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA INFRAESTRUCTURA EN URUGUAY	23
URUGUAY EN SÍNTESIS (2017)	27



¿Por qué invertir en infraestructura en Uruguay?

- Uruguay cuenta con un sistema democrático consolidado, por el cual han alternado los tres principales partidos en el Gobierno, manteniendo el compromiso de respeto al clima de negocios y las reglas de juego claras.
- En 2017 Uruguay alcanzó el período más largo de crecimiento económico de su historia, consolidando 15 años de expansión a una tasa promedio de 4,3% anual. Para 2018-2019 se estima que la economía siga creciendo a tasas más moderadas.
- Uruguay es uno de los principales receptores de Inversión Extranjera Directa (IED) en la región. En el período 2007-2017, la IED promedió 4% del PIB.
- Uruguay ofrece un clima de negocios favorable, estabilidad social, con estímulos fiscales para el inversor y fuerte responsabilidad empresarial.
- 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.
- El crecimiento económico experimentado en el período ha generado necesidades de infraestructura vial, ferroviaria, portuaria para cubrir la creciente demanda del sector productivo.
- El cambio de la matriz energética experimentado por el país en la última década y las crecientes necesidades generadas por el avance tecnológico crea oportunidades en el sector de energía y telecomunicaciones.
- La apuesta por un crecimiento económico inclusivo genera necesidades en materia de infraestructura social, concretamente en vivienda, escuelas y saneamiento.
- El gobierno uruguayo estableció como prioridad la inversión en infraestructura para asegurar la sostenibilidad del crecimiento y los niveles de la productividad de la economía uruguaya.
- Actualmente, se encuentra en ejecución un ambicioso plan de infraestructura para el periodo 2015-2019 por un monto superior a los US\$ 12.000 millones, que a finales de 2017 se estima llevaba ejecutado el 52% del programa.
- A este Plan se agrega un monto estimado entre US\$ 1.000 y US\$ 1.500 millones adicionales que responden a la infraestructura ferroviaria y vial que el Gobierno ha anunciado para viabilizar proyectos anunciados por empresas extranjeras, como es el caso de UPM. Estas obras serán financiadas tanto con presupuesto público como con financiamiento privado.



Estabilidad política y social

Uruguay a lo largo de su historia se ha caracterizado por el respeto al estado de derecho, mantener reglas claras y estables y ocuparse de generar un clima de negocios amigable para el inversor nacional y extranjero.

Estos atributos expresan una democracia sólida, con una fuerte institucionalidad que se refleja en los principales rankings internacionales, en los que Uruguay se sitúa en un puesto destacado entre los países de la región y en una muy buena situación en comparación con los líderes mundiales.

Cuadro N°1 – Fortaleza Institucional

<p>URUGUAY #1 en LAC (2016)</p>	<p> Equidad #1 De sarrollo y Crecimiento Inclusivo WEF</p>	<p> Democracia #1 Democracia The Economist</p>	<p> Seguridad #1 Percepción de Corupción International Transparency</p>
<p>Otros indicadores en America Latina</p>	<p>#1 Prosperidad Legatum Institute #1 Calidad de Vida Mercer</p>	<p>#1 Estado de Derecho World Justice Project #2 Libertad de Prensa Reporteros Sin Fronteras 2016</p>	<p>#1 Control de la Corupción Banco Mundial</p>

La inversión en Uruguay, tanto nacional como extranjera, está declarada por Ley de interés nacional. Por ello, el inversor extranjero goza de los mismos incentivos que el inversor local, no existiendo discriminación desde el punto de vista tributario. Tampoco se requiere autorización o registro previo para operar y no existen restricciones para la transferencia de capital o utilidades provenientes de las inversiones.

Cuadro N°2 – Reglas de juego claras

- Sin límites para la dotación de capital extranjero en las empresas
- No se exige contraparte local, ni autorización o registro previo
- Igualdad de trato para extranjeros y locales
- Sin restricciones para la repatriación de utilidades
- Sistema impositivo único en todo el territorio
- Libre mercado de cambios

En Uruguay el sistema impositivo es único en todo el territorio, el sistema tributario está basado en el principio de la fuente, por lo cual no se gravan las rentas de fuente extranjera ni los activos localizados en el exterior.

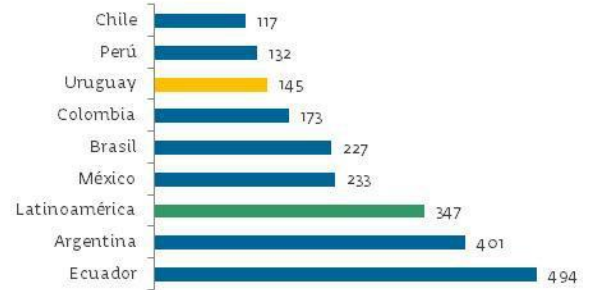
Gráfico N°1 – Clasificación Crediticia y riesgo país

Mejora sostenida de la calidad crediticia



Riesgo País

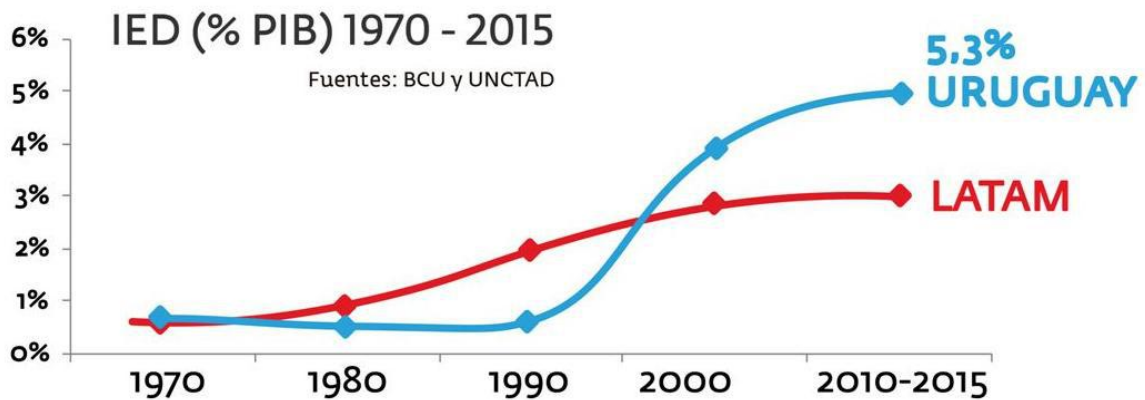
Promedio febrero 2018



Fuente: Emerging Markets Bonds Index - JP Morgan Chase

Uruguay es el único país del Mercosur con grado inversor y las tasas de interés a las que accede al mercado de deuda reflejan este status, con un riesgo país que se encuentra entre los más bajos de la región.

