

Memoria 2022



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS, DEFINICIONES Y SIGLAS	7
1. DESARROLLO DEL URUGUAY LOGÍSTICO	9
1.1 Fortalecimiento del sector logístico	9
1.2 Estudio sobre la conectividad marítima del Puerto de Montevideo	14
1.3 Observatorio Normativo.....	15
1.4 Estudio sobre posibles efectos de un Tratado de Libre Comercio Uruguay – China para el sector logístico de Uruguay	15
2. SISTEMA INALOG DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA	17
2.1 Sistema de información regional de la Hidrovía Paraná-Paraguay	17
2.2 Boletín informativo mensual	19
2.3 Informe anual “Sector logístico 2021 - análisis y estadísticas”	20
2.4 Actualización de los tránsitos del CDR	23
2.5 Análisis de planteos de la CMPP relativos al puerto, calles y circulación en Nueva Palmira.....	24
3. PROMOCIÓN DEL URUGUAY LOGÍSTICO	26
3.1 Expo Dubai 2020	26
Visita a la Embajada de Uruguay en Abu Dhabi y reunión con Etihad Airlines	26
Delegación de INALOG y ANP mantuvo diversas reuniones en Dubái.....	26
INALOG y ANP visitaron a DP World, Jebel Ali Free Zone y Jebel Alí Port.....	27
Reuniones con Maersk y Emirates Airlines en Dubái	27
3.2 Visita presidencial a Expo Dubái.....	28
3.3 Logipharma 2022	30
3.4 Conferencia sobre oportunidades comerciales entre Ecuador y Uruguay: logística y servicios	31
3.5 WCO Technology Conference & Exhibition	32
3.6 Visita al puerto de Rotterdam	32
3.7 Fórum Nacional de Logística e Infraestructura Portuaria, evento organizado por Brasil Export	33
3.8 Event Panama and Uruguay: World class connectivity and logistics options in Latin America	35
3.9 Publicación de separata INALOG en revista PROTAGONISTA	35
3.10 Comercio internacional y logística	36
Intercambio de bienes del MERCOSUR con Bélgica y Unión Europea	36

Intercambio de bienes entre el MERCOSUR y E.E.U.U.....	41
Intercambio de bienes entre el MERCOSUR y CHINA	44
4. CAPACITACIÓN Y FORTALECIMIENTO DEL SECTOR LOGÍSTICO	48
4.1 CONFERENCIAS	48
Presentación Proyecto Terminal Multimodal Puerto Seco de Rivera	48
Presentación del informe: contribución económica y beneficios generados por el régimen de zonas francas en Uruguay	48
Puertos secos multimodales – el caso de Aragón, España.....	48
Revolución 5G: hacia el internet de las cosas – Impacto en la industria y la logística	49
INALOG participó en el Seminario organizado por la Cámara Uruguaya-Países Nórdicos.....	50
Se bautizó en Juan Lacaze el buque Expreso del Plata I de la naviera uruguaya Línea del Plata.....	50
Estudio de impacto de un TLC China-Uruguay sobre el Sector Logístico.....	51
CENNAVE celebró su 106° aniversario	52
1er Foro <i>hub</i> logístico Rivera-Livramento	52
INALOG participó de la mesa de análisis económico: “Uruguay ante una región inestable”	53
4.2 CAPACITACIÓN.....	54
Evento lanzamiento del Institute for Careers and Innovation in Logistics & Supply Chain	54
Incorporación de INALOG al Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la UNCTAD y Lanzamiento de la primera edición del curso Gestión Moderna de Puertos en Uruguay.....	54
DGETP-UTU II Conferencias en logística – Polo Educativo Tecnológico Cerro.....	57
Participación del INALOG en el curso “Sustainable Port Development in Changing Global Supply Chains”	58
5. AMBITO DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL	59
5.1 Participación en el subgrupo de trabajo N°5 de “transporte” del MERCOSUR 59	
5.2 Propuesta de decreto reglamentario del art. 266 de la Ley N° 19.996	60
5.3 Análisis del artículo 145 del proyecto de la rendición de cuentas 2021 elevada por el Poder Ejecutivo al Parlamento	60
5.4 E-commerce Zonas Francas	61
5.5 Trabajo con las intendencias: Río Negro, Cerro Largo y Canelones.....	61

