



Octubre | 2011

Uruguay XXI

PROMOCIÓN DE INVERSIONES
Y EXPORTACIONES



Servicios logísticos: Uruguay como puerta de entrada al MERCOSUR

Oportunidades de inversión en Uruguay

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



República Oriental
del Uruguay

1. Por qué utilizar los servicios logísticos de Uruguay e invertir en el sector

1.1. Ventajas de hacer negocios en Uruguay

- Convenientes características geográficas naturales, económicas, políticas y de ambiente de negocios, destacándose en América Latina por la apertura y la seguridad ofrecidas.
- Atractivas condiciones culturales y educativas de la población, incluyendo el uso de varios idiomas además del español.
- Avanzado nivel de infraestructura en comunicaciones y conectividad.
- Costos salariales razonables.

1.2. Uruguay otorga tratamiento igualitario a la inversión extranjera

La inversión extranjera recibe por ley el mismo trato que la inversión nacional y Uruguay tiene vigentes acuerdos de promoción y protección de inversiones con 27 países, incluyendo entre otros a España, Estados Unidos, Finlandia, Francia y Reino Unido.

1.3. El país ofrece a los servicios logísticos atractivas condiciones:

- Una ubicación geográfica estratégica en relación al tránsito de mercaderías en la región ampliada (MERCOSUR, Chile y Bolivia), distante entre 12 y 96 horas de las principales ciudades (y menos de 1 a 3 horas por vía aérea), con buenas conexiones fluviales (Hidrografía Paraná-Paraguay-Uruguay), marítimas, por carretera y de tráfico aéreo.
- Claros fundamentos económicos para el establecimiento de un Centro de Distribución Regional (CDR) en Uruguay. Los mismos se basan en una disminución de los inventarios globales en la región, el diferimiento de tributos aduaneros y otros impuestos, disminución de los costos administrativos del manejo del stock y el aumento en la seguridad sobre la mercadería al permitir cambios de destino antes de su entrega final.
- Capacidad para brindar e instalar servicios logísticos a partir de la experiencia ya adquirida, tanto por empresas nacionales como internacionales.
- Un régimen legal atractivo que permite utilizar individualmente enclaves o combinar diversas modalidades (Zonas Francas, Puertos Libres, Aeropuertos Libres y Depósitos Aduaneros), donde no se abonan tributos aduaneros ni impuestos a la importación o a la exportación, facilitando la realización de operaciones logísticas.

2. Atractivo marco de negocios

Uruguay presenta un ambiente natural carente de catástrofes naturales y un ambiente político estable, con democracia representativa y rotación de los tres partidos principales en el poder.



Foto: Montevideo, Plaza Independencia.

Su PIB anual por habitante de US\$ 12.000 en 2010 (medido en dólares corrientes) lo ubica primero en América Latina¹.

El PIB de Uruguay ha crecido a tasas elevadas desde 2004, registrando un crecimiento anual promedio de 6.5% (en el período 2005-2010), y se espera que este crecimiento continúe en los próximos años. Desde 2004 los indicadores macroeconómicos han presentados niveles muy adecuados y la inflación ha estado controlada, permaneciendo con valores de un dígito (véase principales indicadores económicos uruguayos al final de este documento).

2.1. Uruguay ofrece el entorno de negocios más abierto de la región:

Uruguay ofrece el entorno de negocios más abierto de la región (Tholons, Informe sobre Outsourcing en Uruguay, junio de 2009, situación plenamente vigente en agosto de 2011):

- No hay restricciones en cuanto a la repatriación de capitales, transferencia de ganancias, dividendos e intereses.
- No se requieren permisos o autorizaciones previas para realizar inversiones extranjeras. Las compañías locales pueden ser de propiedad extranjera en un 100%.
- El mercado de cambios es libre; no hay limitaciones para comprar o vender divisas; las inversiones pueden realizarse en cualquier moneda.
- No existen restricciones para emplear personal del exterior (salvo para empresas localizadas en las Zonas Francas, donde se exige un mínimo de 75% de personal local). Sólo se requiere la obtención de permiso de residencia en el país y constancia de gozar de buena salud.
- La obtención del permiso de residencia es rápida, y cualquier persona que haya entrado legalmente al país puede obtenerlo, y comenzar a trabajar incluso mientras se procesa la solicitud.
- Los ciudadanos de la mayoría de los países occidentales no requieren visa para entrar al país.

¹ Datos del Banco Mundial, <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.CD>.

2.2. Uruguay ofrece el destino más seguro para hacer negocios e invertir en América Latina:

Diversos indicadores mundiales otorgan a Uruguay una posición privilegiada como lugar para hacer negocios. A continuación presentamos algunos cuadros ilustrando estos indicadores.

Cuadro N°1: Posición de Uruguay en rankings mundiales de democracia y estabilidad política y social²

Baja Corrupción		Índice de Democracia		Índice Global de Paz		Costo Empresarial del Crimen y la Violencia	
Irlanda	14	Irlanda	12	Irlanda	11	Irlanda	28
Chile	21	EE.UU.	17	Uruguay	21	España	52
EE.UU.	22	España	18	España	28	Uruguay	70
Uruguay	24	Uruguay	21	Costa Rica	31	Chile	78
España	30	Costa Rica	24	Chile	38	EE.UU.	84
Costa Rica	41	Chile	34	Argentina	55	Costa Rica	115
Brasil	69	Brasil	47	Brasil	74	Argentina	116
Colombia	78	Argentina	51	EE.UU.	82	Brasil	123
Argentina	105	Colombia	57	Colombia	139	Colombia	134

Bajo impacto del delito sobre los negocios. El Global Competitiveness Report (GCR) del World Economic Forum (2010/2011) compara Uruguay con Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica y México utilizando tres variables: crimen organizado, costos para los negocios del delito y la violencia, y costos del terrorismo para los negocios, resultando Uruguay con los mejores puntajes en los tres rubros. Uruguay ocupa el lugar número 1 en el mundo en la variable costo del terrorismo para los negocios (más bajo costo mundial).

Uruguay está al frente de América Latina con respecto a los *derechos de propiedad y propiedad intelectual, independencia judicial y eficiencia del marco legal para resolver disputas*. El GCR (2010/2011) mencionado evalúa esas cuatro variables y en América Latina encuentra mejor posicionado a Uruguay. Sólo Chile y Costa Rica estarían en situación relativamente comparable.

En otro plano, Uruguay ofrece un *seguro de riesgo político* a los inversores de EE.UU. a través de un acuerdo bilateral entre el Gobierno uruguayo y la U.S. Overseas Private Investment Corporation (OPIC), una agencia del gobierno de los EE.UU. El seguro cubre todos los riesgos de una inversión, excepto el crediticio, y los reclamos están sujetos a arbitraje internacional. El Acuerdo es del año 1982.

² Fuente: Transparencia Internacional, Corruption, Economist Intelligence Unit, 2010, Institute for Economics & Peace, Global Peace Index 2011, Foro Económico Mundial, 2010/11.

2.3 Posición del país en el uso de comunicaciones modernas

Uruguay ocupa actualmente un lugar privilegiado en América Latina en cuanto a indicadores de uso de las comunicaciones modernas. Para fundamentar lo anterior, se examinan algunos de los indicadores de mayor relevancia internacional.

De acuerdo con el World Economic Forum's Global Competitiveness Report (2010/2011), Uruguay ocupa los siguientes lugares en el ranking de 139 países relevados:

- Calidad de abastecimiento de electricidad (promedio 2009/10): 2° en América Latina, lugar 37, página 394.
- Suscriptores de teléfonos móviles cada 100 habitantes (2009): 2° en América Latina, lugar 44, página 396.
- Líneas telefónicas fijas cada 100 habitantes (2009): 2° en América Latina, lugar 48, página 395.
- Usuarios de internet cada 100 habitantes (2009): 1° en América Latina, lugar 41, página 467.
- Suscriptores de banda ancha cada 100 habitantes (2009): 4° en América Latina, con la salvedad que para Uruguay los datos se refieren al año anterior a los demás países, página 468.

Cuadro Nº2: Posición de Uruguay en rankings mundiales de comunicaciones

Electricidad		Tel móviles		Tel fijos		Internet	
Chile	30	Argentina	25	Costa Rica	38	Uruguay	41
Uruguay	37	Uruguay	44	Uruguay	48	Colombia	47
Costa Rica	43	Chile	64	Argentina	53	Brasil	57
Colombia	57	Colombia	74	Brasil	62	Costa Rica	66
Brasil	63	Brasil	76	Chile	63	Chile	68
México	91	México	93	México	72	Argentina	74
Argentina	93	Costa Rica	119	Colombia	77	México	85

La columna Banda Ancha refiere al año 2008 para Uruguay y 2009 para los demás países.

Fuente: World Economic Forum's Global Competitiveness Report 2010/2011.

3. Características atractivas del país específicas para la actividad logística regional

Uruguay presenta numerosos atractivos para el sector logístico. Entre otros analizaremos las claras ventajas de costos para el desarrollo de un Centro de Distribución Regional, los diversos y atractivos regímenes legales, su ubicación geográfica estratégica en relación al tránsito de mercaderías en la región ampliada y la experiencia en la prestación de múltiples servicios logísticos.

3.1. Claros fundamentos económicos de la actividad logística en Uruguay

3.1.1. Centros de Distribución Regional (CDR)

Una de las claves de la actividad logística se encuentra en la disminución de costos que implica el funcionamiento de un CDR. En Uruguay es posible instalar tales centros con ventajas competitivas en la región en virtud de la normativa vigente de Zonas Francas, Puertos Libres, Aeropuertos Libres, y Depósitos Aduaneros. La misma permite almacenar y realizar diversos procesos a la mercadería sin abonar los tributos aduaneros, impuestos a la importación y exportación (e impuestos a las ganancias en caso de la Zona Franca). Posteriormente la mercadería se distribuye al MERCOSUR, Chile, Bolivia, e México haciendo uso de los acuerdos comerciales vigentes con Uruguay, llegando en pocas horas contra pedidos (*just in time*), evitando las demoras y reduciendo los stocks necesarios en cada país de destino.

En efecto, el Mapa N° 1 muestra las distancias de Montevideo a las principales ciudades de la región, y los tiempos aproximados que insume el transporte por carretera. Las más lejanas se encuentran entre 72 y 96 horas de distancia. Lógicamente, por vía aérea los tiempos se reducen a 2 o 3 horas.

Mapa N° 1: Distancias en km y tiempos de viaje por carretera



Fuente: Hodara, Opertti y Puntigliano (2008), Visualización del Uruguay como Centro Logístico Regional.

En el sistema denominado de logística tradicional, enviando la carga a cada país de destino desde el país fabricante, y suponiendo que éste se trata de un país asiático, la demora del viaje (60 días o más) obliga a mantener en depósito en cada país un stock nacionalizado (esto es, abonando tributos aduaneros e impuestos) para 90 a 120 días de venta.

En cambio con un Centro de Distribución Regional en Uruguay, los stocks en cada país de destino final pueden reducirse sustancialmente (por ejemplo a 15 días de venta), pues el envío desde Montevideo puede insumir un tiempo de sólo 3 o 4 días por carretera, o de sólo unas horas si se realiza por vía aérea (a Perú se llega en 22 días por vía marítima y a México en 20 días, mientras que Santa Cruz de la Sierra en Bolivia se encuentra a ocho días por carretera). En virtud de que el mayor stock centralizado ahora en Montevideo es menor que la suma de los stocks requeridos en cada país, se logra una disminución del capital invertido en inventarios, además de diferir los costos de nacionalización de la mercadería. Véase las Figuras Nº 1 y Nº 2.

Además mediante el CDR se acelera la respuesta al cliente con entregas rápidas (*just in time*), se adecua al consumidor la mercadería (*customization*), y se disminuye el costo administrativo al centralizar operaciones y evitar su repetición en diferentes países.

Figura Nº 1: Logística tradicional en la región



Fuente: Hodara, Opertti y Puntigliano (2008), Visualización del Uruguay como Centro Logístico Regional.

Figura Nº 2: Logística desde CDR en Uruguay



Fuente: Hodara, Opertti y Puntigliano (2008), Visualización del Uruguay como Centro Logístico Regional.