Gráfico N°2 – Uruguay, país confiable para los inversores extranjeros



Estas características convierten a Uruguay en un país confiable para el inversor, lo que se refleja en los datos de inversión extranjera, que creció significativamente en las últimas dos décadas, ubicándose por encima del promedio de la región.



Necesidades de Inversión en infraestructura

Uruguay se destaca por tener buenos niveles de infraestructura, cuenta con la red más densa de carreteras de América Latina, sus principales aeropuertos son modernos y funcionales y es el segundo país de América del Sur en calidad de infraestructura portuaria (WEF¹).

Uruguay está atravesando el período más largo de crecimiento económico de su historia, consolidando 15 años consecutivos de expansión a una tasa promedio de 4,3% anual. Con una economía pequeña y abierta al mundo, Uruguay basó su crecimiento económico en la mejora de los niveles de inversión y en el desempeño del sector exportador, destacándose como proveedor de bienes agroindustriales, de servicios globales y turismo. Por su parte, las expectativas actuales reflejan que el país va a continuar en su senda de crecimiento en un entorno regional e internacional más favorable en los próximos años.

En este contexto, el principal desafío de Uruguay es asegurar la sostenibilidad del crecimiento económico, lo que supone desarrollar y mantener una dotación adecuada de infraestructura, que permita cumplir los objetivos de incrementar la competitividad de la producción y mejorar la calidad de vida de la población.

Es por esto que el gobierno uruguayo estableció como prioridad la inversión en infraestructura, con un ambicioso plan de US\$ 12.370 millones a ejecutarse entre 2015 y 2019. El plan de inversiones busca conjugar el financiamiento del sector público con la inversión privada, para lo cual, Uruguay cuenta desde 2011 con una ley de Participación Pública Privada.

En este marco, se busca atraer inversiones que contribuyan sustantivamente a la creación de empleo de calidad, la incorporación de tecnología de punta y el fortalecimiento de las capacidades productivas. El plan de inversiones procura asegurar la infraestructura necesaria para mantener a Uruguay como un país de vanguardia en niveles de infraestructura y calidad de vida.



Sector Productivo

Vialidad / Ferroviario / Puertos

La economía uruguaya mostró un gran crecimiento económico en la última década y media. Este proceso estuvo sustentado fundamentalmente por el aumento de los niveles de inversión y la producción de exportaciones. Los tránsitos pesados cargando madera, granos y otros productos de origen primario crecieron exponencialmente en las rutas nacionales durante la última década.

¹ The Global Competitiveness Report 2016-2017

Estos niveles de crecimiento económico generaron un impacto más veloz en el deterioro de la infraestructura del país. Aunque la inversión en los últimos años alcanzó máximos históricos, el desafío de mejorar las condiciones de la infraestructura productiva sigue siendo importante en el programa de desarrollo nacional.

» **Boom agroexportador con fuerte desarrollo del sector agrícola, ganadero y forestal**

El fuerte crecimiento de la producción agroindustrial en los últimos 15 años ha posicionado Uruguay como un importante proveedor de bienes agroindustriales de calidad en el mundo. Actualmente Uruguay produce bienes para alimentar a más de 28 millones de personas. Toda esta producción debe ser transportada desde todos los puntos del país a las unidades de transformación o acopio para luego salir al mundo. Esto genera una presión constante sobre los niveles de infraestructura vial, ferroviaria y portuaria, que repercute directamente en los niveles de competitividad de las exportaciones, principales usuarios de esta infraestructura.

Gráfico N°3: Uruguay: principal proveedor mundial en bienes agroindustriales.



» **HUB logístico**

El puerto de Montevideo-con una tasa de crecimiento en volumen de 5% anual durante la última década-es el puerto con mayor dinamismo dentro del sistema de puertos regionales del Sur, que integra junto a los puertos de Buenos Aires (Arg) y Río Grande (Bra).

La mercadería en tránsito ocupa un lugar importante en la actividad logística de Uruguay. En la última década, el 50% de los movimientos de contenedores en el Puerto de Montevideo estuvieron asociados a actividades de Hub, y su participación viene en crecimiento, representado en particular el 58% del total (2016).

El repunte de la actividad en la región y las expectativas de crecimiento del comercio regional e internacional aseguran un aumento de la actividad para los próximos años. La infraestructura portuaria deberá continuar expandiéndose para cubrir la creciente demanda de estos servicios.

» Exportación de servicios - Turismo y Servicios globales

La actividad turística se consolida como uno de los principales rubros de exportación del país. En la última década Uruguay duplicó el número de turistas que recibe y triplicó los ingresos en dólares. Actualmente, el país recibe 4 millones de visitantes al año y el ingreso de divisas supera los US\$2.300 millones. Para cubrir esta demanda creciente es necesario continuar el desarrollo de infraestructura hotelera, carreteras seguras y puertas de entradas al país eficientes.

Por otro lado, el crecimiento del país como centro desde donde se exportan servicios globales (servicios empresariales, TICs, servicios financieros, entre otros) genera una creciente necesidad de edificios de oficinas de alta gama y contar con los estándares más avanzados en telecomunicaciones.

Infraestructura Energética

Uruguay en la última década realizó obras de infraestructura energética por un monto superior a los US\$ 7.800 millones. En la actualidad, cuenta con el 62% de energías renovables en su matriz primaria y ocupa el primer puesto de América Latina en calidad del suministro eléctrico.

Uruguay es autosuficiente en generación de energía eléctrica, pero las perspectivas de crecimiento y consumo obligan a seguir invirtiendo en la mejora del sistema eléctrico. Los principales desafíos que enfrenta Uruguay consisten en ampliar la red de transmisión de electricidad adaptándola a una generación menos concentrada geográficamente; optimizar la complementación entre las distintas fuentes; consolidar una Red Eléctrica Inteligente; incorporar tecnologías para almacenamiento de energía; generar de energía a partir de la termovalorización de los residuos sólidos urbanos; Incorporar las energías limpias al sector transporte aplicando las últimas tecnologías disponibles, entre otros.

Infraestructura Social

Educación / Salud / Vivienda

Uruguay es el país de mayor ingreso per cápita y más igualitario de América Latina. Su modelo de desarrollo ha procurado armonizar el crecimiento económico con un desarrollo inclusivo y sustentable. En este sentido, continúan siendo claves en la agenda de desarrollo del país: la mejora educativa con inclusión digital, la universalización de la salud y la mejora en el acceso a la vivienda.

Los niveles de infraestructura debe acompañar adecuadamente la mayor demanda de **servicios educativos**. El incremento de las escuelas de tiempo completo, la universalización de educación física y actividades del deporte en los centros educativos, y la mayor demanda de las empresas por personas técnicamente capacitadas, tensionan los actuales niveles de infraestructura educativa del país que se propone tener inscriptos en la educación formal al 100% de la población menor de 17 años a finales de 2019.

