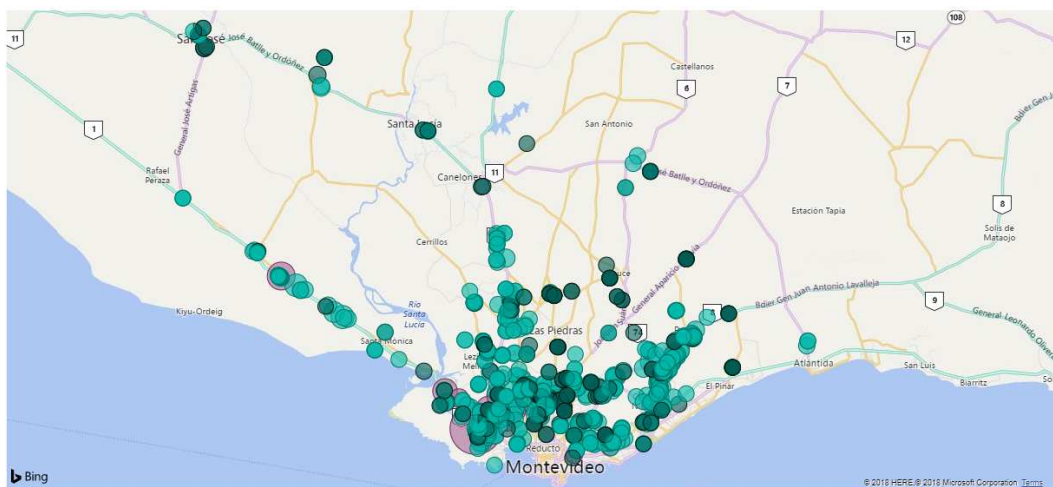


Georreferenciación y  
caracterización de las  
infraestructuras  
logísticas e industriales  
en el área  
metropolitana.



## Resumen Ejecutivo

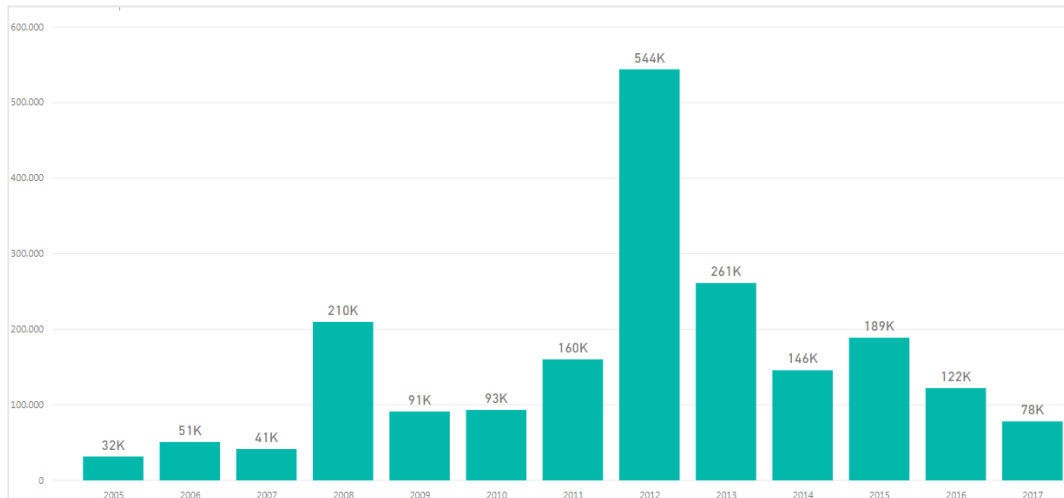
A mediados del año 2016 se realizó un primer relevamiento de infraestructuras logísticas e industriales con el objetivo de entender cómo se desarrollaron las inversiones en este rubro durante los últimos años para validar o adecuar los planes de ordenamiento territorial bajo la perspectiva de las necesidades del sector logístico. Con los mismos objetivos, en el año 2018 se decide actualizar el relevamiento.