En el estudio de Hodara, Operti y Puntigliano (2008)³ se presenta un caso concreto referido a una empresa internacional de materias primas (farmacéuticas y químicas) de extrazona que opera en los países del MERCOSUR y Chile. Partiendo de un sistema de logística tradicional, enviaba directamente la mercadería a cada uno de los países citados, en los cuales mantenía un inventario nacionalizado equivalente a 3,5 meses de venta. Tiempo después, utilizando la empresa un CDR en Montevideo, había logrado reducir a 0,5 meses dichos stocks, siendo el aumento de stocks en Montevideo menor a la suma de las reducciones en cada país. Este sería “un caso real de la denominada Regla de la Raíz Cuadrada (Square Root Law) del London Institute of Logistics sobre la efectividad financiera, logística y de tiempos (proveniente) de la centralización de inventarios”.

Otras ventajas del sistema consisten, como mencionaremos en el punto 3.2., que el stock almacenado en el CDR Montevideo no requiere el pago de tributos aduaneros ni otros impuestos (salvo ciertos casos) en virtud de las normas legales uruguayas sobre Zonas Francas, Puertos Libres, Aeropuertos Libres y Depósitos Aduaneros, por lo que al diferir los mismos hasta su nacionalización en el país de destino (a medida que se envíe la mercadería) se obtiene un ahorro financiero importante. Además, estos regímenes legales permiten el cambio de destino de la mercadería en Montevideo, protegiéndola de fenómenos adversos e inesperados que puedan plantearse en el destino final.

Ejemplos de empresas internacionales que han instalado CDRs en Uruguay bajo el régimen de zona franca son Merck Serono y Ricoh.

Merck Serono

La empresa Merck Serono, subsidiaria del grupo farmacéutico alemán Merck, opera su centro regional de distribución y empaque secundario para productos biotecnológicos en Zonamerica (zona franca ubicada a 15 km del centro de Montevideo). Está instalada en Uruguay desde 1997, exportando productos farmacéuticos para la región por 100 millones de euros por año (2009). Los productos comercializados son de alta especialización en las áreas terapéuticas de fertilidad, esclerosis múltiple y cáncer.



La elección de Merck Serono de radicar su centro de operaciones en Uruguay obedeció a la Ley de Zonas Francas que posibilita instalar este tipo de negocios en un espacio físico que cumple con los estándares del primer mundo. También se tuvo en cuenta la estabilidad financiera y política en la elección del país para invertir.

Merck Serono proyecta una inversión adicional de US\$ 2,5 millones en equipamiento del laboratorio de un edificio que construirá Zonamerica a un costo de US\$ 5 millones y que entregará a Merck en concesión por 10 años. La inversión total será entonces de US\$ 7,5 millones y su finalización está prevista para diciembre de 2011. El destino de la producción será la exportación hacia América Latina.

Ricoh South America Distribution Center⁴

La empresa japonesa Ricoh estableció un CDR en Zonamerica en el año 1993, estando actualmente entre las cinco primeras empresas importadoras y exportadoras de esta zona franca. Vende productos a las Subsidiarias y los Distribuidores exclusivos



³ Isidoro Hodara, Juan Operti y Fernando Puntigliano (2008), “Visualización del Uruguay como Centro Logístico Regional”.

⁴ Fuente: www.plusultra.com.uy/ricoh

de Ricoh en la región. Anteriormente se utilizaba Miami como puerto de despacho. “Se realizó un estudio para determinar las ventajas competitivas de modo de poder trabajar más cerca de nuestros clientes y a su vez minimizar costos operativos y tiempos de tránsito de mercadería”. Además, “los beneficios de la zona franca, la calidad de los servicios y los aspectos culturales” fueron otros de los motivos por los cuales Ricoh eligió trabajar en Uruguay. La empresa ocupa en Zonamerica aproximadamente 4.500 m² de superficie.

3.1.2. Costos operativos de los puertos uruguayos

De acuerdo con Doing Business 2011, una copublicación del Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional, Uruguay se encuentra en buena posición competitiva en relación con varios países de la región en cuanto a movilización de contenedores. Véase Cuadro N° 3.

Cuadro N°3: Costos de exportación e importación⁵

País	Costo de exportación (US\$/contenedor)	Costo de importación (US\$/contenedor)
Uruguay	1.100	1.330
Argentina	1.480	1.810
Brasil	1.790	1.730

Fuente: Doing Business 2011, item Trading Across Borders.

En el Anexo se presenta un detalle de las tarifas máximas cobradas en el Puerto de Montevideo para el manejo de la carga (contenedores, carga general, etc.).

3.2. Regímenes legales específicos, únicos en la región y muy favorables para la actividad logística: Zonas Francas, Puertos Libres, Aeropuertos Libres y Depósitos Aduaneros

La empresa que desee realizar actividades logísticas debe evaluar la conveniencia de elegir uno u otro régimen, dependiendo del tipo de producto de que se trate, las características del negocio y las condiciones locativas que se ofrezcan en ese momento. Véase Cuadro N° 4.

⁵ Incluye costos de documentación, tarifas administrativas en aduana y costos de transporte y manipulación de mercadería. No incluye aranceles.

Cuadro N°4: Comparación de los regímenes legales para el desarrollo de actividades logísticas

	ZONA FRANCA	PUERTO LIBRE Y AEROPUERTO LIBRE	DEPÓSITO ADUANERO
Pago de aranceles al ingreso de mercadería a:	No	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a Uruguay (importación) de mercadería de origen MERCOSUR proveniente de:	Sí	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a otro Estado Parte del MERCOSUR (importación) de mercadería de origen MERCOSUR proveniente de:	Sí ⁶	No	No
Pago de aranceles en su ingreso a un Estado Parte del MERCOSUR (importación) de mercadería del resto del mundo proveniente de:	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de manipulación logística no industrial, incluido el cambio de destino de las mercaderías	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de manipulación industrial	Sí	No	Sí
Tiempo de permanencia máximo	Indefinido	Indefinido	Un año
Pago de impuestos por el usuario (a la Renta, al Patrimonio)	No ⁷	Sí ⁸	Sí
Pago de impuestos a la circulación de mercadería (Impuesto al Valor Agregado) dentro del recinto	No	No	No
Posibilidad de cambiar de propietario dentro del recinto	Sí	Sí	Sí
Posibilidad de NO abonar contribuciones a la seguridad social por el personal extranjero	Sí	No	No
Vigencia de monopolios estatales ⁹	No	Sí	Sí
Los derechos a desarrollar actividades requieren suscripciones de contratos y/o registros especiales en Uruguay	Sí ¹⁰	No ¹¹	No
Para efectuar operaciones de tránsito es necesario gestionar autorizaciones o trámites formales ante los organismos intervinientes (aduanas, etc.)	Si	No	Si

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

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ Están exoneradas las rentas provenientes de actividades lucrativas desarrolladas por entidades no residentes, con mercaderías de procedencia extranjera, cuando no tengan origen en territorio aduanero nacional ni estén destinadas al mismo. Si los titulares son personas físicas o jurídicas radicadas en el exterior, sus mercaderías tampoco estarán comprendidas en la base imponible del Impuesto al Patrimonio.

⁹ Se refiere principalmente a los monopolios en telefonía fija, agua corriente, transmisión de energía eléctrica y refinación de petróleo.

¹⁰ Se requiere ser usuario directo o indirecto, celebrando contratos especiales debidamente registrados ante la Dirección de Zonas Francas y aprobados por ella.

¹¹ 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.

3.2.1. Zonas francas

Las zonas francas fueron establecidas originalmente en 1923 con el fin de desarrollar polos industriales en el interior del país, y fueron reformuladas por la Ley N° 15.921 del 17 de diciembre de 1987. Son de propiedad privada, autorizadas a solicitud del interesado y controladas por el Ministerio de Economía y Finanzas (Área de Zonas Francas de la Dirección General de Comercio), o de propiedad estatal, gestionadas por el Estado o por privados. Actualmente existen once zonas francas.

Pueden desarrollarse en ellas actividades industriales que impliquen transformación de mercaderías; actividades comerciales, de almacenamiento, armado y desarmado de mercaderías y materias primas de procedencia nacional o extranjera; y prestarse servicios tanto dentro de la Zona Franca como a terceros países y, en algunos casos, a Uruguay.¹²

Exoneraciones fiscales: las actividades de los usuarios de Zonas Francas no están gravadas por el Impuesto a la Renta a las Actividades Económicas (IRAE) ni por el Impuesto al Patrimonio (IP), ni por ningún otro impuesto nacional creado o a crearse. Los dividendos pagados a accionistas domiciliados en el exterior tampoco abonan impuestos en el país. El personal extranjero (hasta 25% del total ocupado) puede optar por no abonar contribuciones a la seguridad social en Uruguay.



Las ventas y las compras al exterior de bienes y servicios no están gravadas por el Impuesto al Valor Agregado (IVA), como tampoco lo están las ventas y prestaciones de servicios dentro de la Zona Franca.

Las entidades no residentes tampoco abonan IRAE por las actividades desarrolladas con mercaderías de origen extranjero manifestadas en tránsito o depositadas en Zona Franca, cuando aquéllas no tengan como destino el territorio aduanero nacional. Tampoco abonan IRAE cuando las ventas que tengan como destino el territorio nacional no superen el 5% del total de enajenaciones de mercaderías en tránsito o depositadas en Zona Franca.

Exoneraciones aduaneras: las ventas y las compras al resto del mundo están exentas de tributos aduaneros, sin importar si el adquirente de las compras es usuario de Zona Franca.

Las ventas desde territorio nacional no franco a la Zona Franca se consideran exportaciones del país y las ventas desde la Zona Franca al territorio nacional no franco se consideran importaciones, sujetas a los tributos aduaneros e impuestos nacionales correspondientes.

Las ventas desde Zona Franca al MERCOSUR están sujetas al arancel externo común del bloque (AEC), el mismo que rige para los bienes procedentes de terceros países, salvo excepciones

¹² Los servicios que pueden prestar al territorio nacional no franco son los siguientes (respetando los monopolios, exclusividades estatales y/o concesiones públicas): 1. Centros internacionales de llamadas (siempre y cuando el número de llamadas entradas y salidas con destino al territorio nacional sea inferior al 50% de las llamadas totales), 2. Casillas de correo electrónico, 3. Educación a distancia, 4. Emisión de certificados de firma electrónica, 5. Servicios de producción de soportes lógicos, asesoramiento informático y capacitación informática. Fuentes: Ley 15.921 (Artículo 2º), Decreto N° 71/001 (Artículo 3º) y Decreto N° 84/006 (Artículo 1º).

taxativamente establecidas en acuerdos bilaterales negociados en el marco del MERCOSUR con Argentina y Brasil.

En virtud de las normas precedentes, en general es conveniente utilizar las Zonas Francas para empresas que agreguen valor industrial o realicen operaciones logísticas, y exporten principalmente bienes al resto del mundo (si lo hacen al MERCOSUR deben abonar el AEC aunque tengan origen MERCOSUR).

En las Zonas Francas no rigen los monopolios de las empresas industriales y comerciales del Estado.

3.2.2. Puertos Libres



Foto: Puerto de Montevideo.

El régimen de Puerto Libre fue establecido por la Ley de Puertos N° 16.246 del 8 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. Estas normas convirtieron a aquél en la primera terminal de la costa atlántica de América del Sur en operar en régimen de Puerto Libre. Además, modificó sustancialmente la operativa del Puerto de Montevideo, ya que los servicios portuarios pasaron a ser prestados por empresas privadas en lugar de serlo por la Administración Nacional de Puertos (ANP) como hasta entonces. Los demás puertos que tienen condición de Puerto Libre son todos los que tienen actividades comerciales: Colonia, Fray Bentos, Juan Lacaze (Puerto Sauce), La Paloma, Nueva Palmira, y Paysandú.

La ley permite la libre circulación de mercaderías dentro de los recintos aduaneros portuarios sin exigencia de autorizaciones ni trámites formales, como asimismo el libre cambio de destino de las mismas, estando durante su permanencia en dichos recintos libres de todos los tributos y recargos aplicables a la importación.

Dentro del recinto portuario la circulación de mercaderías está exenta de tributos internos (IVA, etc.), y los servicios prestados están exonerados de IVA.