Concretamente, las **nuevas políticas de universalización de asistencia a escuela** de niños de 3 años y de extensión de escuelas de tiempo completo (ETC), **generan mayores niveles de asistencia de niños y jóvenes a los recintos**, creando nuevas necesidades de infraestructura en el sistema educativo en Uruguay. Por su parte, el Plan CAIF viene implantando la ampliación de su cobertura, lo que implica en muchos casos la construcción de nuevos locales.

La inversión en educación tiene grandes retornos para la sociedad y la economía en su conjunto, de acuerdo a estudios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Si se logra un año adicional de escolaridad en la población se incrementaría el PIB per cápita entre 4 y 7%.

Por su parte, los cambios promovidos a partir de la creación del sistema integrado de **salud** implicaron la universalización en el acceso de la población. Concretamente, el número de personas afiliadas al FONASA se multiplicó por tres en la última década, llegando a 2,6 millones de personas en la actualidad.

Las instituciones privadas han realizado importantes inversiones para poder sobrellevar el crecimiento en la demanda de sus servicios. Por su parte, la mejora de infraestructura asociada a los servicios de ASSE² es aún un importante desafío. En este sentido, se encuentran en revisión (próximos a incluirse) varios proyectos de modernización hospitalaria que buscara mejorar la calidad de servicios prestados por parte del Estado.

En lo que respecta a **vivienda**, Uruguay tiene en la actualidad un déficit habitacional que se concentra en los sectores de mayor vulnerabilidad económica. En los últimos años, los incentivos a la inversión en vivienda han dado importantes resultados en metros cuadrados construidos, aunque la demanda fue aún más dinámica, manteniendo una importante presión sobre los precios de alquiler y venta de inmuebles. Esto último dificulta el acceso de la población de menores recursos a estos bienes. Llevar adelante proyectos de vivienda social para los grupos con mayores dificultades económicas resulta esencial si se pretende cerrar la brecha de acceso.

Infraestructura urbana

Movilidad / Espacios Públicos / Proyectos integrales

Algunos **departamentos** enfrentan una presión sobre sus niveles de infraestructura urbana, producto de la intensa movilidad poblacional interna; el aumento de los hogares monoparentales y el incremento de la inmigración. El último Censo Nacional (2011) muestra un fuerte proceso de crecimiento poblacional en los departamentos de Maldonado y Canelones.

Los departamentos que presentan niveles sub-óptimos de infraestructura urbana se han ocupado de presentar importantes planes de inversión que dan espacio a la participación privada por diferentes modalidades.

² Única proveedora pública de asistencia dentro del sistema integrado de salud, se encarga además de brindar atención a las personas que no integran el FONASA.



Principales proyectos de Inversión en infraestructura

El gobierno uruguayo estableció como prioridad la inversión en infraestructura, para asegurar la sostenibilidad del crecimiento y los niveles de la productividad de la economía uruguayana. Esta inversión se llevará a cabo con financiamiento del presupuesto público y también privado.

PLAN DE INVERSIONES 2015-2019

		Millones de US\$
Energía	Planta regasificadora; Red de transmisión eléctrica; Generación eólica, solar y biomasa	4.230
Vialidad	Reconstrucción, rehabilitación y puesta a punto de rutas nacionales	2.360
Infraestructura Social	Centros de Primera infancia, Centros Educativos, Mejora de infraestructura Hospitalaria y Cárceles	1.870
Vivienda	Vivienda Social	1.320
Comunicaciones	Red de Telecomunicaciones	750
Agua y Saneamiento	Red de saneamiento, agua potable, tratamiento de aguas residuales	550
Puertos	Muelles, Dragados, Terminales Portuarias	550
Ferrovionario	Vías y Material rodante	360
Otros	Fondo de Desarrollo del Interior, Cementeras, otras obras	380
Total		12.370

MODALIDAD DE INVERSIÓN

Se estima que **1/3** de estas inversiones se ejecutarán a través de **Contratos de Participación Pública Privada**. En el resto de las inversiones se podrán contratar también con privados, bajo otras modalidades.

OTROS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

La posibilidad de la instalación de una nueva planta de celulosa en el centro del país, con una inversión prevista de US\$ 4.000 millones exigiría algunas inversiones importantes por parte del Estado más allá de lo previsto en el plan antedicho. Entre estas obras se incluyen:

- Obras portuarias (algunas ya en ejecución)
- Obras viales (carreteras y puentes): US\$ 350 millones
- Vías férreas (rehabilitación y mantenimiento, pasos a nivel): US\$ 825 millones

Estas son estimaciones preliminares, que sitúan el monto a invertir por encima de los US\$ 1.000 millones, y suponen un financiamiento a 30 años. Todavía no se encuentra definida la modalidad de inversión de cada obra, pero se prevé que el sector privado participe en la ejecución y financiamiento de muchas de ellas.

INFRAESTRUCTURA A NIVEL SUB-REGIONAL

Además de las inversiones previstas a nivel de gobierno nacional y de las empresas públicas, cada Intendencia Departamental tiene bajo su responsabilidad el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura urbana y rural correspondiente a su territorio. Cada gobierno departamental tiene su agenda de infraestructura. Algunos proyectos se coordinan y ejecutan a través de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) y otros son administrados por los gobiernos departamentales. En la siguiente sección se incluyen algunos de estos proyectos.



Oportunidades de inversión por Sector

En esta sección se presentan algunos de los proyectos más importantes a desarrollarse en los próximos años bajo las distintas modalidades de contratación previstas.

Infraestructura Portuaria

Proyecto	Total inversión	Fecha de Inicio	Duración de la ejecución	Fase actual
Construcción de nuevo acceso al Puerto de Montevideo	US\$ 95.700.000	2018	30 meses	Factibilidad técnica
Puerto logístico Punta Sayago - zona logística -	US\$ 130.000.000	2018	---	Proyecto ejecutivo de obras
Puerto pesquero Capurro	US\$ 140.000.000	2019	24 meses	Proyecto de Ingeniería Básica
Puerto logístico Punta Sayago - Muelle -	US\$ 100.000.000	2020		Estudio de factibilidad operativa

Infraestructura en Energía

Luego de una década con fuertes inversiones en generación de energía, se prevé que en los próximos dos años se lleven adelante obras que superen los US\$ 358 millones, el énfasis estará en mejorar las líneas de transmisión.