5.6 Trabajo conjunto con la DNA, DNT y sector privado por el Manifiesto Internacional de Carga (MIC).....	62
---	----

INTRODUCCIÓN

El Instituto Nacional de Logística enfoca sus esfuerzos en fortalecer y consolidar el necesario ámbito institucional público-privado para coordinar, analizar, proponer y articular entre los distintos actores involucrados en el sector logístico nacional, el mejoramiento de las condiciones del sector logístico y la posición del Uruguay como *hub* logístico regional. Para ello, despliega una diversa actividad de trabajo en colaboración con los actores públicos y privados del sector, reflejándose los mismos principalmente en la generación continua de información logística; en la realización de estudios, investigación y divulgación; en la promoción de los servicios logísticos del país; en la profesionalización y capacitación del sector para una mayor competitividad; en asesoramiento al Poder Ejecutivo sobre mejores condiciones para la gestión logística y modernización tecnológica, como para la reducción integral de los costos logísticos, etc.

A lo largo del año 2022 INALOG ha continuado trabajando en distintos estudios y proyectos técnicos en base a los 4 programas estratégicos definidos en el año 2020, a saber: 1) Estudios de desarrollo del Uruguay logístico, 2) Sistema INALOG de Información Logística; 3) Promoción del Uruguay logístico, 4) Capacitación y fortalecimiento del sector logístico.

En primer lugar, el programa estratégico de desarrollo del Uruguay Logístico, en el cual a través de diversos estudios y proyectos técnicos busca abordar temáticas relacionadas al transporte, costos logísticos, caracterización económica del sector y sus cadenas de suministros, facilitación de comercio entre otros; con el fin de que el sector se fortalezca, gestione y posicione en base a análisis y fundamentos técnicos que permitan potenciar las políticas públicas sectoriales. En tal sentido, en el año 2022 el INALOG continuó con los trabajos junto al Instituto de Competitividad de la UCU, concretamente con el análisis de la actividad logística en Uruguay desde un enfoque de la lógica de clúster. Esta metodología permitió identificar y analizar las interconexiones tanto dentro de la actividad como con otros sectores de la economía; además, este análisis se utilizó como un insumo para la definición de las bases para un índice de competitividad del sector, con el objetivo de permitir un mejor seguimiento y evaluación del sector. En este último trabajo de definición de un índice de competitividad, se establecieron los indicadores más adecuados para medir la competitividad de la actividad logística, y qué metodologías son las más apropiadas para agrupar y agregar, los indicadores en grupos específicos.

Por otra parte, en el correr del año 2022 el INALOG ha estado trabajando con las intendencias de los departamentos de Río Negro, Cerro Largo y Canelones en la identificación de alternativas que viabilicen la materialización de acciones de desarrollo de la actividad económica y logística en los mismos, mediante el potenciamiento o la consolidación del adecuado funcionamiento de distintas plataformas logísticas, del desarrollo de ejes logísticos y de la posibilidad de establecer zonas económicas logísticas departamentales. En el caso de la Intendencia de Río Negro, el foco fue puesto en el potenciamiento del nodo logístico de Fray Bentos, mientras que con la Intendencia de Cerro Largo se estuvo trabajando sobre las bases para el desarrollo de una zona económico-logística integrada en el nodo Río Branco-Yaguarón. Con relación a

la Intendencia de Canelones se ha estado estudiando la actividad logística del departamento y, en particular, sobre el corredor ruta nacional N°5 y zonas aledañas, como continuación al trabajo realizado en 2020 (el cual tomó como caso de estudio la ruta nacional N°101).