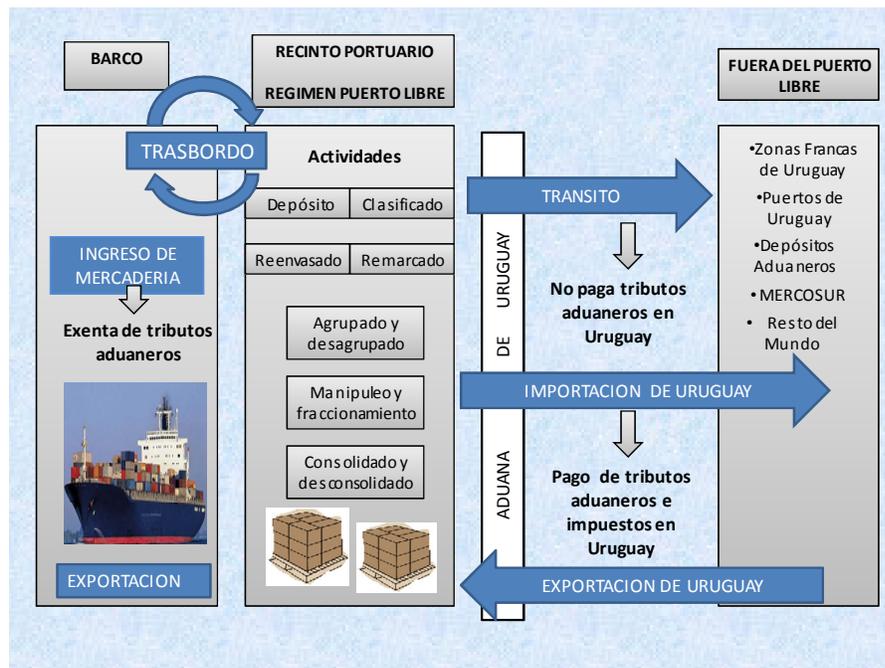
A las personas jurídicas del exterior no se las grava con el Impuesto al Patrimonio por las mercaderías almacenadas, ni con el Impuesto a la Renta (IRAE) por las ganancias asociadas a tales mercaderías.

Asimismo, se establece la posibilidad de diversas operaciones sobre las mercaderías, incluyendo “operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento”¹³, así como también tareas de valor agregado sin modificación de la naturaleza del producto.

¹³ Ley N° 16.296, artículos 2º y 3º.

Las mercaderías que ingresen al recinto portuario desde el exterior pueden permanecer en el mismo en depósito o almacenamiento sin plazo y sin abonar tributos. Si son reexportadas al exterior en otro barco (trasbordo o reembarco) tampoco están gravadas. Si son introducidas al país deben abonar los gravámenes e impuestos a la importación recién al salir del Puerto Libre. Si su destino es otro país del MERCOSUR (realizando, por ejemplo, un tránsito terrestre a través de Uruguay) no deben abonar tributos aduaneros aquí, haciéndolo a su ingreso al otro Estado Parte si correspondiera (en este último caso, si pudiera certificar origen MERCOSUR, no lo perdería, contrariamente a si proviene de una Zona Franca). Si desde el recinto portuario la mercadería se destina a una Zona Franca de Uruguay (tránsito), tampoco abona tributos aduaneros. En todos los casos deben abonarse los trabajos respectivos a los operadores portuarios.

Figura Nº 3: Actividades logísticas de mayor valor agregado realizadas en puerto libre



Fuente: Elaboración de Uruguay XXI.

3.2.3. Aeropuertos Libres

La Ley Nº 17.555 del 18 de setiembre de 2002 declara aplicable, en lo pertinente, al Aeropuerto Internacional de Carrasco, ubicado en las afueras de Montevideo, el régimen de Puerto Libre establecido en la Ley Nº 16.246. Se entiende que “los aeropuertos, al igual que los puertos constituyen espacios especialmente apropiados para el desarrollo de actividades logísticas que confieren valor añadido a las mercaderías, en la especie sin modificar su naturaleza”¹⁴. El Decreto Nº 409/008 del 27 de agosto de 2008 reglamentó dicha ley estableciendo el Reglamento de Puerto Libre aplicable al Aeropuerto. En esencia se aplican las mismas consideraciones expuestas en el punto 3.2.2. anterior.

¹⁴ Decreto 409/008 de 27/8/2008.

3.2.4. Depósitos Aduaneros

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

Depósitos Aduaneros (Art. 95): Definición.- Los depósitos, en el sentido aduanero, son espacios cercados, cerrados o abiertos (ramblas), lanchas y pontones (depósitos flotantes) y tanques donde las mercaderías son almacenadas con autorización de la Aduana. Las mercaderías de procedencia extranjera se considerarán en tránsito por el territorio aduanero nacional y podrán desembarcarse y reembarcarse en cualquier momento, libres de tributos de importación o exportación de cualquier impuesto interno.

Modalidades (Art. 96): Los depósitos aduaneros pueden ser oficiales o fiscales, pertenecientes al Estado o arrendados por éste, y pueden ser particulares. Los depósitos, tanto fiscales como particulares habilitados al efecto, pueden ser de comercio, francos o industriales. Habrá depósitos especiales destinados al fraccionamiento de bultos.

El funcionamiento fiscal y aduanero de estos Depósitos Aduaneros es similar al de Puertos Libres, salvo que:

- A diferencia de los Puertos Libres, en los Depósitos Aduaneros se pueden realizar actividades industriales, es decir, operaciones destinadas a variar la naturaleza de los bienes como:
 - la incorporación de partes, artículos y productos procedentes de plaza (tales como industrialización de materias primas y productos semi-elaborados)
 - el ajuste, ensamblado, montaje y acabado de vehículos, maquinarias y aparatos
 - toda otra operación de transformación análoga¹⁵
- En los Depósitos Aduaneros las mercaderías no podrán permanecer en ese régimen por un plazo total mayor a un año, incluso si se trasladan a otro depósito del mismo u otro titular¹⁶. En los Puertos Libres no existe tal limitación.

3.3. Ubicación geográfica estratégica en la región ampliada (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay)

Una publicación de ALADI y MERCOSUR calculó para 2004 que 64% del total del comercio en tránsito de bienes extra regionales en el MERCOSUR pasa por Uruguay, cuya participación en el PIB regional es de sólo 2%¹⁷. Este resultado se vincula al llamado “efecto Rotterdam”, el cual consiste en “la captación de comercio de tránsito mucho mayor que lo que el tamaño del mercado propio permitiría asegurar, y que se manifiesta en los casos de economías pequeñas rodeadas de mercados mayores, con puertos razonablemente eficientes y una densa red de infraestructura terrestre”¹⁸. En este sentido, aproximadamente la mitad de la movilización de contenedores por el Puerto de Montevideo corresponde a tránsito (carga que llega en barco y se va del puerto y del país por vía terrestre), reembarque (una modalidad de tránsito aplicada a la carga que llega en barco, baja a puerto a la playa de contenedores o a depósitos y se reembarca para el exterior) y trasbordos (carga que llega en barco y se va en barco sin bajar a puerto).

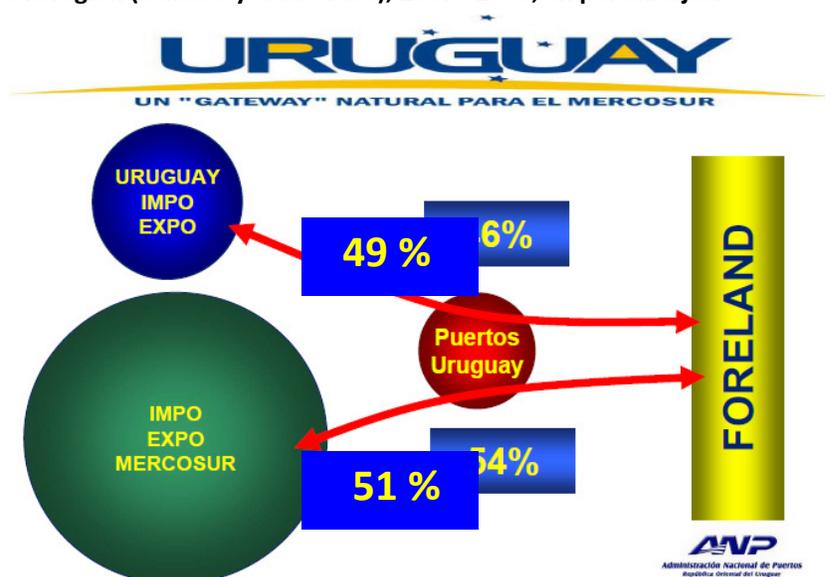
¹⁵ Artículo 100 del Código Aduanero.

¹⁶ Ley N° 16.736 de 5 de enero de 1996, Artículo 180; y Decreto N° 216/06 de 10 de julio de 2006, Artículo 21.

¹⁷ Citado en Hodara, Operti y Puntigliano (2008), Visualización del Uruguay como Centro Logístico Regional.

¹⁸ Ídem.

Figura Nº 4: Movimiento de contenedores por el Puerto de Montevideo con destino a Uruguay y con destino a la región (tránsito y trasbordos); 2007 - 2009, en porcentajes.



Fuente: Adaptado de Fernando Puntigliano (2009), Pasado, presente y futuro de los puertos del Uruguay. Para el año 2010 los tránsitos y trasbordos representaron 47% para el Puerto de Montevideo y 66% para el Puerto de Nueva Palmira. Véanse Cuadros 3.5 y 3.6.

Cada puerto o aeropuerto importante se vincula con una zona de influencia o hinterland actual o potencial, la cual depende de un conjunto de circunstancias: ubicación geográfica, existencia de otros puertos o aeropuertos cercanos, conectividad, costumbre de los usuarios, confiabilidad, etc.

3.3.1. Puertos

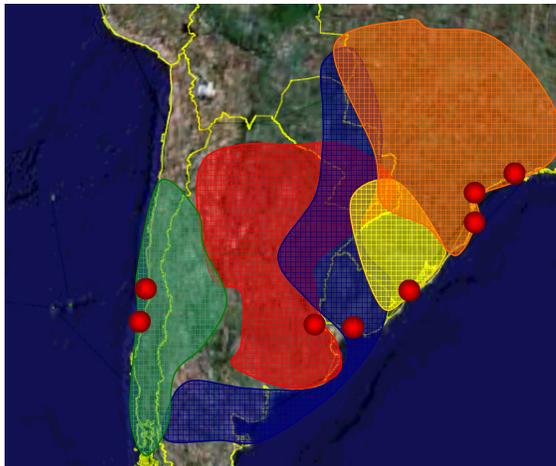
Los ocho puertos más grandes del Cono Sur de América integran tres subsistemas: Norte (Santos, Paranaguá e Itajaí), Oeste (Valparaíso y San Antonio) y Sur (Buenos Aires, Montevideo y Río Grande)¹⁹.

Los tres subsistemas son relativamente independientes. La cantidad de contenedores movidos de un subsistema a otro es prácticamente despreciable. Al interior de un subsistema cada puerto presenta su propia zona de influencia. El Mapa Nº 2 constituye un intento de presentar esta idea para el movimiento de contenedores, en color azul para Montevideo y otros colores para Buenos Aires, Río Grande, y los subsistemas Norte y Oeste.

En el Mapa Nº 3 los autores indican el hinterland actual del Puerto de Montevideo en amarillo oscuro, y su hinterland potencial a mediano plazo en amarillo claro, para lo cual deberían generarse condiciones adecuadas de conectividad y facilitación.

¹⁹ Fuente: Hodara, Operti y Puntigliano (2008), op cit.

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



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



Fuente: Hodara, Operti y Puntigliano (2008), Visualización del Uruguay como Centro Logístico Regional.

En Uruguay existen dos puertos con acceso a ultramar: Montevideo y Nueva Palmira. Este último se ha especializado, debido a diversas circunstancias, en graneles, mientras que la carga en contenedores se moviliza principalmente a través de Montevideo.

Las zonas de influencia, o hinterlands, de ambos puertos son similares. La hidrovía conformada por los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay facilita el acceso fluvial de productos desde y hacia Asunción (Paraguay), Rosario y Santa Fe (Argentina) e incluso el este boliviano (Departamento de Santa Cruz). Tanto Nueva Palmira como Montevideo constituyen puertos de ultramar para esta hidrovía.

Mapa N° 4: La Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay



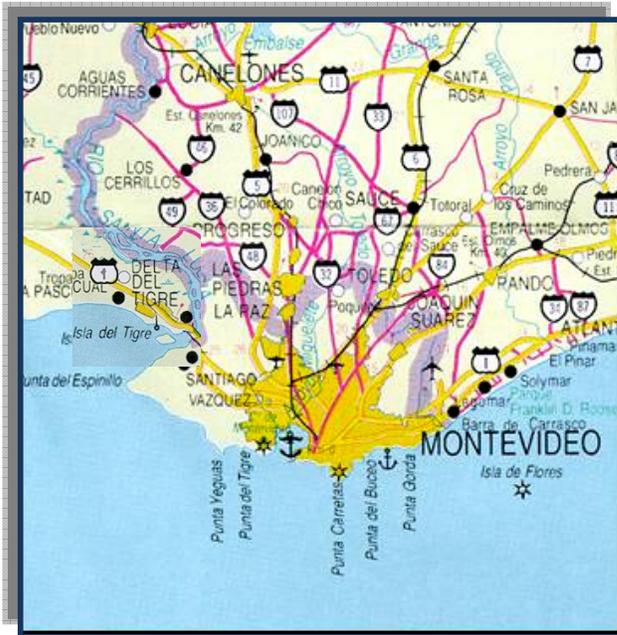
Fuente: Eduardo A. Mazza (2002), Transporte y Logística –Prospectiva Tecnológica Uruguay 2015.