Proyecto	Total inversión	Fecha de Inicio	Fase actual
Estación José Ignacio 150 kV y su línea de conexión a la red.	US\$ 7.500.000	2018	Pre Inversión
Líneas de transmisión 150 kV (Francisco Veira y La Plata) – renovación cruce de río Santa Lucía.	US\$5.000.000	2019	Pre Inversión
Línea Punta del Tigre 500kv (y línea 150 kv.SG – Est. Salto B9	US\$ 55.000.000	2019	Pre licitación
Línea Tacuarembó- Salto - Peralta. Est Melo y Nva Est Peralta (500kv).	US\$ 168.000.000	2018	Pre licitación
Líneas 150kv Melo-Arbolito, Pampa-Peralta-Bonete y amp Est. Palmar.	US\$ 40.000.000	2020	Pre licitación

Infraestructura Educativa

Uruguay es el país con el más alto ingreso per cápita en América Latina y se ha desarrollado sostenidamente en la última década. Por esto ha desarrollado una decidida apuesta a la educación y la equidad como pilares de la sociedad, que se traduce en una mejora estructural de la enseñanza, tanto en la universalización de nuevas tecnologías e inclusión digital, como en la inversión e infraestructura.

Se implementará para ello, un plan de obras nuevas y ampliaciones, un plan de mantenimiento edilicio a partir de un relevamiento nacional y la implementación de un sistema de georreferenciación para determinar la priorización de las obras en función de diversos indicadores.

Proyecto	Total inversión	Fecha de Inicio	Duración de la ejecución	Fase actual
Cuarto Proyecto - 42 liceos y 16 UTU	US\$ 129.000.000	2018-2019	24 meses	Revisión de Estudios Previos

ADMINISTRACIONES CONTRATANTES

Administración Nacional de Educación Primaria (ANEP): es la institución encargada de la formulación, implementación y desarrollo de la política educativa. Actualmente, involucra más de 67.000 personas que trabajan en centros educativos públicos.

Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU): es el órgano rector de las políticas sociales que se orientan a la protección de la familia, de la niñez y adolescencia. Tiene como objetivos promover, proteger o restituir los derechos de niños, niñas y adolescentes.

Centros de Atención a la Infancia y la Familia (Plan CAIF): constituyen una política pública intersectorial de alianza entre el Estado, Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), e Intendencias Municipales, cuyo objetivo es garantizar la protección y promover, a través de las modalidades urbanas y rural, los derechos de los niños y las niñas desde su concepción hasta los 3 años y las familias en situación de pobreza y/o vulnerabilidad social.

ACTIVIDADES A CONTRATAR

Diseño Ejecutivo de cada obra en base al anteproyecto proporcionado por ANEP e INAU y las características del terreno y otras especificidades de la ubicación. Se deberán considerar los aspectos técnicos y el periodo de mantenimiento indicado en las bases.

Financiamiento de todos los costos de los estudios, el diseño, construcción y equipamiento de las obras, así como todos los costos derivados del cumplimiento del contrato.

Construcción de todos los planes, diseños y proyectos especificados en el contrato.

Mantenimiento preventivo y correctivo de las obras aprobadas y del equipamiento que forme parte del contrato, en las condiciones establecidas en los pliegos.

Otros servicios, ejecutar las tareas de limpieza (rutinaria y profunda, control de plagas, jardinería)

RETRIBUCIONES AL CONTRATISTA

La retribución al contratista será abonada en Unidades Indexadas (moneda local ajustada por inflación)

- Pago por disponibilidad (PPD) de las instalaciones y las prestaciones.
- PPD = Valor de la oferta, ajustado en base al nivel de disponibilidad efectiva y calidad del estado de la infraestructura.

Otra infraestructura social

Dentro de la modalidad de PPP también se prevé realizar proyectos relacionados con la construcción de vivienda social e infraestructura hospitalaria. En este ámbito ya se realizaron los registros de las iniciativas públicas correspondientes (primer paso previsto por la ley). Se detallan las características generales de los 2 proyectos presentados.

Proyecto	Total inversión	Fecha de Inicio	Duración de la ejecución	Fase actual
1.200 viviendas sociales	US\$ 100.000.000	2018	---	Revisión de estudios previos
Hospital Pasteur	---	2018	---	Registro iniciativa pública



Oportunidades de inversión - Departamentos

Dentro de los proyectos enumerados anteriormente no se incluyen los impulsados por los gobiernos departamentales. Cada gobierno local posee un plan de infraestructura propio que incluye obras de vialidad saneamiento iluminación, espacios urbanos e infraestructura edilicia. Se destacan los siguientes proyectos:

• PROYECTOS INTEGRALES DE INFRAESTRUCTURA

Descripción	Diseño y ejecución en conjunto de los sistemas de saneamiento, de drenaje pluvial y vialidad.		
Sector	Obras - Infraestructura	Localización	Canelones (La Paz, Las Piedras, Progreso, Etapas I y II)
Inversión Total	US\$ 10 millones	Fecha de inicio	2017
Ejecución	2017-2020	Fase actual	Licitación
Adjudicación	Licitación	Organismo	Intendencia de Canelones

• CONSOLIDACIÓN DE LA PERIFERIA URBANA

Descripción	Diseño y ejecución en conjunto de los sistemas de saneamiento, de drenaje pluvial y vialidad.		
Sector	Obras - Infraestructura	Localización	Ciudad de Canelones
Inversión Total	US\$ 8 millones	Fecha de inicio	2018
Ejecución	2018-2019	Fase actual	Proyecto
Adjudicación	Licitación	Organismo	Intendencia de Canelones

• LUMINARIA

Descripción	Recambio de luminarias con tecnología LED		
Sector	Obras - Infraestructura	Localización	Canelones
Inversión Total	US\$ 40 millones	Fecha de inicio	2018
Ejecución	2018-2019	Fase actual	Licitación
Adjudicación	Licitación	Organismo	Intendencia de Canelones

- **CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS**

Descripción: Se trata de la construcción de plazas principales y accesibles a todos

Sector:	Construcción urbana	Localización:	Canelones
Inversión Total:	US\$ 4,1 millones	Fecha de inicio:	2017
Ejecución:	36 meses	Fase actual:	Proyecto ejecutivo
Adjudicación	Licitación	Organismo:	Intendencia de Canelones

- **PROYECTO CAMINO CIBILS**

Descripción: Reacondicionamiento total de Camino Cibils en 2 tramos Carlos María Ramírez-Ruta 1 (Tramo 1), Ruta 1-Tomkinson (Tramo 2).

Sector:	Movilidad urbana	Localización:	Montevideo
Inversión Total:	US\$ 32 millones	Fecha de inicio:	Agosto 2018
Ejecución:	24 meses	Fase actual:	Estudios previos al llamado a licitación
Adjudicación	Licitación	Organismo:	Grupo AFISA

- **PROYECTO INTERCAMBIADOR AV. ITALIA**

Descripción: Construcción de un intercambiador subterráneo en Avenida Italia en el tramo Albo-Las Heras.