**Imagen 1 - Relevamiento de depósitos logísticos en la Zona Metropolitana**

En este informe se incluye una nueva categoría de “Playa Logística” que refiere a más de 390.000 m<sup>2</sup> de terrenos sin construcciones, destinados al almacenamiento de vehículos o contenedores de carga marítima.

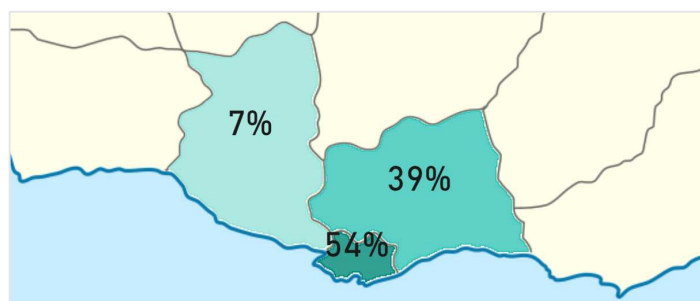
La evolución de metros cuadrados construidos año a año exhibe una tendencia creciente hasta el 2012, año en que 87 empresas construyeron 122 edificios, cuatro de los cuales superando los 20.000 m<sup>2</sup>. En 2013 se mantuvo la dinámica del sector con 95 empresas construyendo 108 edificios, para luego estabilizar su capacidad.



**Gráfico 1 – Superficie construida por año**

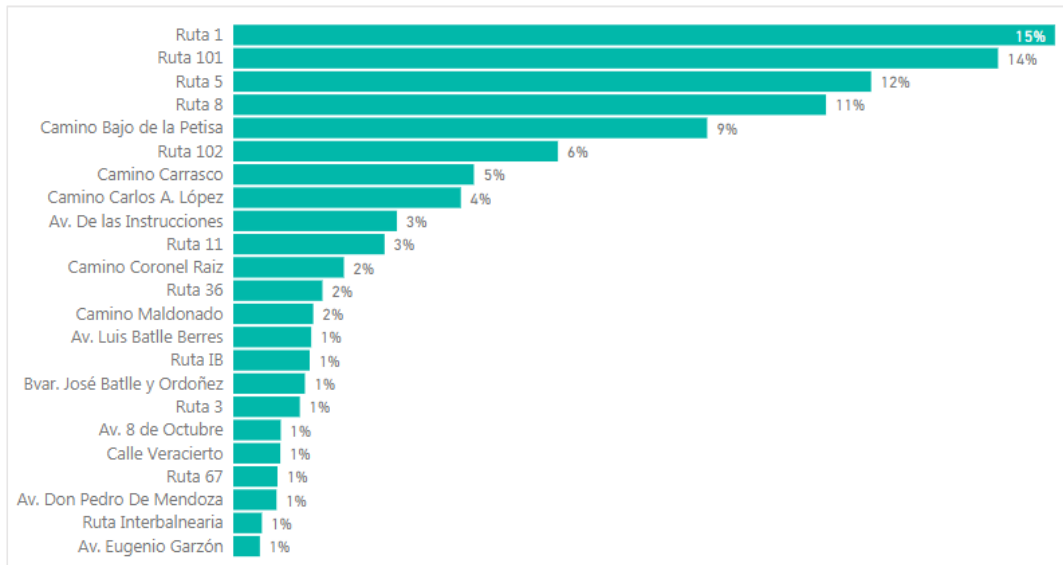
Este perfil anual de la superficie construida es compatible con el crecimiento de la economía que promedió el 5,7% anual entre 2003 y 2013, sumado a los incentivos fiscales ofrecidos a la inversión que se promovieron principalmente en los años 2012 y 2013.

En Montevideo se construyó el 54% del total, en Canelones el 39% y en San José el 7% restante. Esta diferencia a favor de Montevideo se verificó casi todos los años.