Adicionalmente, desde mediados de 2022, INALOG ha venido trabajando con la consultora QUIPU SRL en la realización de un estudio de los posibles efectos en el sector logístico de la firma de un TLC con China. Dicho estudio contiene: 1) La caracterización los Tratados de Libre Comercio que ha firmado China hasta 2022, a efectos de reconstruir el modelo que se podría utilizar en una eventual negociación con Uruguay, y de identificar, en este modelo, todas las cláusulas que podrían tener un impacto directo o indirecto sobre el sector logístico en Uruguay; 2) La presentación de un análisis preliminar en formato FODA de las oportunidades y amenazas que traería aparejado para el sector logístico de Uruguay la conclusión de un TLC con China; 3) La elaboración una propuesta que podría tener el sector logístico y los equipos negociadores de Uruguay en una eventual negociación de un TLC con China para cada uno de los temas identificados en el punto anterior.

Por otra parte, se ha continuado con el desarrollo del sistema de información logística, herramienta clave que ha permitido estandarizar y automatizar parte importante de la generación de información sectorial, siendo esto esencial a la hora de medir el sector y ver cómo inciden sobre el mismo las distintas políticas públicas llevadas a delante. En ese sentido, el INALOG ha estructurado un Sistema de Información Logística (SIL) que lo viene ampliando y mejorando año a año, así como complementándolo con la realización de estudios de caracterización económica del sector, del relevamiento e interpretación de indicadores logísticos internacionales, como de definición de las bases de un indicador de competitividad del sector.

Durante el año 2022 fue publicado mensualmente el Newsletter - una visión integral del sector – el cual consolida información acumulada en el correr del año. En este reporte, el área de Economía & Información sintetiza las principales cifras de movimientos sectoriales mes a mes, desde una perspectiva general de la información en lo que respecta a las estadísticas de los movimientos correspondientes a las diferentes operativas logísticas de nuestro país. Adicionalmente, el área de Economía & Información, ha elaborado y publicado el informe anual de análisis y estadísticas del sector, donde se brindan resultados más relevantes de la actividad logística. También, la citada área del INALOG, coordina y procesa localmente la información de las distintas instituciones público-privadas que actúan en el puerto de Nueva Palmira (ANP, DNH, PNN, DNA, DZF, terminales privadas y pública), para cumplir con el requerimiento realizado por el CIH de la HPP a los países integrantes.

Con relación a la promoción del Uruguay Logístico el Instituto en 2020 delineó una nueva estrategia de promoción sectorial, alineando y coordinando sus esfuerzos con el Ministerio de Relaciones Exteriores y con las instituciones privadas que integran el Instituto. En tal sentido, en lo que respecta a la promoción del sector, se han realizado presentaciones del INALOG a los empresarios de diferentes países, donde el sector privado uruguayo llevó adelante las exposiciones de los atributos que el país tiene para

el desarrollo de una logística regional. Adicionalmente, a lo largo del año 2022 se ha retomado la participación presencial en eventos especializados en busca de difundir las bondades del sector logístico nacional y recabar información internacional relevante, habiendo participado en la Expo Dubái, en la Logipharma 2022, en la WCO Technology Conference & Exhibition organizada por la OMA, y en el evento de Brasil Export 2022 - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuaria.

A su vez, en el año 2022, a efectos de contar con mayor información para mejorar la estrategia de promoción internacional de la logística del Uruguay, se elaboraron por parte del INALOG, una serie de informes denominados “Comercio Internacional y Logística”, enfocados en el análisis de los intercambios de bienes y su circulación en tránsito entre el MERCOSUR y los bloques económicos de la UE, EE. UU. y CHINA. Dichos trabajos, se enmarcan dentro del programa “Promoción de las ventajas de Uruguay como prestador de servicios logísticos y CDR” que el INALOG previó para este período de gobierno.

En cuanto al programa de capacitación y fortalecimiento del sector logístico, el INALOG continuó buscando a través de seminarios y eventos temáticos, presentar y dar tratamiento a temas relevantes para el sector. Se realizó la conferencia online “Puertos secos multimodales – el caso de Aragón, España” en la cual los 2 expositores internacionales presentaron el proceso de desarrollo y posicionamiento del principal puerto seco de Europa.