Sector:	Movilidad urbana	Localización:	Montevideo
Inversión Total:	US\$ 20 millones	Fecha de inicio:	Julio 2018
Ejecución:	14 meses	Fase actual:	Estudios previos al llamado a licitación
Adjudicación	Licitación	Organismo:	Grupo AFISA



Disponibilidad de financiamiento

Entre los actores que proveerían financiamiento destacan:

- **Inversores institucionales:** las Administradoras de Fondos de Ahorro Previsional (AFAPs) han crecido sostenidamente en afiliados y montos de ahorro y necesitan diversificar su portafolio de inversión en activos de largo plazo y títulos con alta calificación crediticia.
- **Fondos de infraestructura:** fondo de US\$ 500 millones gestionado por la CAF, que aporta 10% del financiamiento para proyectos públicos con involucramiento del sector privado.
- **Bancos comerciales:** con interés en el financiamiento de proyectos de infraestructura. Cuentan con la solidez, liquidez y también con la experiencia en proyectos similares de infraestructura (ej. proyectos de energía en Uruguay).
- **Organismos multilaterales:** incluyen el financiamiento en proyectos de infraestructura dentro de un marco más amplio de apoyo a las reformas estructurales del país (BID, Banco Mundial, CAF).
- **Mercado minorista local:** manifiesto interés por canalizar el ahorro público hacia instrumentos del mercado de valores (Bolsa de Valores de Montevideo, Bolsa Electrónica de Valores SA, Fondos de inversiones privados, otros).
- **Inversores Extranjeros:** Gracias a la solidez del país y el grado inversor, existe un interés comprobado de inversores del exterior.

SOSTENIBILIDAD PÚBLICA DE LARGO PLAZO (solo para el caso de proyectos PPP)

La Ley exige dos reglas fiscales para contratos PPP:

- Valor actual neto de los pagos no puede exceder del 7% del PIB
- Los pagos anuales no pueden superar el 0,5% del PIB

La sostenibilidad de los proyectos ejecutados bajo modalidades tradicionales también está asegurada por el presupuesto quinquenal aprobado por Ley.



Marco regulatorio

Participación público-privada

PROYECTOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICO - PRIVADA

La Ley N° 18.786 de julio de 2011 establece el marco regulatorio aplicable al régimen de Contratos de Participación Público-Privada (PPP). Fue reglamentada por el Decreto N° 17/012 y el Decreto N° 280/012. En base a las primeras experiencias se perfeccionó la normativa con el Decreto N° 251/015.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

La Ley permite contratos que se celebren en las siguientes áreas:

- **Infraestructura:** obras viales, portuarias, aeroportuarias y ferroviarias
- **Prisiones** (sin incluir servicios de seguridad, sanitarios y de reeducación de reclusos)
- **Centros educativos** (sin incluir servicios educativos)
- **Centros de salud** (sin incluir servicios sanitarios)
- **Vivienda social**
- **Infraestructura energética y tratamiento de residuos**

PRINCIPALES ACTORES DEL SECTOR PÚBLICO

Administración Pública contratante: organismo público interesado en la realización del proyecto.

Unidad de Proyectos de Participación Público-Privada - Ministerio de Economía y Finanzas (MEF): oficina responsable del registro, evaluación, control y seguimiento de los proyectos PPP.

Corporación Nacional para el Desarrollo (CND): persona jurídica de derecho público no estatal a cargo del apoyo y asesoramiento en la etapa de estructuración de los contratos y del fomento de los proyectos PPP.

Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP): unidad ejecutora de la Presidencia de la República, responsable del Sistema Nacional de Inversión Pública que coordina la inversión del sector público.

Tribunal de Cuentas (TC): Organismo de contralor responsable de la vigilancia en la ejecución de los presupuestos y la función de control de toda gestión relativa a la Hacienda Pública.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Mejores Prácticas: Se deberá contar con una evaluación de viabilidad y conveniencia del proyecto, incluyendo análisis técnicos, jurídicos, económicos y financieros. Deberá demostrarse que el modelo de contratación propuesto es el que permite al Estado obtener mayor Valor por Dinero, según la metodología recomendada en las Guías de Mejores Prácticas, elaboradas por la CND en base a los mejores estándares internacionales.

Llamado público a interesados: La Administración Pública podrá emplear cualquier método competitivo para realizar el llamado público a interesados: licitación, subasta, diálogo competitivo.

Adjudicación de las ofertas: La Administración Pública contratante dispondrá la adjudicación provisional, la que deberá notificarse a todos los oferentes. La adjudicación definitiva se otorgará una vez que se acrediten los términos de la estructuración financiera. Los oferentes deberán presentar carta de compromiso de que constituirán una sociedad de objeto exclusivo luego de la adjudicación. El adjudicatario provisional presentará los estatutos sociales para ser aprobados por el contratante en el plazo de 30 días hábiles.

Garantías exigidas: Los montos y características serán estipulados en el llamado. Se exigirá garantía de mantenimiento de oferta y de cumplimiento del contrato.

Modificación y renegociación del contrato: El contrato podrá reconocer potestad de la Administración para modificarlo. Las nuevas inversiones no podrán exceder del 20% del presupuesto del contrato original. OPP, MEF y TC tendrán 45 días para expedirse sobre esta modificación. El contratista tendrá derecho a la compensación económica correspondiente. La renegociación podrá ser requerida si se modifica significativamente el contrato, por razones de fuerza mayor o si se cumple alguno de los supuestos previstos que permitan su revisión y las partes no lleguen a un acuerdo sobre las modificaciones a realizar.

Subcontratación: El contratista podrá subcontratar a terceros, salvo que el contrato o lo pliegos dispongan lo contrario.

Cesión del contrato: El contratista deberá solicitar a la Administración Pública contratante autorización previa y expresa para ceder total o parcialmente el contrato de PPP.

Solución de controversias: Se recurrirá al arbitraje. Los árbitros serán designados de común acuerdo por las partes. En caso de no lograr un acuerdo, el Juez competente designará un tribunal arbitral. El laudo del Tribunal será inapelable.

Beneficios Fiscales: El Decreto 045/013 establece que podrán ser otorgados por el poder ejecutivo a los contratos de PPP los beneficios fiscales previstos por la Ley de Promoción de Inversiones (Ley 16.906). El decreto 181/015 establece criterios para la amortización de activos intangibles

PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN

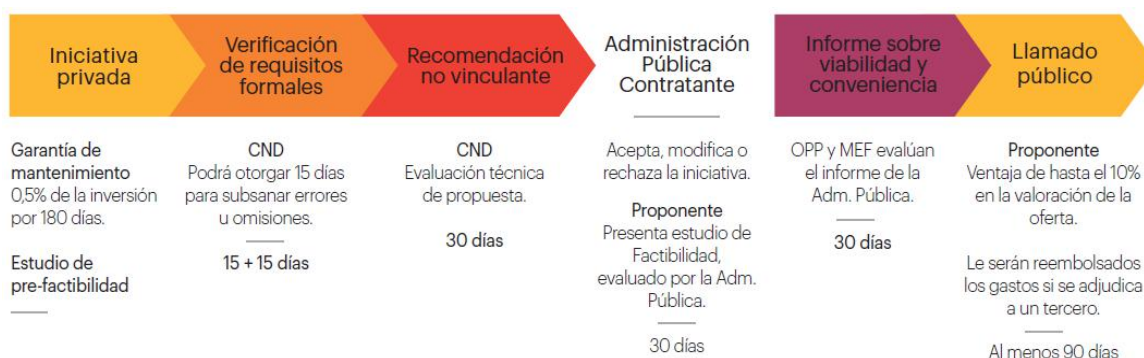
Inicio del proceso

Un contrato de Participación Público-Privada podrá iniciarse de oficio mediante una iniciativa pública, o bien originarse en una iniciativa privada.