Cuadro N° 5: 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.

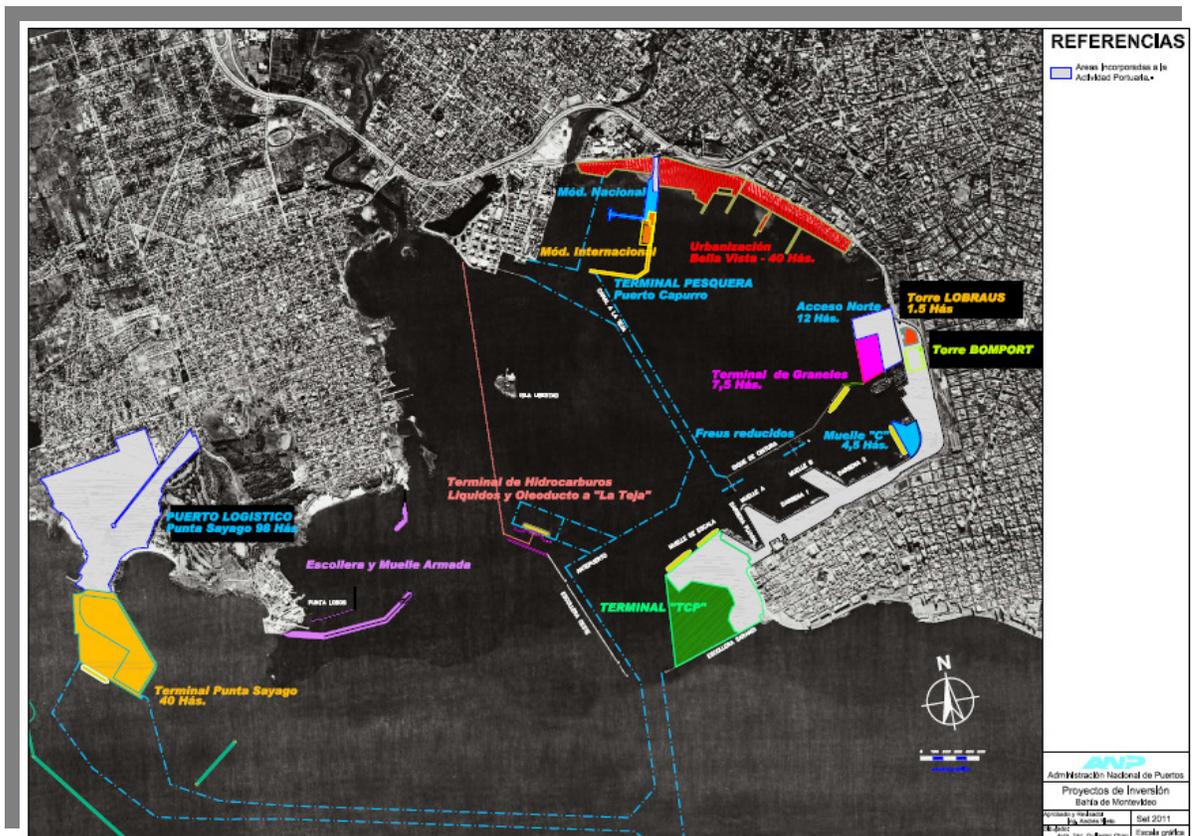
Mapa Nº 6: Carreteras que confluyen hacia el Puerto de Montevideo



La zona portuaria comprende un área de 103 hectáreas destinada al respaldo de los muelles de atraque polivalentes para almacenaje, vehículos y contenedores. Dos escolleras protegen la entrada y salida del puerto, y las 200 hectáreas de antepuerto para los buques que fondean o transitan para operar en los muelles. Se están efectuando los trabajos de dragado del antepuerto y las dársenas del puerto a cargo de la Administración Nacional de Puertos. El objetivo es mantener la profundidad de las dársenas a 10,5 metros, llegando a una profundidad de 11,5 metros en las zonas de maniobra de las dársenas. Para el antepuerto el objetivo es alcanzar una profundidad de 12 metros.

Fuente: Administración Nacional de Puertos.

Figura Nº 5: Puerto de Montevideo, inversiones en curso y previstas. Fuente: ANP.



Por el Puerto de Montevideo se movilizaron más de 9.100 toneladas en el año 2010, y en 2011 se superará largamente esa cifra.

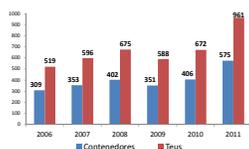
Cuadro N°6: Movimiento de mercadería por tipo de operación en el Puerto de Montevideo (miles de toneladas)

	2008	2009	2010	%
Carga General	967	863	817	9
Contenedores	5.664	5.097	5.827	63
Granel	2.459	1.636	2.534	28
Total	9.090	7.596	9.178	100

Fuente: Administración Nacional de Puertos. Corresponde a mercadería sin el peso de los contenedores. No incluye mercadería movilizada en el muelle "La Teja" de ANCAP.

El movimiento de contenedores (en TEUs²¹) se duplicó entre los años 2003 y 2008, retomando su ritmo anterior en 2010, luego de la leve caída en 2009 debido a la crisis internacional; se espera un gran aumento de más de 40% para 2011 (sobre el año 2010).

Gráfico N°1: Movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo Miles de unidades²²



Fuente: Elaboración propia con datos de la Administración Nacional de Puertos.

Como ya se adelantó, el porcentaje anual de tránsito y trasbordo por el Puerto de Montevideo es casi la mitad del movimiento total de contenedores por dicho puerto, mientras que en el Sistema Portuario de Nueva Palmira es de dos tercios, indicando la importancia relativa de la actividad logística realizada en el país.

²¹ Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies. Las dimensiones exteriores del contenedor normalizado de 20 pies son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura.

²² Año 2011: estimación de Uruguay XXI en base a datos al 31/7/2011.

Cuadro N°7: Movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo Miles de unidades

Régimen	2008		2009		2010	
	Contenedores	%	Contenedores	%	Contenedores	%
Aduanero						
Import + Export	199	50%	185	53%	216	53%
Tránsito + Traslado	203	50%	166	47%	190	47%
Total	402	100%	351	100%	406	100%

Fuente: Administración Nacional de Puertos.

Los depósitos de mercaderías que se encuentran en el Puerto de Montevideo, y en los cuales se realizan tareas de almacenamiento y logística, pertenecen a la Administración Nacional de Puertos (ANP), otorgando ésta permisos y concesiones temporales de uso a empresas privadas.

Existen compromisos de calidad alcanzados por la Comunidad Portuaria, integrada por organismos públicos y privados, relativos al tiempo máximo de atraque de buques (2 horas y 45 minutos a partir de la boya eje), al despacho de las cargas contenerizadas al día siguiente de finalizada la operación del buque (autorización de desaduanizar) y al servicio eficiente a los pasajeros de buques cruceros.

Próximamente se creará una nueva área logística: Puntas de Sayago, como se explica más adelante en la sección 5.

En el Anexo de este trabajo se incluyen cuadros con datos adicionales sobre el Puerto de Montevideo (transporte de pasajeros por ferry, de vehículos nuevos, de pasajeros en cruceros, y arribos de buques de pesca).

- **Ventajas del Sistema Portuario de Nueva Palmira**

El Sistema Portuario 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.

En efecto, Nueva Palmira se encuentra ubicada en la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay, a 270 km de Montevideo y 110 km de Colonia por vía terrestre. Moviliza tanto exportaciones de Uruguay y algunas importaciones (34% de las toneladas totales en 2010), como carga en tránsito proveniente del centro del continente, especialmente de Paraguay, a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay (66% de las toneladas totales en 2010).

Cuenta con un régimen de Puerto Libre (Terminal Portuaria Oficial) igual al del Puerto de Montevideo, y un régimen de Zona Franca (Terminales Portuarias Ontur y Navíos y zona adyacente), con acuerdo especial para el ingreso al MERCOSUR de cereales de este origen, sin aranceles.

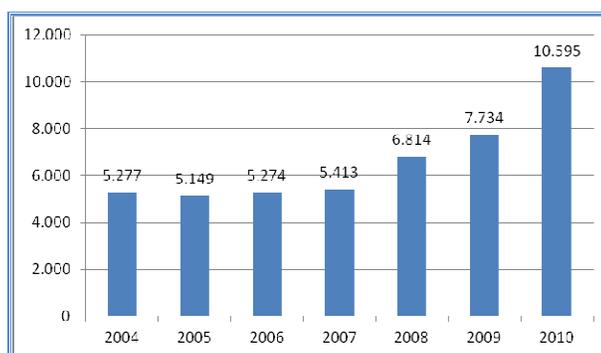
Es el segundo puerto uruguayo en importancia, y mueve carga a granel y carga general (75% y 25% respectivamente en 2010). En el año 2010 movilizó 10.5 millones de toneladas, de las cuales casi 8 millones de toneladas fueron granos. Véanse el Cuadro 3.6 y la Gráfica 3.2.

Cuadro N°8: Puerto de Nueva Palmira, movimiento de mercadería, miles de toneladas

	2006	2007	2008	2009	2010	2010
ANP	1.542	1.291	918	1.252	2.174	21%
NAVIOS	3.731	3.989	3.967	4.371	5.743	54%
ONTUR	0	133	1.929	2.111	2.678	25%
Total	5.273	5.413	6.814	7.734	10.595	100%
Graneles	4.618	4.853	4.553	5.361	7.909	75%
Carga Gral.	655	560	2.261	2.373	2.686	25%
Total	5.273	5.413	6.814	7.734	10.595	100%
Exp+Imp	1.412	1.499	1.477	2.278	3.565	34%
Trán y Trasl	3.861	3.914	5.337	5.456	7.030	66%
Total	5.273	5.413	6.814	7.734	10.595	100%

Fuente: ANP. En este Cuadro, la información de Tránsito y Traslado registra tanto la entrada como la salida de la misma mercadería en su pasaje por el Puerto (se registra dos veces la misma mercadería), no sucediendo lo mismo con las Exportaciones las cuales se registran una sola vez, al salir del recinto aduanero. También las Importaciones se registran una sola vez. Tal registración podría así sub estimar el porcentaje correspondiente a exportaciones e importaciones frente al de Tránsito y Traslado.

Gráfica N°2: Puerto de Nueva Palmira, carga anual movilizada, miles de toneladas



Fuente: ANP.



Fotos: Muelle Oficial del Sistema Portuario de Nueva Palmira. Fuente: página web de ANP.

El Sistema Portuario de Nueva Palmira comprende tres muelles: Oficial, Navíos y Ontur, que en 2010 representaron 21%, 54% y 25% respectivamente de la operativa total del Sistema (en toneladas).