Por otra parte, con el objetivo de reforzar las capacidades, recursos y habilidades del sector nacional, el INALOG en el año 2022 se integró como miembro al Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la UNCTAD (Naciones Unidas), para implementar la primera edición bianual (2023-2024) en Uruguay del Curso de Gestión Moderna de Puertos certificado por la UNCTAD y que tiene el objetivo de fortalecer y capacitar a la comunidad portuaria nacional. La implementación del curso de la UNCTAD, se realizará con el Instituto de Capacitación del Centro de Navegación (CENNAVE), para lo cual el INALOG ha firmado un convenio de cooperación con el CENNAVE.

En referencia al trabajo público-privado dentro del ámbito del INALOG durante el 2022, se pueden resaltar la elaboración de un proyecto de reglamentación del artículo 266 de la ley 19.996 (exoneración de tributos a los residuos de las plataformas logísticas que van a reciclaje o valoración energética); el impulso y la ejecución de gestiones para la aprobación conjunta del Manifiesto Internacional de Carga (MIC) por parte de la DNA y de la DNT, actualmente en etapa de implementación; el análisis del tema de la reserva de carga marítima en el Mercosur y la elaboración de la declaración de las cámaras privadas uruguayas en contra de la reserva de carga marítima que impulsan los sectores privados de Brasil, Argentina y Paraguay, presentada ante el subgrupo SGT N°5 de transporte del Mercosur; el análisis del planteo de la Cámara de Zonas Francas de la factibilidad del desarrollo del *e-commerce* transfronterizo de mercaderías almacenadas en zonas francas, modalidad que hoy no cuenta con autorización.

ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS, DEFINICIONES Y SIGLAS

Término	Descripción
ANC	Administración Nacional de Correos
ANP	Administración Nacional de Puertos
AZF	Área Zonas Francas
ADAU	Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
AUDESE	Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expreso
BCP	Banco Central del Paraguay
BCU	Banco Central del Uruguay
BM	Banco Mundial
CZFUY	Cámara de Zonas Francas del Uruguay
CDR	Centro de Distribución Regional
CENNAVE	Centro De Navegación
CIH	Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
CIF	Cost, Insurance and Freight
DFU	Depósito Fiscal Único
DNA	Dirección Nacional de Aduanas
DNH	Dirección Nacional de Hidrografía
DNZF	Dirección Nacional de Zonas Francas
DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
FODA	Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas
FOB	Free On Board
GUIHPP	Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay-Paraná
HPP	Hidrovía Paraguay-Paraná
INALOG	Instituto Nacional de Logística

LSBCI	Liner Shipping Bilateral Connectivity Index
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index
TEUS	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies
MS	Mensaje Simplificado
MM USD	Millones de dólares americanos
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
OMC	Organización Mundial del Comercio
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
PNN	Prefectura Nacional Naval
PIB	Producto Interno Bruto
SIL INALOG	Sistema de Información Logística del INALOG
TON	Toneladas
TAB	Trade Across Borders
TLC	Tratado/s de Libre Comercio
ZZFF	Zonas Francas

1. DESARROLLO DEL URUGUAY LOGÍSTICO

1.1 Fortalecimiento del sector logístico

En el marco del contrato de arrendamiento de servicios entre INALOG y UCU-Instituto de Competitividad se desarrollaron en el año 2022 diferentes actividades a los efectos de:

- 1) contribuir a la difusión de la conceptualización de la competitividad,
- 2) explicitar las ventajas de la colaboración y la asociatividad e identificar las específicas a la actividad logística, y
- 3) sentar las bases para la construcción de un índice que permita realizar el seguimiento de la situación competitiva de la actividad logística en Uruguay.

Para dar cumplimiento a dichos objetivos se definieron, para cada uno de ellos, una serie de actividades, las cuales se detallan a continuación.

El contrato de arrendamiento comienza en el año 2021, y en el correr de setiembre y octubre de dicho año se realizó la actividad 1: “Capacitación específica en competitividad”, la cual tomó las bases del Curso MOC¹ (que desde hace quince años dicta en formato actualizado el Instituto de Competitividad de la UCU), y con esto se proporcionó un total de cuatro talleres. En estos, se buscó abordar los aspectos principales de la conceptualización y medición de la competitividad, así como la identificación de acciones de los diversos actores económicos necesarias para construir competitividad haciendo hincapié en el sector logístico.