Iniciativa Pública



Iniciativa Privada





Marco regulatorio

Otras modalidades de contratación

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA: OTRAS MODALIDADES DE CONTRATACIÓN

Más allá de la nueva legislación PPP, los privados pueden participar en inversiones con el estado bajo otras modalidades de contratación. Las más relevantes son:

Obra pública tradicional

TOCAF (Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera)

El Estado es quien se encarga de la inversión y contrata los servicios de los privados.

Concesión

Ley de Concesión (Nº 15.637)

A través de licitación tradicional o subasta de la sociedad concesionaria.

Fideicomiso

Ley de Fideicomiso (Nº 17.703)

Se crea un fideicomiso encargado de la administración y el uso de la infraestructura.

Otras

Contratos directos con empresas públicas

- PPA (*Power Purchase Agreement*): el Estado acuerda la compra de energía a un precio determinado.
- Leasing
- Fideicomiso

Ley de Participación Público Privada

La inversión por medio de empresas privadas no representa una innovación en el país, sí la modalidad de ejecución mediante contratos de Participación Público-Privada, ya que está estrechamente ligada con el financiamiento del proyecto.

El mayor problema de las concesiones que son sólo de explotación es que el sector público debería contar con el financiamiento total del proyecto. Es por esto que se utiliza la opción de concesiones DBFOT (Diseño, Construcción, Financiación, Operación y Transferencia). Desde el punto de vista estrictamente legal, la modalidad de intervención de concesiones DBFOT sugerida se puede llevar delante de dos maneras: i) concesión tradicional de obras públicas, y ii) participación público privada.

Legalmente las dos opciones son posibles pero se registrarían por distintas leyes. De ser una concesión tradicional se registraría por el Decreto-Ley 15.367 de Concesiones y de ser un proyecto de Participación Público Privada (PPP) se registraría por la Ley 18.786 de julio de 2011 de Contratos de Participación Público Privados recientemente aprobada.

La Participación Público-Privada es una alternativa para la provisión y financiamiento de infraestructuras públicas, entendiéndose el término provisión en un sentido amplio, esto es incluyendo el diseño, construcción, operación y mantenimiento de dichas infraestructuras. En este mecanismo el ente público transfiere al privado los riesgos de construcción y provisión del servicio, asegurándose la provisión del servicio y transfiriendo al privado aquellos riesgos en los cuales el privado está en mejores condiciones de gestionar que el ente público.

La Ley 18.786 fue reglamentada por el Decreto N° 17/012 y el Decreto N° 280/012, y actualmente 7 proyectos han tenido éxito por medio de esta normativa, (un proyecto carcelario, cuatro corredores viales y dos proyectos educativos).

Casos de éxito en proyectos PPP

Organismo	Proyecto	Total inversión	Fase actual
MINT	Recinto penitenciario	US\$ 100.000.000	Operación
MTOP	Corredor 0	US\$ 75.000.000	En construcción
MTOP	Corredor 1	US\$ 62.000.000	Adjudicado
MTOP	Corredor 2	US\$ 55.000.000	Adjudicado
MTOP	Corredor 3	US\$ 93.000.000	Adjudicado
MTOP	Corredor 5	US\$ 127.000.000	En proceso de adjudicación
MTOP	Corredor 6	US\$ 76.000.000	En proceso de adjudicación
MTOP	Corredor 7	US\$ 72.000.000	En proceso de adjudicación
MTOP	Ferrocarril Central	US\$ 825.000.000	En proceso de adjudicación
ANEP – INAU	44 Jardines de infantes y 15 centros CAIF	US\$ 48.000.000	Adjudicado
ANEP	23 Escuelas, 9 Polos tecnológicos y 10 Polideportivos	US\$ 79.000.000	Adjudicación provisional
ANEP – INAU	Tercer Proyecto - 27 Centros CAIF y 15 Escuelas	US\$ 41.000.000	En proceso de adjudicación
TOTAL		US\$ 1.653.000.000	

Actualizado: Abril - 2018



Institucionalidad



La Oficina de Planeamiento y Presupuesto es una unidad ejecutora de la Presidencia de la República, que entre otros aspectos se encarga de asesorar al Poder Ejecutivo en: la definición de la estrategia económica y social del Gobierno y en la formulación de los planes, programas y políticas nacionales y departamentales consistentes con ella. Se encarga de realizar el análisis y la evaluación de los presupuestos y planes de inversión.

::Sitio web:: www.opp.gub.uy



Al Ministerio de Economía y Finanzas le compete la conducción superior de la política nacional económica, financiera y comercial; coordina la política fiscal, su planificación y efectúa la programación y el control de su ejecución, así como la administración de los recursos públicos de todo origen de acuerdo con prioridades establecidas, promoviendo el desarrollo económico y social del país.

::Sitio web:: www.mef.gub.uy



El Ministerio de Transporte y Obras Públicas entre sus cometidos debe: estudiar, proyectar, conservar, construir y promover la estructura vial nacional. Promover el desarrollo de la actividad portuaria, administrar, mantener y desarrollar las vías navegables. Promover y desarrollar la actividad logística nacional, en coordinación con los actores públicos y privados involucrados.

::Sitio web:: www.mtop.gub.uy



La Corporación Nacional para el Desarrollo es una persona jurídica de derecho público no estatal, que entre sus principales funciones busca: ser facilitador para la ejecución de políticas públicas orientadas al desarrollo; apoyando el desarrollo de infraestructura, facilitando la ejecución de fondos y realizando la estructuración financiera de proyectos.

::Sitio web:: www.cnd.org.uy



La Administración Nacional de Puertos tiene la competencia de la administración, conservación y desarrollo de los puertos públicos de: Montevideo, Nueva Palmira, Colonia, Juan Lacaze, Fray Bentos, Paysandú, Salto.

::Sitio web:: www.anp.com.uy



La Administración de Ferrocarriles del Estado le compete brindar servicios de transporte de pasajeros, cargas y encomiendas por vía férrea en todo el territorio de la República.

::Sitio web:: www.afe.com.uy



La Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas es una empresa propiedad del Estado uruguayo que se dedica a las actividades de generación, transmisión, distribución y comercialización de energía eléctrica, prestación de servicios anexos y consultoría.