- El Muelle Oficial funciona en régimen de Puerto Libre, pertenece a la ANP y cuenta con varios operadores portuarios. El operador Terminales Graneleras Uruguayas S.A. (TGU) dispone de silos en el predio del puerto, mediante concesión del MGAP, para almacenaje de granos (trigo, soja, maíz, etc.) con capacidad de 72.000 toneladas, los cuales se movilizan desde las embarcaciones a los silos (y a la inversa) mediante una cinta transportadora. Otros operadores movilizan carga general, siendo las más importantes fertilizantes y cemento Portland elaborados en el país y transportados en camión hacia las barcazas y exportados luego a Paraguay. La principal importación es a granel y consiste en materias primas para producir fertilizantes. En 2010 el Muelle Oficial participó con 21% de la carga total del sistema portuario.
- El muelle privado de Corporación Navíos S.A., ubicado al sur del Muelle Oficial, es usuario de la Zona Franca Nueva Palmira y está dedicado exclusivamente a operaciones de transferencia de cargas a granel, (tanto provenientes de la Hidrovía o de Uruguay) a barcos de ultramar. El Terminal portuario de Corporación Navíos S.A. opera las 24 horas del día, los 365 días del año, recibiendo cargas desde barcazas y desde camiones para ser almacenada en sus propios silos (que alcanzarán una capacidad de 460.000 toneladas en marzo de 2012 cuando quede completado el último galpón silo de 100.000 toneladas de capacidad, actualmente en construcción) a la espera de su posterior embarque al exterior. La carga en buques se realiza mecánicamente por medio de un sistema de cintas transportadoras, que permiten cargar hasta 20.000 toneladas por día. Además las facilidades del Terminal, permiten la descarga (independiente de otras operaciones) desde barcazas, a un ritmo de hasta 14.000 toneladas por día. En cuanto al recibo de cargas a en camiones, la misma se realiza a través de cuatro puntos de plataformas volcadoras que logran un recibo de hasta 1.200 toneladas por hora. La versatilidad de las instalaciones del Terminal permite que se puedan cargar los buques, tanto desde silos, desde barcazas o desde camiones, ya sea en forma independiente o combinada. El puerto cuenta con dos muelles, uno de ultramar, de 240 metros de eslora, con capacidad de recibir y cargar buques de tamaño hasta tipo “panamax”, con un calado de 34 pies al 0, a pie de muelle y el segundo de 170 metros de eslora, equipado con una grúa fija y un sistema de descarga de barcazas que lo posiciona, de acuerdo con la empresa, como el más eficiente de la Hidrovía. La capacidad de almacenaje está distribuída en varios silos y almacenes, que permiten preservar la identidad de las diferentes partidas almacenadas. Además, Corporación Navíos S.A., opera una planta de acondicionamiento y secado de grano, adyacente y comunicada con el Terminal, con servicio de pre-limpieza y secado con gas, que permite a los Clientes enviar mercadería para su acondicionamiento en puerto, reduciendo así, costos por traslado.

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

La Zona Franca de Nueva Palmira es de administración estatal y además de tener como usuarios a las Terminales Corporación Navios y Ontur, cuenta con un predio adyacente de 100 has. de extensión. Entre sus usuarios se encuentran una fábrica de baldosas y bachas de granito, un laboratorio de análisis químico de cereales y un depósito de acopio de fertilizantes.

Los muelles del sistema portuario tienen una profundidad de entre 32 y 34 pies (9.70 a 10.5 ms). Los barcos de ultramar acceden al puerto a través del Canal Martín García, con un calado operable de 32 pies. También es posible su acceso por el Canal Mitre, que cuenta con un calado de 34 pies. Su acceso fluvial se realiza a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay. El puerto tiene buena conexión por carretera con Montevideo y con las ciudades capitales de departamento de su zona de influencia, así como con los países vecinos.

Plan de obras: véase ítem 5. Inversiones Públicas...

En la Terminal Oficial se encuentra en curso la construcción de un nuevo muelle costero y la prolongación del muelle de ultramar.

3.3.2. Aeropuerto Libre

En el año 2009 se inauguraron nuevas instalaciones en el Aeropuerto Internacional de Carrasco (AIC) en las afueras de Montevideo: una nueva terminal de pasajeros y la primera etapa de una nueva terminal de cargas. El plan maestro de desarrollo del aeropuerto prevé en futuras instancias la implementación de un parque logístico de 80.000 m² orientado a la prestación de servicios a la región.



Fotos: Aeropuerto Internacional de Carrasco, nuevas terminales de pasajeros y de carga.

La nueva concesión del AIC se otorgó en noviembre de 2003 a un operador internacional por un período de veinte años con opción a diez adicionales. Además de inversiones en infraestructura, el operador del aeropuerto ha desarrollado políticas activas de captación de nuevas líneas y frecuencias, que han contribuido a mejorar la conectividad de Uruguay con la región. Como ejemplos, entre 2003 y 2011 las frecuencias semanales a San Pablo pasaron de 11 a 48, a Asunción de 7 a 27 y a Santiago de Chile de 7 a 34. En la actualidad existen vuelos directos a las principales ciudades de la región, así como a Estados Unidos y Europa. Véase Mapa N° 7.



Fuente: Fotos proporcionadas por TCU (2011).

En el año 2009 se operó en el Aeropuerto Libre de Carrasco mercadería por un valor aproximado de US\$ 1.700 millones. Las actuales instalaciones para la operación de carga constan de 13.500 m² de depósitos y oficinas. Existen sectores segregados según tipo de operación (químicos/farmacéuticos, electrónicos, etc.), zonas para realización de actividades de picking, preparación de pedidos, etc. Montevideo se perfila como centro de distribución estratégico de la región, tanto en cargas como en pasajeros. En un radio de tres horas de avión se encuentran 140 millones de personas. A esto se suma el marco legal de Aeropuertos Libres, que permite la prestación de servicios logísticos a las mercaderías dentro del propio aeropuerto, siendo el único de la región con estas características.

Mapa N° 7: Montevideo: principales conexiones aéreas internacionales



Fuente: TCU, 2011.

3.4. Servicios logísticos prestados a las mercaderías en tránsito internacional por Uruguay²³

Desde Uruguay se suelen prestar los siguientes servicios de logística sobre la carga en tránsito internacional:

- 1) Servicios logísticos tradicionales de transporte, almacenamiento y acondicionamiento para reenvío de la mercadería**
Comprende el transporte y los trasbordos necesarios, la recepción y el control, el almacenamiento y la preparación de pedidos para envío a su destino final.
- 2) Servicios de valor agregado logístico o actividades semi-industriales**

²³ Este punto ha sido elaborado a partir del trabajo mencionado de Hodara, Operti y Puntigliano (2008), "Visualización de Uruguay como Centro Logístico Regional".

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.

3) Servicios de coordinación logística de la cadena de abastecimiento

Se coordina las operaciones de los clientes con sus proveedores logísticos: plantas de producción en el exterior, líneas marítimas, agentes de carga, terminales portuarias y aeroportuarias, a fin de optimizar las entregas.

4) 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.

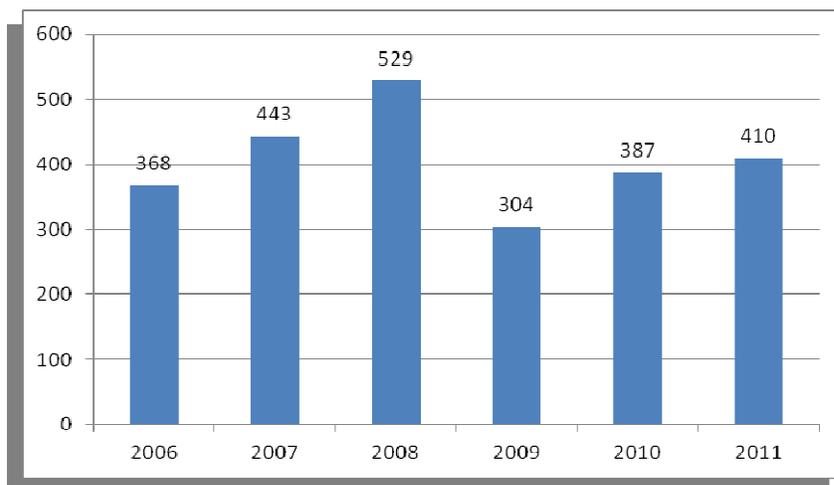
5) Servicios de selección de proveedores logísticos y mercadeo

Para clientes internacionales radicados en Uruguay con mercadería en tránsito internacional, se facilitan servicios de prospección y selección de proveedores logísticos (despachantes, fletes, operadores logísticos) en los países de destino de la mercadería.

4. Experiencia en las actividades logísticas por parte de empresas nacionales y extranjeras²⁴

La prestación y las exportaciones de servicios logísticos ha venido aumentando en los últimos años en Uruguay²⁵. La gráfica adjunta estima las exportaciones logísticas.

Gráfica N°3: Exportaciones de servicios logísticos 2004-2008 en Uruguay (millones de US\$)



Fuente: Banco Central del Uruguay (BCU), Reporte al FMI, suma de los rubros Fletes y Otros Servicios del rubro Transportes de la Balanza de Pagos de Servicios. Año 2011 estimado en base a datos del primer semestre.

4.1. Terminales de contenedores en el Puerto de Montevideo

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

Terminal Cuenta del Plata (TCP)²⁶

TCP, concesionaria de la Terminal de Contenedores desde el 12 de junio de 2001 por un período de 30 años, concentra actualmente el 65% del movimiento de contenedores del Puerto de Montevideo. Es una de las tres empresas con que el grupo belga Katoen Natie opera en el negocio portuario y logístico en Uruguay (las otras dos son Seaport Terminals Montevideo S.A. y Nelsury S.A.). Katoen Natie es propietaria de 80% de TCP y el Estado uruguayo, a través de la Administración Nacional de Puertos, del restante 20%. Es la principal inversión belga en el país. Comenzó a operar en Uruguay en 1997 comprando parte de los paquetes accionarios de Costa Oriental S.A. (empresa logística) y del parque de negocios y servicios Zonamerica. En 2001 “ya



²⁴ Existe en el país una variedad de empresas logísticas nacionales y extranjeras cuyas actividades serán descritas brevemente en nuestra página web. Aquí se presentan sólo los operadores únicos en su categoría.

²⁵ Si bien no contamos con datos al respecto, una aproximación puede obtenerse a través de las exportaciones registradas en el rubro Transporte de la Balanza de Pagos (sub rubros Fletes y Otros). Las mismas han aumentado desde menos de US\$ 300 millones a más de US\$ 500 millones. En el año 2009 previsiblemente han disminuido a causa del descenso de 23% de las exportaciones mundiales de mercancías.

²⁶ Fuentes: Publicaciones de Katoen Natie de 2008 y 2009 y entrevista con personal de la empresa el 9/4/2010. Véase www.katoennatie.com.

habiendo apostado al país, conociéndolo más y confiando en él²⁷, gana la subasta de la Terminal de Contenedores del Puerto de Montevideo.

Katoen Natie es una empresa familiar que surge en 1855 en Amberes, Bélgica, y cuenta con 11.000 trabajadores en 28 países (2011). Una de sus siete unidades de negocios es la de “Operaciones portuarias, ofreciendo terminales de servicios para contenedores, cargas generales y productos forestales; playas para contenedores, mantenimiento y reparación, así como servicios de depósito en puertos de Europa y Sudamérica”²⁸.

A partir de su instalación en Uruguay, Katoen Natie se extendió luego a México y Brasil, país en donde cuenta con 26 plataformas logísticas.



Las inversiones realizadas en Uruguay de 2001 a 2011 totalizaron más de US\$ 190 millones. Comprenden un muelle de 350 metros de largo, el cual se suma al existente de 288 metros, totalizando 638 metros aptos para la operación de buques del tipo Super Postpanamax (muelle con un calado de 14,5 metros, mientras que el resto de los muelles públicos tienen 10,5 metros); ampliación de la playa de contenedores con más de 20 hectáreas ganadas a la bahía, totalizando la terminal 34.5 hectáreas pavimentadas; incorporación de 8 grúas pórtico

(4 de ellas Super Post Panamax, incorporadas en 2009) y equipos straddle-carriers para transportar contenedores (única en América del Sur), así como aumento sustancial de tomas eléctricas para contenedores refrigerados hasta llegar a 2.400 actualmente (2011). Ésta es la mayor inversión en obras en el Puerto de Montevideo de los últimos 100 años.

TCP ha logrado aumentar la productividad del Puerto de Montevideo: en 2001 el número de contenedores cargados y descargados por hora era de 22 como máximo, lo que significaba que para operar un buque con 1.000 contenedores el mismo debía estar en puerto por lo menos 50 horas; en 2008 un buque con las mismas características era despachado en 16 horas en la terminal.

TCP ha obtenido certificaciones de Calidad (ISO 9000), de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHS 18000) y de Medioambiente (ISO 14000).

Montecon²⁹

Montecon es una empresa nacional responsable del movimiento de cerca del 40% de los contenedores del Puerto de Montevideo, atendiendo al 90% de las principales líneas marítimas del mundo que llegan a Uruguay. El 74% de la carga es de comercio exterior uruguayo, importación, exportación y contenedores vacíos para servir a dichos tráficos, mientras que el restante 26% son transbordos de la región, incluida carga refrigerada, y contenedores vacíos. En 2009 movilizó 150.000 contenedores, y en 2010 movilizó 176.000 contenedores, registrando una variación interanual del 17%.



La empresa presta servicios de operaciones portuarias y logísticas, incluyendo entre sus actividades las operaciones de buques portacontenedores, carga general, graneles sólidos, vehículos en formato

²⁷ Idem.

²⁸ Idem.