En el año 2022 se realizaron las actividades 2 y 3 de dicho contrato. Por un lado, la actividad 2 tuvo como objetivo analizar la actividad logística en Uruguay desde un enfoque clúster. Esta metodología permite identificar y analizar las interconexiones tanto dentro de la actividad como con otros sectores de la economía. Asimismo, permite sentar las bases para el análisis del potencial competitivo que tiene la actividad logística. Por otro lado, la actividad 3 tuvo el objetivo de sentar las bases para un índice de competitividad del sector, definiendo qué indicadores son los más adecuados para medir la competitividad de la actividad logística, qué metodologías son las más apropiadas para agrupar, agregar, los indicadores en grupos específicos.

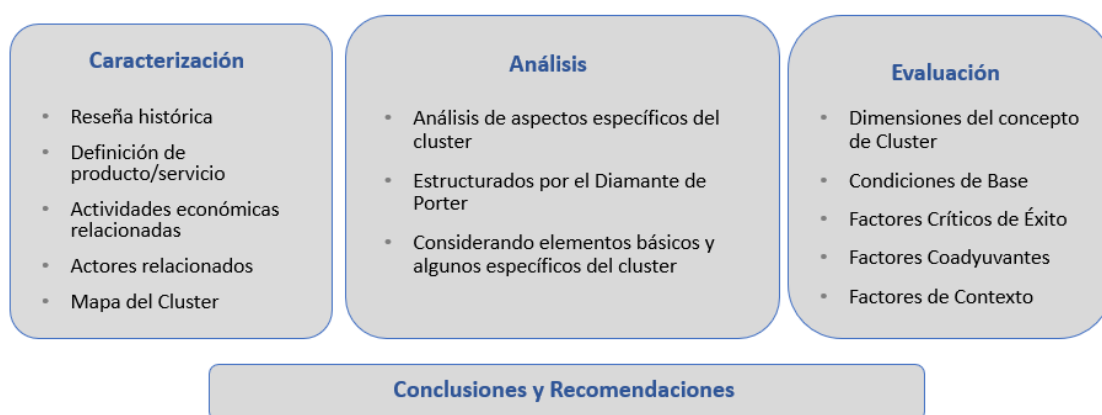
Estudio sobre la actividad logística en Uruguay desde una lógica de *cluster*

De acuerdo con lo expuesto previamente, el objetivo del estudio corresponde a la segunda actividad, en donde se analiza la actividad logística en Uruguay. Dicho estudio tuvo la finalidad de analizar la actividad logística desde un enfoque particular, denominado “enfoque *cluster*”, siguiendo una metodología desarrollada por el Instituto

¹ El curso MOC es un curso que realiza el Instituto de Competitividad desde hace 14 años en el marco de la Red de Microeconomía de la Competitividad de la Universidad de Harvard liderada por el Prof. Michael Porter.

de Competitividad² y buscó, entre otras cosas, identificar y analizar las diversas interconexiones que existen entre los distintos actores, tanto dentro de la propia actividad como con otros sectores de la economía. A su vez, buscó establecer las bases para el análisis del potencial competitivo de la actividad logística.

La metodología para la realización del estudio representó una mezcla novedosa de herramientas analíticas, y se estructuró cuatro etapas claramente diferenciadas: i) caracterización, ii) análisis, iii) evaluación y iv) conclusiones y recomendaciones, según se muestra en la figura a continuación, que resume brevemente los contenidos de cada una de dichas etapas.



Fuente: Instituto de Competitividad

El estudio destacó la extensa trayectoria de la actividad logística en Uruguay, especialmente si se tiene en cuenta la relevancia que tuvo el puerto de Montevideo y sus características geográficas en la fundación y posterior desarrollo de la ciudad. Estas características naturales, sumadas a las diversas inversiones realizadas a lo largo de más de dos siglos potenciaron el desarrollo de la logística en el país.

Adicionalmente, resaltó que especialmente durante los últimos veinte años, la actividad logística muestra un fuerte desarrollo, en línea con el interés detectable de promover la asociatividad entre los diferentes actores. Y recalcó la creación de distintas instituciones de apoyo a la actividad, así como el surgimiento de iniciativas y programas de impulso al sector.