::Sitio web:: portal.ute.com.uy



La Administración Nacional de Telecomunicaciones brinda servicios de telecomunicaciones en forma eficiente, de calidad, a precios competitivos y que contribuyan al bienestar de los ciudadanos, al desarrollo de la cultura y la producción del país.

::Sitio web:: www.antel.com.uy



Intendencias departamentales tienen entre sus cometidos el desarrollo de infraestructura propio que abarca la conservación, construcción y promoción; el diseño y desarrollo urbano de urbanizaciones, proyectos de vialidad, saneamiento, e iluminación, espacios urbanos e infraestructura edilicia.

::Sitio web:: www.ci.gub.uy



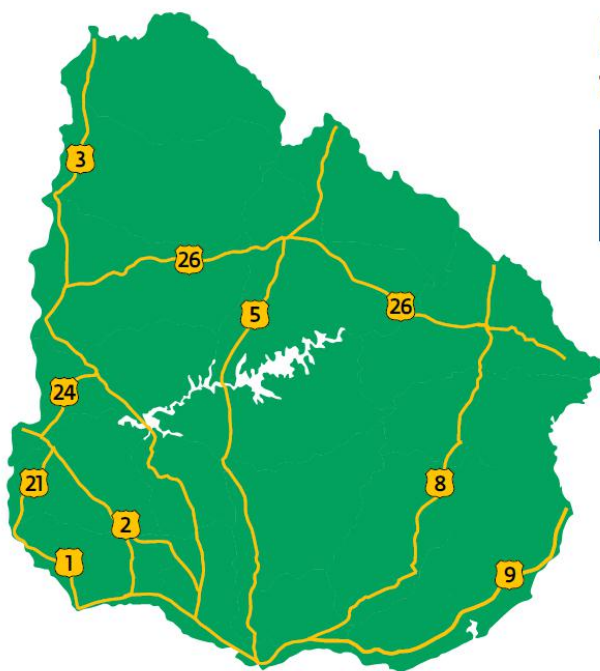
Se encarga entre otras funciones de asesorar al Poder Ejecutivo en la elaboración y seguimiento de políticas de compras públicas y en los procesos de actualización de la normativa. Asesorar a los organismos dependientes del Poder Ejecutivo en materia de compras y contrataciones estatales y, mediante convenios, a los demás organismos públicos autónomos.

::Sitio web:: www.comprasestatales.gub.uy

Anexo I – Características generales de la infraestructura en Uruguay

RED VIAL

Uruguay presenta el mayor grado de conectividad vial -interna y externa- y la red más densa de todos los países de América Latina. La misma tiene cerca de 8.776 kilómetros³ de los cuales 7.977 km están pavimentados⁴.



La RED VIAL más densa de América Latina.

8.776 km
extensión red vial

7.977 km
pavimentados



Fronteras

ARGENTINA:
Tres puentes sobre Río Uruguay

BRASIL:
Fronteras terrestres

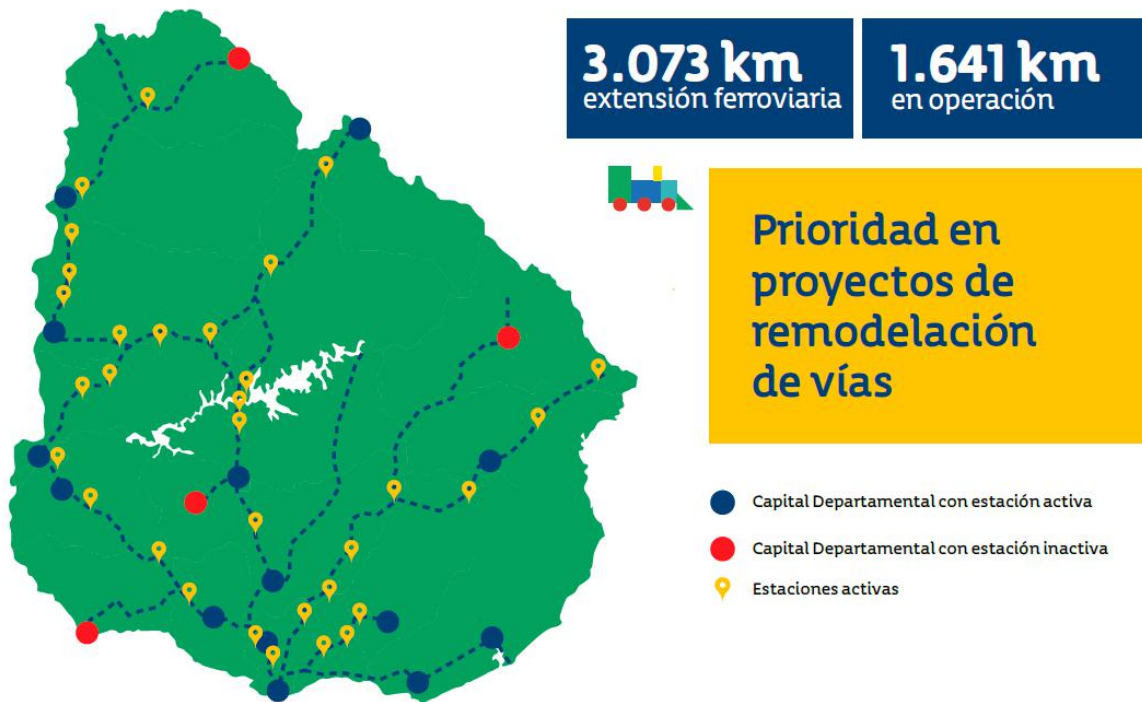
RED FERROVIARIA

La red ferroviaria de Uruguay cuenta con una extensión de 3.073 km de los cuales 1.641 se encuentran en operación. La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) es el ente autónomo encargado del transporte ferroviario de pasajeros, materiales y del mantenimiento de la red ferroviaria uruguaya.

La operadora SELF S.A. (propiedad 51% de AFE y 49% de CND) se encarga de los servicios de carga, la misma se rige bajo el derecho privado, y fue creada para dinamizar la gestión del Ferrocarril y atender la creciente demanda que el desarrollo del país genera para este modo logístico. La necesidad de mejora de la infraestructura ferroviaria en Uruguay está estrechamente vinculada al fuerte desarrollo del sector agrícola y forestal.

³ Fuente: Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística del Uruguay.

⁴ Nota: No se consideran pavimentos los de tosca.



En concreto, se destaca el proyecto de remodelación de vías férreas comprendido en el proyecto del Ferrocarril Central, que conectara el Centro Norte del país con el Puerto de Montevideo.

PUERTOS Y AEROPUERTOS

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 8 son puertos comerciales, ubicados en diversas zonas del país: Montevideo, Nueva Palmira, Colonia, Fray Bentos, Paysandú, Juan Lacaze, La Paloma y Salto. Todos estos puertos, salvo el de Salto, se rigen por un régimen de puerto libre.