²⁹ Fuente: página web de la empresa con validación de la misma.

rodante y todo tipo de estibas especiales incluyendo cargas de proyecto de alto tonelaje y variada configuración. Todo esto complementado con la gestión de stock de contenedores cargados y vacíos con los respectivos servicios complementarios necesarios para ello, suministro de energía para contenedores Reefer, custodia especial para mercadería peligrosa, reparaciones de estructura y maquinaria Reefer entre otros.

Para sus operaciones de muelle, Montecon dispone de 6 grúas móviles multipropósito, 3 de ellas de tipo post panamax y 3 de tipo panamax, cabe destacar que durante la primera mitad del año 2012 el terminal estará recibiendo la primera grúa de tipo super-postpanamax de un grupo de 3 unidades que planea incorporar a su actividad. Se dispone de una longitud total de 1.256 metros de muelle, todos con profundidad de 10,5 metros, a los cuales debe sumarse un promedio estable de marea de 0,90 metros. La terminal opera sobre una superficie de 12 ha al interior del puerto, con áreas complementarias de respaldo de 9 ha ubicadas a 11 km del recinto donde se presta servicio principalmente de depósito para contenedores vacíos.

Las operaciones de Terminal ó patio, son realizadas con equipos muy versátiles y flexibles como lo son las grúas Reachstacker, y las grúas RTG (Rubber Tyred Gantry). La compañía dispone de un parque de grúas reachstacker para contenedores cargados que permiten apilar unidades a 5 y 6 de alto, y, por otro lado, dispone de grúas de patio especializadas para manejo de contenedores vacíos, con capacidad de apilar hasta 8 unidades de alto, sumando un total de 22 equipos en total.

Asimismo, las grúas tipo RTG actualmente montadas, serán optimizadas durante el primer trimestre de 2012 con la reciente adquisición de 2 equipos RTG Kalmar E-ONE2, totalmente eléctricos, con capacidad de apilamiento de 5 contenedores en altura + 1, que permitirán a Montecon elevar sus niveles de eficiencia operacional.

Las operaciones de Montecon están enmarcadas en altos estándares de Seguridad (ISPS), y Seguridad y Salud Ocupacional (SYSO).

4.2. Operador de carga en el Aeropuerto Internacional de Carrasco (AIC), ubicado en las afueras de Montevideo

Terminal de Cargas Uruguay (TCU)

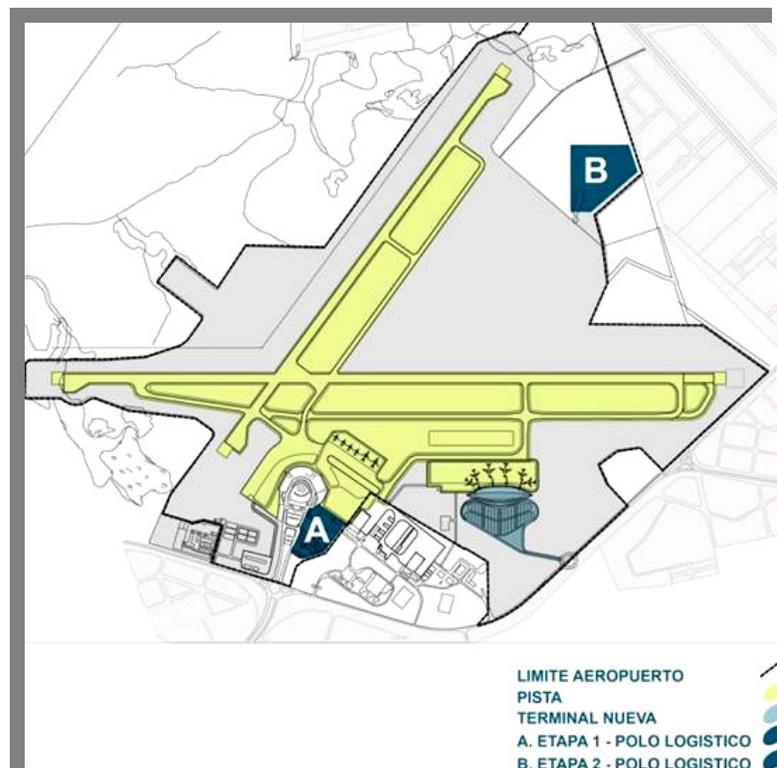
Terminal de Cargas Uruguay (TCU) es –desde el año 2004– la empresa responsable de la operación de la carga aérea en el Aeropuerto Internacional de Carrasco (AIC). El plazo de la concesión es por 20 años y el contrato de gestión aeroportuario prevé una opción de 10 años adicionales. En tal carácter procesa el 100% del comercio internacional de Uruguay que se realiza vía aérea y apunta a fortalecer el posicionamiento del país como Centro de Distribución Regional para la prestación de servicios logísticos.



La primera etapa del plan de obras de la Terminal de Cargas fue concluido en 2009, habiéndose efectivizado la sustitución de la infraestructura existente por nuevas instalaciones que representaron un crecimiento del 245% en superficie. El nuevo depósito posee 14 docks de carga para importaciones y 11 docks para exportaciones. La nueva infraestructura construida totaliza 13.500 m² distribuidos entre depósitos (10.500 m²) y oficinas (3.500 m²), incluyendo cámaras de frío con 2.100 m³ y sectores segregados según tipo de operación (químicos/farmacéuticos, electrónicos, etc.).

El Concesionario del Aeropuerto tiene habilitada una superficie adicional de 8 hectáreas para el desarrollo de servicios logísticos en régimen de Aeropuerto Libre.

Figura Nº 6 Terminal de cargas del Aeropuerto Internacional de Carrasco



Fuente: TCU.

Como se ha explicado anteriormente, el régimen normativo de Aeropuerto Libre posibilita la realización de operaciones logísticas dentro del mismo con ventajas logísticas, aduaneras y tributarias para las empresas que allí se instalen. Se pueden realizar actividades tales como almacenamiento, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento.

A lo anterior se une la situación geográfica privilegiada de Uruguay en la región con líneas aéreas que llegan en 2 o 3 horas a las principales ciudades de la región. Esta plataforma logística es utilizada principalmente por compañías multinacionales de los rubros electrónico y farmacéutico, que han adoptado el Aeropuerto como Centro de Distribución hacia la región. A la posibilidad de almacenar stocks y operar en el aeropuerto como si se tratase de una extensión del depósito principal de la empresa, se le suma una operativa de trasbordo muy sencilla y eficiente que permite conectar mercadería en distintos vuelos dentro del predio aeroportuario y sin necesidad de realizar trámites ni gestionar autorizaciones formales para su movimiento.

4.3. Terminales en el Puerto de Nueva Palmira

Los operadores de este puerto ya fueron mencionados en el punto 3.3.1. (TGU, Corporación Navios y Ontur).

5. Inversiones públicas en curso y proyectadas en el sector

Existen diversos proyectos del sector público uruguayo que se vinculan a inversiones en infraestructura del sector logístico. A continuación se indican algunos de ellos.

Obras proyectadas en el Puerto de Montevideo³⁰

1 Puerto de Montevideo, construcción del Muelle C

La obra del nuevo Muelle C comprende la construcción de un muelle de 332 m de longitud y 34 m de ancho, una explanada contigua al mismo, el dragado del área de maniobras en la Dársena II, demoliciones parciales de los espigones A y B y enrocado de protección del Muelle Florida.

La estructura del muelle será apta para que allí opere equipamiento especializado para la atención del tráfico de buques porta-contenedores, porta-graneles y polivalentes

La explanada contigua al muelle se extenderá entre el borde interno del muelle, la margen actual y el extremo Sur del Muelle Nº 1, totalizando más de 40.000 m2.

La obra también incluye: bolardos y defensas elásticas; rieles para grúas pórtico; instalaciones eléctricas (Sub. Estación de Transformación de Energía Eléctrica); servicios de tomas de muelle para alimentación de energía eléctrica a los buques; el sistema de iluminación de la explanada; canalizaciones y cableado para el sistema de comunicaciones; instalaciones sanitarias, recepción de aguas grises y negras; abastecimiento de agua potable e incendio y desagües pluviales.

En setiembre de 2011 se firmó el contrato con el consorcio encargado de la construcción del Muelle C. El mismo está compuesto por la empresas: Soletanche Bachy, Dredging Internacional y Saceem. Cada una se especificará en un área en particular de la obra. El plazo de ejecución es de 18 meses y tendrá un costo de US\$ 66 millones³¹.

2 Rellenado de tierra y construcción del Acceso Norte

Se ha rellenado una superficie de 7.5 hs para crear un nuevo Acceso Norte para cargas, un corredor de transporte, estacionamiento para camiones y casas rodantes, espacios para el control de cargas y otros servicios auxiliares.

3 Nueva terminal de productos forestales y graneles sólidos

Al sur del Acceso Norte se han planificado obras de relleno a fin de crear una nueva terminal para productos forestales y graneles sólidos, a ser operada en régimen de concesión. La construcción de la misma se adjudicó en 2009 a Obrinel, empresa propiedad de la empresa constructora Saceem y el Grupo Christophersen, la cual tendrá la concesión de esta terminal por un plazo de 20 años.

La correspondiente infraestructura incluirá un amarradero para grandes buques graneleros y una cinta transportadora para el transporte terrestre de las cargas. Se prevé que las obras estén finalizadas para 2012

³⁰ Fuente: www.anp.com.uy, Puerto de Montevideo/Infraestructura/Infraestructura física/Principales...

³¹ Fuente: www.puertos.com.uy.

4 Nuevo puerto pesquero: Puerto Capurro

Se ha previsto que a fines de 2012 comience a operar en el lado norte de la bahía de Montevideo un puerto pesquero especializado. Las actuales instalaciones pesqueras se destinarán al uso comercial portuario. El proyecto comprende dos módulos con los respectivos muelles y superficies operativas: una instalación de uso común para embarcaciones pesqueras pequeñas y una terminal en régimen de concesión, para dar servicio a las flotas nacionales e internacionales de pesca oceánica, con gran capacidad de almacenamiento frigorífico y equipada para efectuar reparaciones navales.

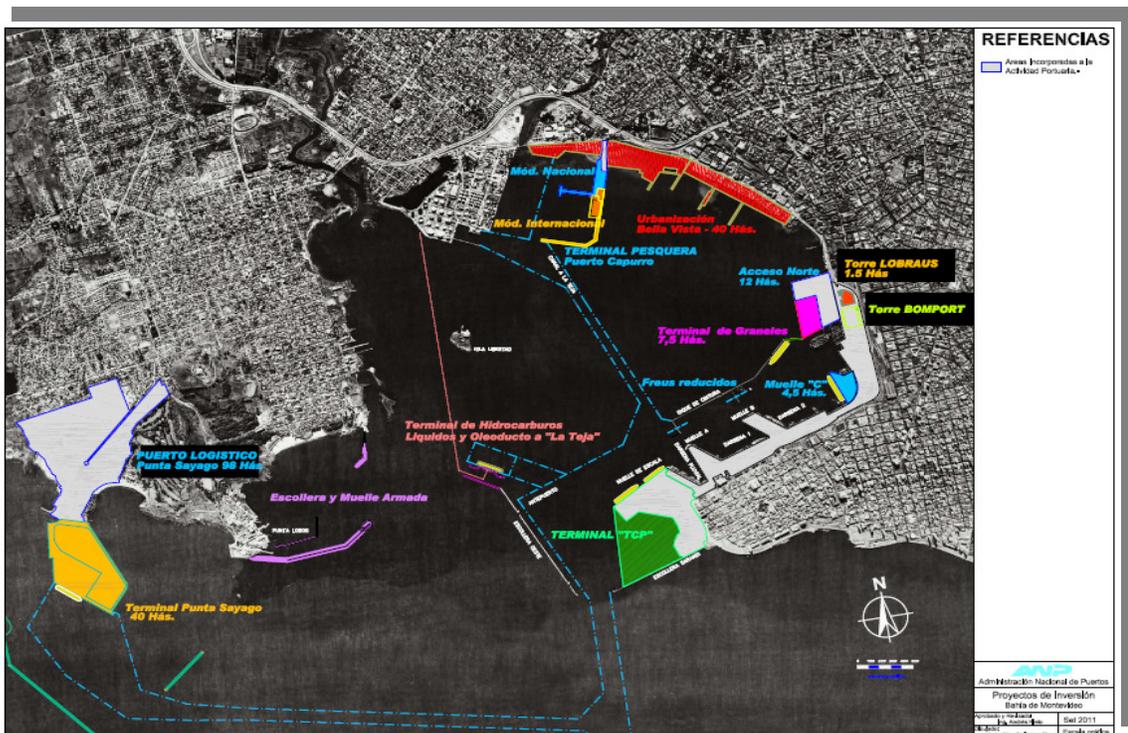
5 Nuevo complejo logístico: Puerto Logístico Puntas de Sayago

A efectos de reforzar el rol de Montevideo como centro logístico, se ha formulado un proyecto estratégico tendiente a la concentración de varias actividades logísticas y de procesamiento en un gran complejo único.