Otro aspecto para destacar es que el estudio propuso trabajar en la siguiente definición de logística que se aprecia en la siguiente figura, con la finalidad de poder comprender qué es exactamente la actividad logística, qué actividades y actores comprende o relaciona, y luego realizar el análisis correspondiente.

² "Cluster Analysis Methodology for Developing Economies: some learned lessons and discussion points", Camacho, Horta, Rocha (2012), TCI Annual Conference, Bilbao.

La logística es

una red de servicios que habilitan y/o apoyan el movimiento físico de las mercaderías dentro y entre fronteras.

Al hablar de “**red de servicios**” se ponen de manifiesto dos elementos fundamentales:

- Existen varios tipos de servicios involucrados en la actividad.
- Los servicios involucrados están relacionados unos con otros.

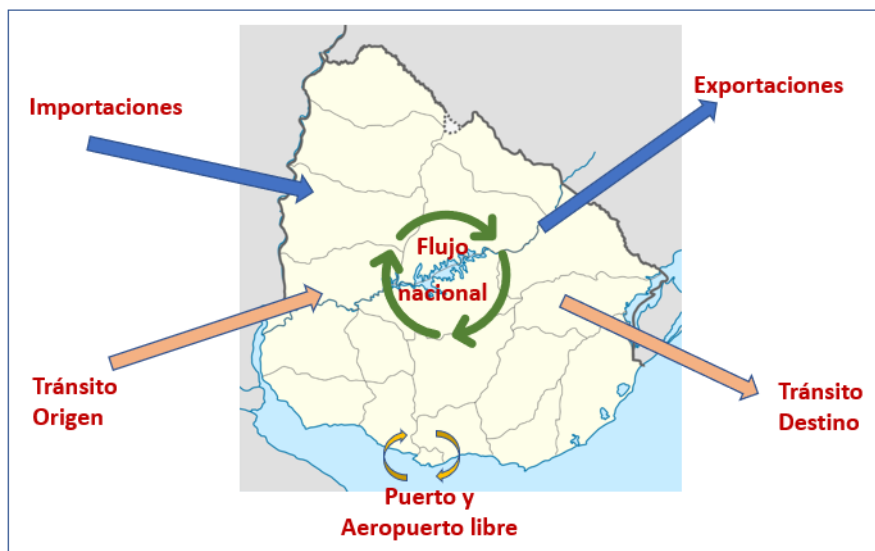
Al hablar de “**habilitar**” y/o “**apoyar**” se pone de relieve que sin los servicios involucrados en la logística, el movimiento de las mercaderías sería imposible.

Involucrar la palabra “**mercadería**” en la definición, permite delimitar la actividad y ponerle foco. Si bien muchos servicios que forman parte de la logística también están relacionados al movimiento de pasajeros, se consideran dos sectores conectados pero con características propias.

Incluir la distinción entre el flujo **dentro** de fronteras y **entre** las fronteras, permite rápidamente dimensionar el tamaño e implicancias del sector y, al mismo tiempo, resalta la necesidad de tener en cuenta aspectos de Gobierno así como asuntos de relaciones internacionales, al momento de realizar el análisis.

Fuente: Elaboración propia - Instituto de Competitividad

En Uruguay, el movimiento de mercaderías relativo a la actividad logística se da en cuatro circuitos: (i) comercio o flujo nacional, que corresponde a las mercaderías producidas y consumidas en el país; (ii) comercio exterior, que involucra las exportaciones e importaciones; (iii) flujo de carga en tránsito, que corresponde a la mercadería que genera un DUA de tránsito; y (iv) flujo de movimiento en esquema de puerto y aeropuerto libre. Estos últimos dos flujos corresponden a las actividades logísticas que conforman el denominado “*HUB* logístico de Uruguay”.