El **Puerto de Montevideo**, ubicado sobre el Río de la Plata, se perfila geográficamente como una de las principales rutas para la movilización de cargas del MERCOSUR. El régimen de Puerto Libre lo ha convertido en una terminal única en la costa atlántica de América del Sur con un régimen logístico atractivo y competitivo para el tránsito de mercaderías. Es el principal puerto comercial del país, con una movilización anual aproximada de 10 millones de toneladas, 500.000 pasajeros (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 **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, con un movimiento anual de cerca de 11 millones de toneladas.

UBICACIÓN

Dos puertos en la principal puerta de entrada de la costa atlántica Sur.

ACCESO

Acceso único a la hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay.

CONECTIVIDAD

Distancias entre las principales ciudades del continente cubiertas entre una y tres horas por vía aérea y en 96 horas como máximo por vía terrestre.

El principal **Aeropuerto** en Uruguay es el **Internacional de Carrasco (AIC)**, ubicado en las afueras de Montevideo. Inaugurado en 2009, funciona bajo el sistema de **aeropuerto libre** con 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. En la terminal se procesa el 100% del comercio internacional de Uruguay que se realiza por vía aérea. Actualmente cuenta con una superficie de 13.500 m² (ampliables), y tiene una capacidad instalada para almacenar 60.000 toneladas año⁵. El segundo aeropuerto en importancia, el **Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce (PDP)**, ubicado cercano al balneario Punta del Este, se especializa en la recepción de pasajeros en líneas comerciales y vuelos privados, con un flujo anual de 130.000 pasajeros (2015).

INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA

El sector energético uruguayo ha experimentado importantes cambios en los últimos años. Tanto el gobierno como los actores privados han realizado importantes inversiones, que entre 2010 y 2017 totalizaron más de US\$ 7.800 millones, más del 3% del PIB anualmente.

El sistema energético uruguayo se ha diversificado con la introducción de fuentes renovables alternativas como la biomasa, la eólica, la fotovoltaica y en menor medida la termosolar.

Con una red eléctrica de casi 85.000 km que cubre todo el país, la empresa estatal UTE brinda energía eléctrica al 99,7% de los hogares.

El sistema nacional eléctrico uruguayo se compone de dos grandes redes de transmisión de alto voltaje. Un sistema de 794 km de 500 kV une 3 grandes represas con el mayor centro de consumo, que es la zona metropolitana de Montevideo. Asimismo, una red de 150 kV de 3.687 km une las centrales de generación con casi la totalidad de las capitales departamentales y principales centros de consumo (60 estaciones de 150 kV). Tres conexiones con Argentina y dos con Brasil permiten al país intercambiar energía eléctrica con sus vecinos.

La nueva matriz energética, que aumentó la dispersión geográfica de las fuentes de generación, requiere una red ampliada con más líneas de alta tensión y estaciones de transmisión.

Por otro lado, al aumentar las posibilidades de exportación de electricidad es necesario asegurar la interconexión con los países vecinos. La nueva conexión con Brasil, que ya se encuentra operativa, es parte de esta necesaria inversión.

⁵ <http://www.tcu.com.uy/tcu-infraestructura.php#2>

En su presupuesto para los próximos 5 años, UTE tiene previsto realizar inversiones por más de US\$ 1.000 millones en la red de transmisión y distribución. Estas inversiones, como las implementadas en los recursos eólicos, podrán tomar distintas modalidades: inversiones propias, licitaciones tradicionales e inversiones privadas bajo distintos esquemas de participación.

Esto asegurará la estabilidad y seguridad global del Sistema Eléctrico Nacional y aumentará las posibilidades de exportación hacia los países vecinos, que se estima tendrán déficits de oferta energética a mediano plazo.

TELECOMUNICACIONES

En un sector en el que la infraestructura debe renovarse constantemente para estar al día con la evolución tecnológica, Uruguay se ha posicionado como un líder en la región. Gracias a importantes inversiones el país se destaca por sus logros en las Tecnologías de la Información y Comunicación:

- Uruguay es el país latinoamericano más avanzado de la región según el Índice de Desarrollo de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) elaborado por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (ITU) en 2017.
- Tiene el mayor grado de penetración de internet de banda ancha fija y el precio más accesible de internet móvil (ITU 2016).
- Además alcanza las mayores velocidades de bajada de América Latina (Akamai, 2016).

Entre las inversiones se destacan la instalación de fibra óptica en los hogares, la construcción de un Data Center Internacional (premiado como el mejor Data Center de América Latina en 2016), y la conexión por cable submarino de fibra óptica entre Uruguay y EE.UU. Estas inversiones significan un importante aumento en la velocidad de tráfico de datos y la posibilidad contar con servicios de comunicación de primer nivel.

Uruguay en síntesis (2017)⁶

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 (2017)	3,49 millones
Crecimiento de la población (2017)	0,4% (anual)
PIB per cápita (2017)	US\$ 16.939
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	2017
PBI (Var % Anual)	3,5%	4,6%	3,2%	0,4%	1,7%	2,7%
PBI (Millones US\$)	51.228	57.435	57.180	53.182	52.734	59.170
Población (Millones personas)	3,43	3,44	3,45	3,47	3,48	3,49
PBI per Cápita (US\$)	14.951	16.695	16.556	15.339	15.152	16.939
Tasa de Desempleo - Promedio Anual (% PEA)	6,5%	6,5%	6,6%	7,5%	7,8%	7,9%
Tipo de cambio (Pesos por US\$, Promedio Anual)	20,3	20,5	23,3	27,4	30,1	28,7
Tipo de cambio (Variación Promedio Anual)	5,2%	0,9%	13,4%	17,6%	10,1%	-4,8%
Precios al Consumidor (Var % acumulada anual)	7,5%	8,5%	8,3%	9,4%	8,1%	6,6%
Exportaciones de bienes y servicios (Millones US\$)	18.126	18.100	18.380	15.591	14.649	16.177
Importaciones de bienes y servicios (Millones US\$)	16.629	17.289	16.767	13.908	11.821	12.160
Superávit / Déficit comercial (Millones US\$)	1.497	811	1.613	1.684	2.828	4.017
Superávit / Déficit comercial (% del PBI)	2,9%	1,4%	2,8%	3,2%	5,4%	6,8%
Resultado Fiscal Global (% del PBI)	-2,7%	-2,3%	-3,5%	-3,3%	-3,8%	-3,5%
Formación bruta de capital (% del PBI)	22,9%	22,5%	21,2%	19,7%	17,8%	15,7%
Deuda Bruta del sector público global (% del PBI)	61%	58%	59%	59%	63%	65%
Inversión Extranjera Directa (Millones US\$)	2.242	3.460	2.328	920	-791	-
Inversión Extranjera Directa (% del PBI)	4,4%	6,0%	4,1%	1,7%	-1,5%	-

⁶ 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