A estos efectos, se ha colocado bajo la jurisdicción de la Autoridad Portuaria un gran predio ubicado a 12 kms. del Puerto de Montevideo, en la zona oeste de la Bahía, interconectado con las principales vías de transporte de la capital. Este predio alcanza un área de 103 hectáreas en total en el cual se crearán tres zonas destinadas a distintas actividades: zona franca, zona industrial y zona de puerto libre caracterizada por un régimen especial de exoneraciones impositivas y flexibilidad en la operación de las mercaderías.

Fue aprobado por el Directorio, el Pliego de Condiciones Particulares del llamado a licitación para la concesión y explotación de siete Áreas Logísticas en Punta Sayago. Esta licitación tiene como objetivo generar espacios para la prestación de servicios de almacenaje con destino a plaza o salida terrestre posterior con agregado de valor, permitido por el régimen.

Figura Nº 7 Puerto de Montevideo con inversiones en curso y proyectadas



Obras proyectadas en el Sistema Portuario de Nueva Palmira

- **Muelle Oficial.** Se ha construido un nuevo muelle de barcasas de 200 metros de longitud, con una explanada de 22.000 metros cuadrados, incorporándose al mismo una Grúa Liebherr (0 Km) con capacidad para 45 toneladas. Actualmente se está en la etapa de dragado, con lo cual el muelle tendrá una profundidad de 5 metros. Finalizada esta obra se realizará una prolongación de 50 ms del muelle de Ultramar, que cuenta hoy con 320 ms de largo, lo que permitirá atracar buques de gran porte.
- **Corporación Navios.** Se encuentra en ampliación el galpón silo incorporando 100.000 toneladas adicionales, hasta alcanzar las 460.000, en marzo de 2012. Se está invirtiendo en la construcción de una nueva cinta transportadora que permitirá aumentar el ritmo de carga a buque, reduciendo el tiempo de estadía en muelle de los mismos.

Inversiones en el ferrocarril³²

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) ha anunciado inversiones por US\$ 300 millones en el período 2010-2015 para la reparación de 1.200 km de vías férreas. Con estas bases se podrán trasladar 3,5 millones de toneladas de carga por año a una mayor velocidad que las 1,4 millones que se pueden trasladar actualmente.

Obras en el Puerto de La Paloma (departamento de Rocha)³³

El MTO anunció la reconstrucción de muelles en el puerto oceánico de La Paloma, a un costo de US\$ 8 millones, lo que permitirá un movimiento de carga de 300 mil toneladas anuales. El calado actual de este puerto es de 6 metros.

³² Idem.

³³ Fuente: MTO, Boletines Informativos Internos de 2010

ANEXOS

Promoción de inversiones nacionales y extranjeras

El inversor extranjero goza en Uruguay de los mismos beneficios que el inversor nacional, y no requiere autorización previa para instalarse en el país.

La Ley Nº 16.906 del 7 de enero de 1998 declara de interés nacional la promoción y protección de inversiones nacionales y extranjeras. El Decreto Nº 455/007 de 26 de noviembre de 2007 actualizó la reglamentación de dicha ley.

En virtud de la misma, y para los proyectos de inversión en cualquier sector de actividad que se presenten y sean promovidos por el Poder Ejecutivo, se permite computar como parte del pago del impuesto a las rentas empresariales (IRAE) entre el 51% y el 100% del monto invertido, según tipificación del proyecto. La tasa del IRAE es de 25%.

También se exonera del Impuesto al Patrimonio a los bienes muebles del activo fijo y obras civiles, y se recupera el Impuesto al Valor Agregado de las compras de materiales y servicios para estas últimas.

Acuerdos comerciales y de protección de inversiones

1. Acuerdos comerciales generales

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

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

El MERCOSUR a su vez ha suscrito, en el marco de ALADI acuerdos comerciales con otros países de América del Sur: Chile (1996), Bolivia (1996), Colombia, Ecuador y Venezuela (2004) y Perú (2005), y un acuerdo con Israel (2007), todos los cuales tienden a formar Zonas de Libre Comercio, con cronogramas de desgravaciones arancelarias que se completan no más allá de 2014/2019, según el país.

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

2. Acuerdos de protección de inversiones

Uruguay tiene vigentes acuerdos de protección y promoción de inversiones, con 27 países, incluyendo entre otros a España, Estados Unidos, Finlandia, Francia y Reino Unido.

Instituciones

CALOG www.calog.com.uy

La Cámara Uruguaya de Logística reúne a las principales empresas de servicios logísticos del país. Integra la Asociación Latinoamericana de Logística (www.all-enlinea.com) y participa en forma permanente en la Mesa Coordinadora de la Administración Nacional de Puertos.

Brinda a sus asociados participación en las actividades organizadas por la entidad que comprenden los desayunos de trabajo, conferencias, *study tours* nacionales y en el extranjero, cursos de capacitación, integración a comisiones temáticas y programas especiales, e información sobre eventos internacionales: ferias, congresos, etc.

CENNAVE www.cennave.com.uy

El Centro de Navegación es una institución privada, fundada en 1916, constituida por empresas y entidades establecidas en el país vinculadas al transporte por agua, a la actividad portuaria y al comercio internacional. Es así que reúne a agentes marítimos, operadores portuarios, empresas terminales de contenedores y firmas de depósitos de carga.

AUDACA www.audaca.com.uy

La Asociación Uruguaya de Agentes de Carga, fundada en 1974, está integrada por 45 Agencias de Carga. Es miembro de ALACAT (Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga de América Latina y el Caribe).

ADAU www.adau.com.uy

La Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay, fue fundada en 1935. Cuenta con una Escuela de Formación Profesional y Comercio Exterior y Aduana. Está integrada por casi el 100% de los profesionales despachantes de aduana en actividad del país.

Cámara de Zonas Francas del Uruguay <http://czfuy.com/>

La Cámara de Zonas Francas del Uruguay fue constituida en Octubre de 2008, con la visión de fortalecer el régimen de zonas francas del Uruguay así como promocionar el desarrollo de plataformas de negocios desde las zonas francas uruguayas. Entre las plataformas de negocios en las ZZFF del Uruguay se destacan Centros Logísticos para Distribución Regional (CLDR) con la capacidad con el desarrollo de operaciones de Valor Agregado Logístico. Los cliente naturales de las ZZFF del Uruguay son corporaciones internacionales que mediante el uso de CLDR desde ZZFF, permite una gestión "Speed to Market" a los clientes finales.

INALOG, INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA

El INALOG sustituye a la Comisión Nacional de Logística (CONALOG), la cual había sido creada en 2009, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP).

La Ley Nº 18.697 de 3/12/2010 crea el INALOG como una Persona Jurídica de derecho público no estatal, y declara de interés nacional la promoción de actividades logísticas en el país.

El INALOG está integrado por tres Ministerios (MTOP, MRREE y MEF) y la ANP por el sector público y por diversas cámaras empresariales y de logística.

Sus objetivos son, entre otros, promover el desarrollo del sector logístico, asesorar el Poder Ejecutivo en esa materia, desarrollar y prestar servicios de información a los agentes logísticos, y proponer y coordinar la ejecución de planes de capacitación y formación de agentes del sector.

Datos estadísticos adicionales

El turismo de cruceros en Uruguay se realiza por los puertos de Montevideo y Punta del Este. En este último se opera a través de embarcaciones auxiliares. En el caso del Puerto de Montevideo se movilizan pasajeros y se avitualla el buque directamente desde el muelle.

Cuadro N°1: Escalas por temporada

	Temporada 2006/07	Temporada 2007/08	Temporada 2008/09	Temporada 2009/10	Temporada 2010/11
Montevideo	80	98	79	83	76
Punta del Este	50	68	86	96	95
Total	130	166	165	179	171

Fuente: Ministerio de Turismo y Deporte, página web.

Cuadro N°2: Aeropuerto Internacional de Carrasco, vuelos directos y regulares (2009)³⁴

CIUDAD DE DESTINO	PAIS	TOTAL (Frecuencias semanales)	EMPRESA	TIPO DE AVION	FRECUENCIA SEMANAL POR EMPRESA
ASUNCIÓN	Paraguay	27	Taca	A320	9
			Air class Cargo	Boeing 727	2
			Tampa Cargo (1)	B767F	2
			Pluna	CRJ900	14
BOGOTA	Colombia	2	Tampa Cargo	B767F	2
BRASILIA	Brasil	5	Pluna	CRJ900	5
BUENOS AIRES - AEP	Argentina	94	Aerolíneas Argentinas	B737 - 700	28
			Sol Líneas Aereas	SAAB340	6
			Pluna	CRJ900	60
BUENOS AIRES - EZE	Argentina	23	Aerolíneas Argentinas	B737 - 700	7
			Air class Cargo	B727	2
			Pluna	CRJ900	14
CAMPINHAS	Brasil	6	Pluna	CRJ900	6
CARACAS	Venezuela	1	Tampa Cargo (3)	B767F	1
CÓRDOBA	Argentina	7	Pluna	CRJ900	7
CURITIBA	Brasil	7	Pluna	CRJ900	7
BELO HORIZONTE	Brasil	4	Pluna	CRJ900	4
FRANKFURT	Alemania	2	Lufthansa (2)	Camión (2)	2
FOZ DE IGUAZÚ	Brasil	3	Pluna	CRJ900	3
FLORIANOPOLIS	Brasil	7	Pluna	CRJ900	7
MADRID	España	5	Iberia	A340-300/600	5
MEXICO DF	Mexico	1	Tampa Cargo	B767F	1
MIAMI	Estados Unidos	9	American Airlines	B767	4
			Martinair - KLM - Air France	Camión (4)	1
			LAN	B767F	2
			Tampa Cargo (3)	B767F	1
			Centurion Cargo	MD-11F	1
			Tampa Cargo (3)	B767F	1
PANAMÁ	Panamá	6	Tampa Cargo (3)	B767F	1
			Copa Airlines Cargo	B737 - 700	5
			Gol	B737 - 800	7
PORTO ALEGRE	Brasil	14	Pluna	CRJ900	7
ROSARIO	Argentina	4	Sol Líneas Aereas	SAAB340	4
RIO DE JANEIRO	Brasil	14	Pluna	CRJ900	14
SAN PABLO	Brasil	48	Gol	B737 - 800	7
			Pluna	CRJ900	27
			Tam Brasil	A320	14
SANTIAGO DE CHILE	Chile	34	LAN	A318 / 19 / 20 / B767 / B767F	14
			Pluna	CRJ900	20

Cuadro N°3: Exportaciones asimiladas a servicios logísticos (US\$ millones)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transportes, Fletes	287	324	399	171	213	230
Transportes, Otros	81	119	130	133	174	150
Total	368	443	529	304	387	380

Fuente: Banco Central del Uruguay (BCU), Balanza de Pagos, Reporte al FMI.
Año 2011: estimación de Uruguay XXI en base a datos del primer semestre.