Fuente: Elaboración Instituto de Competitividad

Cada uno de estos flujos de mercaderías tiene cadenas de valor asociadas, que corresponden al conjunto ordenado de actividades que agregan valor económico. Estas cadenas, que fueron analizadas una a una en el capítulo 2 del citado estudio, y ofrecen

una visión con lógica ordenada de valor económico sobre las actividades que se realizan en el sector y, a su vez, permitieron identificar los distintos grupos de actores que juegan un papel central para la actividad logística.

Destacándose que al interior de un *cluster* los actores relevantes son aquellos que realizan una o varias actividades comprendidas dentro de las cadenas de valor previamente analizadas, pero además aquellos que proveen los insumos necesarios para las actividades, los actores que tienen una influencia importante en el desarrollo económico del sector, y quienes consumen el producto/servicio. El mapeo de esos actores de la actividad logística permitió tener una dimensión de la densidad del tejido empresarial-institucional, así como identificar los distintos vínculos que se verifican cuando se visualiza la actividad a estudio desde una lógica de *cluster*.

Todos los elementos que caracterizan la actividad logística, así como la información recabada en las entrevistas que la UCU realizó a distintos actores del *cluster*, permitió efectuar un análisis del sector haciendo foco en la condición de los factores, la forma en que se desarrolla la competencia (incluyendo reglas e incentivos), las condiciones de la demanda y los sectores relacionados. El resultado del análisis realizado permitió identificar fortalezas y debilidades que deberán tenerse en cuenta para el impulso del sector.

Luego de realizar el análisis, y sobre la base de las apreciaciones y consideraciones que surgieron de él, el estudio procedió a evaluar la actividad logística con la óptica de *clusters*. El objetivo de esta evaluación fue identificar si la actividad tiene un comportamiento de *cluster* de acuerdo con los parámetros que definen su existencia y estado de desarrollo, así como detectar áreas que deberían fortalecerse o mejorarse.

Para evaluar si la actividad tiene un comportamiento de *cluster*, se estudiaron cuatro dimensiones: la concentración espacial, el tipo de relación entre los actores, el tipo de flujos presentes y la existencia de redes. A partir de la evaluación realizada el estudio pudo concluir que las condiciones para la existencia de un *cluster* se verifican en la actividad logística, hallazgo que va en línea con la detección del cumplimiento de los parámetros (dimensiones) asimilables a un *cluster*. Asimismo, el análisis de cada elemento incidente en el desarrollo del *cluster* permitió identificar áreas específicas de mejora para el desarrollo de la actividad, como ser: el fortalecimiento de las redes y asociaciones existentes, la expansión de la capacidad de innovación a todas las subáreas de la actividad logística, el aconsejable desarrollo de líneas de financiamiento específico para el sector, una mayor interacción y cooperación público-privada en la elaboración de estrategias de mediano y largo plazo para la actividad como en la búsqueda de soluciones para las trabas o problemas que afectan al sector en el corto plazo, y el cuidado del ambiente competitivo.

Propuesta de indicadores para monitorear la evolución del potencial competitivo de la actividad logística

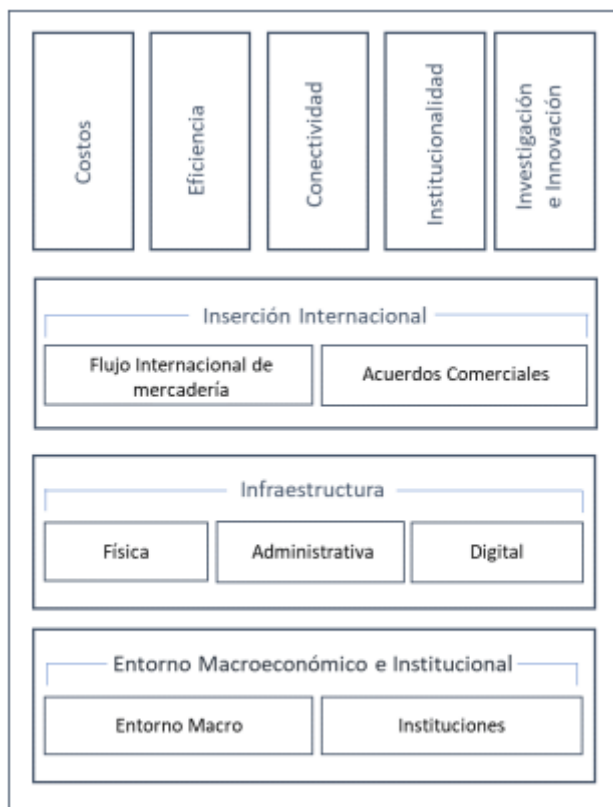
Este informe tuvo como objetivo sentar las bases para la construcción de un índice de competitividad del sector logístico. Para cumplir dicho objetivo, además de la metodología sistematizada por el Instituto de Competitividad (IC) de la UCU, sobre la