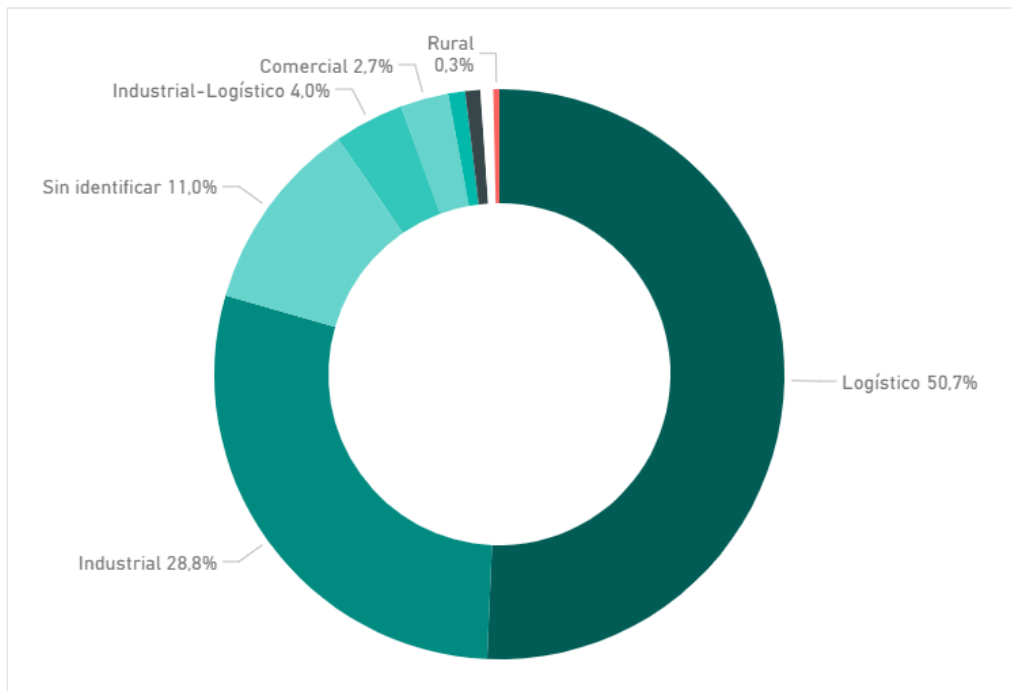
**Imagen 2 - Ubicación de los depósitos por departamento**

La Ruta 1 concentra el 15% de los metros cuadrados construidos. Esta clasificación refiere al área de influencia de las rutas y no a la calle específica donde se ubica el edificio. Por ejemplo, algunos edificios que se encuentran dispersos a varios cientos de metros de alguna de las rutas nacionales fueron asignados a estas, mientras que otros que están más cerca de una de estas rutas, pero concentrados sobre una calle, se los agrupó bajo esa calle. Este es el caso de los edificios ubicados en el Camino Bajo la Petiza que presenta una de las mayores concentraciones edilicias junto a la Ruta 101.



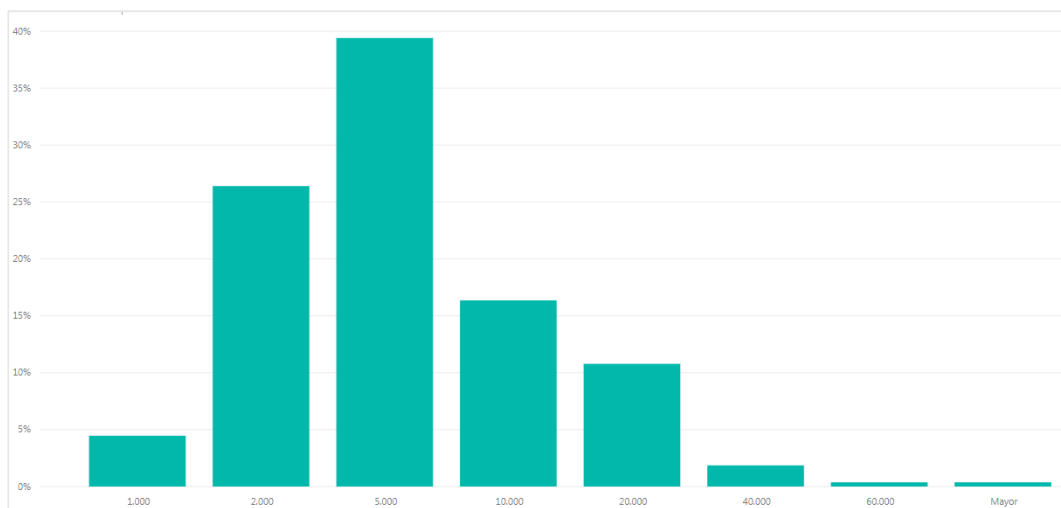
**Gráfico 2 - Distribución de los depósitos por ruta de acceso**