Cuadro N°4: Tarifas máximas de concesionarios en Puerto de Montevideo

³⁴ Fuente: TCU (actualizado al 6/10/2011) Notas: (1) El destino directo puede darse en el tramo inbound o outbound, 2) 2 veces por semana opera vía EZE. (3) Opera vía BOG. (4) 1 vez por semana opera vía EZE

TARIFAS PARA CONTENEDORES		
	MÍNIMOS	MÁXIMOS
RECEPCIÓN A DEPÓSITO		
ENTREGA DESDE DEPÓSITO		
LLENOS 20" o 40"	US\$ 20	US\$ 25
VACÍOS 20" o 40"	US\$ 10	US\$ 15
TRANSPORTE EN PUERTO A DEPOSITO		
20 pies	US\$ 18	US\$ 20
40 pies	US\$ 24	US\$ 25
CONSOLIDACIÓN/DESCONSOLIDACIÓN		
20 pies	US\$ 85	US\$ 150
40 pies	US\$ 145	US\$ 250
ALMACENAJE DE CONTENEDORES		
CONTENEDORES LLENOS, US\$/TEU/DIA		
1 a 2 días	US\$ 0,0	US\$ 2
3 a 10 días	US\$ 3,0	US\$ 3
11 a 15 días	US\$ 4,5	US\$ 5
16 a 20 días	US\$ 6,5	US\$ 7
21 a 25 días	US\$ 8,5	US\$ 9
26 a 30 días	US\$ 10,5	US\$ 11
31 en adelante	US\$ 12,5	US\$ 13
CONTENEDORES VACIOS, US\$/TEU/DÍA		
1 a 2 días	US\$ 0,0	US\$ 2
3 a 24 días	US\$ 3,5	US\$ 4
25 A 38 días	US\$ 7,0	US\$ 7
39 A 52 días	US\$ 10,5	US\$ 11
53 A 66 días	US\$ 14,0	US\$ 14
67 A 80 días	US\$ 17,5	US\$ 18
81 en adelante	US\$ 21,0	US\$ 21

Cuadro N°5: Tarifas máximas de concesionarios en Puerto de Montevideo (continuación).³⁵

TARIFAS PARA MERCADERÍAS		
	MÍNIMOS	MÁXIMOS
RECEPCIÓN A DEPÓSITO		
Tonelada	US\$ 5,50	US\$ 6,0
ENTREGA DESDE DEPÓSITO		
Tonelada	US\$ 5,50	US\$ 6,0
ALMACENAJE EN DEPÓSITO CERRADO		
Ton., 1er mes	US\$ 12	US\$ 10
Ton., 2º mes	US\$ 15	US\$ 20 -15
Ton., 3er mes	US\$ 20	US\$ 30 - 25
Incremento cada 30 días, Tonelada		US\$ 10
ALMACENAJE EN DEPÓSITO ABIERTO		
Ton., 1er mes	US\$ 5,5	US\$ 10
Ton., 2º mes	US\$ 7,5	US\$ 20
Ton., 3er mes	US\$ 12,5	US\$ 30
Paletizado a pedido (pallet)	US\$ 20,0	
	MÍNIMOS	MÁXIMOS
TARIFA PARA MERCADERÍA PELIGROSA		
RECEPCIÓN/ENTREGA		
Tonelada	US\$ 8	US\$ 9
ALMACENAJE		
Ton, de 1 a 30 días	US\$ 12	US\$ 12
Ton, de 31 a 60 d.	US\$ 17	US\$ 24
Ton, de 61 a 90 d.	US\$ 27	US\$ 36
Incremento cada 30 días, Tonelada		US\$ 12
	MÍNIMOS	MÁXIMOS
OPERACIONES A MERCADERÍAS ALMACENADAS		
Hora hombre	US\$ 7,5	US\$ 8,0
Hora elevador	US\$ 25,0	US\$ 30,0
Hora autogrúa	US\$ 95,0	
Paletizado a pedido (pallet)	US\$ 20,0	

³⁵ Fuente: Elaboración propia en base a datos publicados por la Administración Nacional de Puertos.

www.anp.com.uy/Puerto de Montevideo/Tarifas de concesionarios.

En dicha página web figuran los precios máximos autorizados por las licitaciones públicas correspondientes a cada concesionario (Bomport, Depósito Montevideo, Planir, Rilcomar, Terminal Cuenta del Plata y Vimalcor). Aquí seleccionamos los precios mínimos y máximos dentro de los anteriores.

Cuadro N°6 Puerto de Nueva Palmira, movimiento de mercadería en toneladas.³⁶

Producto	2010	2009
Exportación		
Citrus	13.710	8.121
Fertilizante embolsado	57.343	33.517
Fertilizante a granel	5.006	0
Cemento portland	47.083	22.265
Harina embolsada	0	0
Cebada	0	0
Cebada malteada	107.932	85.940
Trigo	1.157.180	303.345
Maíz	227.682	51.727
Soja	1.658.296	937.954
Girasol	0	0
Otros	56.902	648.066
Subtotal	3.331.135	2.090.935
Importación		
Fertilizante a granel	154.075	97.232
Trigo	0	0
Cebada	10.008	3.953
Subproductos de soja	30.459	47.807
Maíz	3.026	22.326
Otros	36.359	15.159
Subtotal	233.927	186.476
Tránsito (descarga)		
Azúcar	0	7.083
Fertilizante a granel	4.036	7.989
Minerales	0	35.170
Celulosa	1.112.837	1.066.280
Contenedores	27.014	1.036
Vehículos	5.445	483
Piedra caliza	4.318	0
Subproductos de soja	114.467	151.863
Soja	1.340.735	909.027
Trigo	169.930	0
Maíz	427.017	303.452
Otros	18.627	146.958
Subtotal	3.224.425	2.629.341
Tránsito (carga)		
Varios	87	0
Piedra caliza	4.318	0
Minerales	0	26.519
Celulosa	1.113.299	1.031.134
Contenedores	24.388	
Vehículos	5.366	168
Subproductos de soja	116.780	107.500

³⁶ Fuente: ANP.

Soja	1.338.825	931.537
Maíz	390.540	259.390
Trigo	71.209	7.248
Otros	0	99.515
Subtotal	3.064.811	2.463.011
Tránsito (trasbordo)		
Minerales	0	17.291
Maíz	148.051	97.988
Trigo	69.881	0
Subproductos de soja	0	14.992
Soja	438.644	149.027
Combustibles	55.118	4.514
Otros	28.796	80.037
Subtotal	740.490	363.849
SUBTOTAL desembarcada	3.458.352	2.815.817
SUBTOTAL embarcada	7.136.437	4.917.794
TOTAL cargas generales	10.594.789	7.733.611

Fuente: ANP.

Trámites y requisitos para operar en zonas francas de Uruguay

A. Explotación de una zona franca por particulares³⁷. Se deberá presentar la solicitud ante el Poder Ejecutivo (Ministerio de Economía y Finanzas), acompañada de un proyecto de inversión que demuestre fehacientemente la viabilidad económica del mismo y los beneficios que reportará al país. Se establece una inversión mínima a cargo del explotador de US\$ 10.000.000 (infraestructura, construcciones y servicios)³⁸. La autorización será onerosa, ya sea mediante el pago al Estado de una suma única, o mediante el pago de un canon periódico según se convenga.

En el proyecto deberá hacerse expresa mención de los siguientes aspectos:

- Datos: antecedentes de quien realiza la solicitud
- Localización
- Inversiones: infraestructura (caminería, vallado perimetral, instalaciones internas y demás)
- Financiamiento con capital propio o de terceros
- Plazo
- Viabilidad: justificación económica-financiera
- Anexos: documentos notariales y técnicos, planos y cronogramas de obras

B. Usuarios directos³⁹: Los inversores deberán constituir una sociedad anónima, adquirir instalaciones y celebrar un contrato con el explotador de la zona franca.

³⁷ Ley Nº 15.921 y Decreto reglamentario Nº 454/88. Disponible en <http://www.zfrancas.gub.uy/espanol/legislacion/leyes/ley15921.pdf> y <http://www.zfrancas.gub.uy/espanol/legislacion/decretos/decreto454-988.pdf>

³⁸ Decreto Nº 57/993 en la redacción del Decreto Nº 209/94. Disponible en <http://www.zfrancas.gub.uy/espanol/legislacion/decretos/decreto209-994.pdf>

³⁹ Resolución de la Dirección General de Comercio del 19 de mayo 2006. Disponible en <http://www.zfrancas.gub.uy/espanol/tramites/D4%20Resolucion%2019%20de%20mayo%202006%20ref%20plan%20negocios%20en%20contratos.pdf>

C. Usuarios indirectos: Estos también deberán constituir una sociedad anónima y celebrar un contrato, pero en este caso con el usuario directo.

En ambos casos se debe registrar el contrato en la Dirección General de Comercio, Área Zonas Francas (Ministerio de Economía y Finanzas) conjuntamente con un Plan de Negocios. Éste debe contener:

- Descripción de la empresa y sus objetivos
- Descripción del producto o servicio y mercados objetivos
- Inversión a ejecutar
- Estado de Resultados Proyectado
- Descripción del personal a emplear en forma directa

Trámites y requisitos para la obtención de permisos para la administración de depósitos aduaneros particulares⁴⁰

- El interesado deberá presentarse ante la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) acompañado del proyecto correspondiente, debiendo cumplir los requisitos y exigencias determinados. Deberán exponerse, entre otros, las necesidades de comercio exterior a ser satisfechas, la previsión anual del valor total de las mercaderías a ser almacenadas y la inversión prevista en infraestructura.
- La DNA otorgará la habilitación, previa autorización del Ministerio de Economía y Finanzas, por un plazo máximo de 5 años.
- El permiso podrá renovarse mediante la solicitud del permisario 90 días antes del vencimiento del mismo.

⁴⁰ Decreto Nº 216/006. Disponible en http://www.presidencia.gub.uy/Web/decretos/2006/07/E%20424_10%2007%202006_00001.PDF

Uruguay en síntesis (2010)⁴¹

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 (2010)	3,3 millones
Crecimiento de la población (2010)	0,35% (anual)
PIB per cápita (2010)	US\$ 11.996
Moneda	Peso uruguayo (\$)
Índice de alfabetismo	98%
Esperanza de vida al nacimiento	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 2005-2010

Indicadores	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PBI (Var % Anual)	7,5%	4,3%	7,3%	8,6%	2,6%	8,5%
PBI (Millones U\$S)	17.398	19.823	23.902	31.177	31.322	40.265
Población (Millones personas)	3,31	3,31	3,32	3,33	3,34	3,36
PBI per Cápita (U\$S)	5.263	5.981	7.191	9.351	9.364	11.996
Tasa de Desempleo- Promedio Anual (% PEA)	12,20%	10,90%	9,20%	7,70%	7,30%	6,80%
Tipo de cambio (Pesos por U\$S, Promedio Anual)	24,4	24,0	23,4	20,9	22,6	20,06
Tipo de cambio (Variación Promedio Anual)		-1,56%	-2,50%	-10,65%	7,73%	-11,12%
Precios al Consumidor (Var % acumulada anual)	4,90%	6,38%	8,50%	9,19%	5,90%	6,93%
Exportaciones (Millones U\$S), bienes y servicios (1)	5.085	5.787	6.933	9.372	8.647	10.666
Importaciones (Millones U\$S), bienes y servicios	4.693	5.877	6.775	10.333	7.957	9.875
Superávit / Déficit comercial (Millones U\$S)	393	-90	158	-961	690	791
Superávit / Déficit comercial (% del PBI)	2,3%	-0,5%	0,7%	-3,1%	2,2%	2,0%
Resultado Fiscal Global (% del PBI)	-0,4%	-0,5%	0,0%	-1,5%	-1,7%	-1,1%
Formación bruta de capital (% del PBI)	17,7%	19,4%	19,6%	22,3%	17,2%	17,9%
Deuda Bruta (% del PBI)	80,2%	69,2%	68,3%	53,0%	69,9%	57,2%
Inversión Extranjera Directa (Millones U\$S)	847,4	1.494	1.330	2.106	1.593	2.358
Inversión Extranjera Directa (% del PBI)	4,9%	7,5%	5,6%	6,8%	5,1%	5,9%

⁴¹ 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.

Servicios al inversor



Quiénes somos

Uruguay XXI es la agencia de promoción de inversiones y exportaciones de Uruguay. Entre otras funciones, Uruguay XXI apoya gratuitamente a los inversores extranjeros, tanto a quienes están evaluando dónde realizar su inversión como a quienes ya hace tiempo operan en Uruguay.

Nuestros Servicios al Inversor

Uruguay XXI es el primer punto de contacto para el inversor extranjero. Entre los servicios que brindamos se encuentran:

- Información macro y sectorial. Uruguay XXI prepara periódicamente estudios sobre Uruguay y los diversos sectores de la economía.
- Información a medida. Preparamos información personalizada para contestar sus preguntas específicas, como ser datos macroeconómicos, mercado de trabajo, impuestos y aspectos legales, programas de incentivo a las inversiones, localización, y costos.
- Contacto con los principales actores. Generamos contactos con entidades de gobierno, actores industriales, instituciones financieras, centros de I+D y socios potenciales, entre otros.
- Promoción. Promovemos oportunidades de inversión en eventos estratégicos, misiones y rondas de negocios.
- Facilitación de visitas al país de inversores extranjeros, incluyendo organización de agenda de reuniones con, por ejemplo, autoridades públicas, proveedores, socios potenciales y cámaras empresariales.
- Publicación de oportunidades de inversión. Periódicamente publicamos en nuestra página información sobre proyectos de inversión que nos comunican entes públicos y empresas.

www.uruguayxxi.gub.uy

inversiones@uruguayxxi.gub.uy