El 50% de la superficie se destina al almacenaje y distribución de mercadería, en el 30% existe una actividad industrial relevante y el resto es de uso mixto u otros usos. En esta nueva edición, dada la gran cantidad de nuevos edificios relevados, en muchos casos no fue posible identificar la actividad principal.



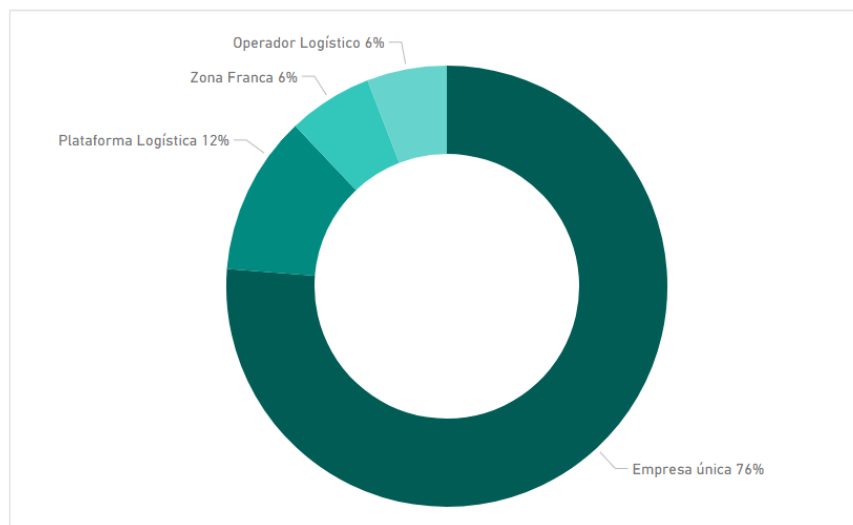
**Gráfico 3 - Clasificación por tipo de actividad**

El histograma que se exhibe a continuación muestra que casi el 40% de las empresas construyeron entre 2.000 y 5.000 m<sup>2</sup> durante todo el período analizado. Solo el 2,6% de las empresas construyeron más de 20.000 m<sup>2</sup>.



**Gráfico 4 - Distribución de los depósitos por superficie**

Más del 75% del total construido ocupa un terreno usado por una única empresa, mientras que el 12% corresponde a plataformas logísticas. Si se evalúa la eficiencia del uso del suelo en cada caso se ve que en las plataformas logísticas se construyen en promedio 1780m<sup>2</sup> por hectárea ocupada, las empresas individuales promediaron 620m<sup>2</sup> por hectárea de terreno.



**Gráfico 5 - Distribución según clasificación de los depósitos**

Complementario a los estudios adicionales que se requieren para entender cabalmente el fenómeno de la construcción de edificios para uso logístico e industrial, es necesario abordar el uso de tecnologías asociadas a la distribución urbana.

Existen hoy en día tecnologías accesibles para la optimización de rutas de distribución que, en el peor de los escenarios, permite reducir los costos en un 10% o 20%.

## **Observaciones**

Los archivos de datos se podrán solicitar al INALOG a través del mail de contacto: [contacto@inalog.org.uy](mailto:contacto@inalog.org.uy)

Este informe fue realizado a partir del trabajo “Georreferenciación y caracterización de las infraestructuras logísticas e industriales en el área metropolitana” por parte de CLC Diseño y Desarrollo Logístico.