construcción de indicadores compuestos, se utilizó como insumo base el análisis del sector logístico incorporado en el estudio “Actividad logística en Uruguay desde la lógica de *clusters*” realizado por el mencionado Instituto en el marco del convenio suscripto con el INALOG.

Para poder medir la competitividad, es necesario medir el potencial competitivo de la actividad logística, si bien por sí mismo no es indicativo de competitividad, es la base fundamental para poder lograrla.

En base a lo recientemente mencionado, se presentó un modelo que replica de forma coherente y consistente, el potencial competitivo para el sector logístico. Se tuvo en consideración los análisis realizados de la actividad logística desde la perspectiva o enfoque *cluster*, especialmente la definición de logística utilizada en el estudio previo³ y las conclusiones de este. A partir de estos insumos, se propone seguidamente un modelo que permite identificar, ordenar y sistematizar, diferentes indicadores relevantes para medir o monitorear la evolución de la actividad logística en el país y que, eventualmente, pueda servir como un insumo para la futura construcción de un índice sintético de competitividad de la actividad logística.

El modelo consta de ocho dimensiones: 1) Entorno macroeconómico e institucional, 2) Infraestructura, 3) Inserción Internacional, 4) Costos, 5) Eficiencia, 6) Conectividad, 7) Institucionalidad y 8) Investigación, Innovación y Recursos Humanos. El modelo puede representarse como se muestra en la siguiente figura.



³ Entendida ésta como una red de servicios que habilitan y/o apoyan el movimiento físico de las mercaderías dentro y entre fronteras.

Las tres primeras dimensiones (entorno macroeconómico e institucional, infraestructura e inserción internacional) representadas en horizontal, son tres aspectos fundamentales para toda actividad económica. Cada una de ellas tiene diferentes subdimensiones que reflejan los diversos conjuntos de elementos que las conforman. Sobre ellas, se ubican en vertical cinco dimensiones que son más específicas para la actividad logística.

A partir del modelo teórico y los indicadores propuestos, los próximos pasos están relacionados directamente con la recopilación y el manejo de los datos, así como con decisiones metodológicas específicas para la construcción del indicador final.

Una vez construida la base de datos con la información disponible, se deben realizar los análisis estadísticos y econométricos que guíen el conjunto de decisiones metodológicas necesarias para la construcción del indicador compuesto del potencial competitivo de la actividad logística. Estos análisis, así como la claridad, rigurosidad y transparencia en los siguientes pasos metodológicos permitirán arribar a un indicador de potencial competitivo robusto.

1.2 Estudio sobre la conectividad marítima del Puerto de Montevideo

Durante el corriente año el INALOG ha estado estudiando la conectividad marítima del Puerto de Montevideo, en particular para buques que transportan contenedores mediante servicios regulares, en base a información de arribos al puerto en el año 2021.

Este trabajo, que se está realizando en conjunto con el Centro de Navegación (CENNAVE), se fundamenta en la importancia de la conectividad de un puerto para asegurar su atractivo comercial y poder competir con otros puertos.

Actualmente, se está estudiando de forma específica la conectividad directa del puerto, es decir, la oferta de servicios de buques que transportan contenedores de un punto de origen a un punto de destino sin necesidad de cambiar de buque, es decir, sin la necesidad de hacer transbordo.

La metodología, detallada en el trabajo, incluye la extracción de información de diversas fuentes, y la incorporación de datos brindados por el CENNAVE. Este último, además, es fundamental para la validación de todo el proceso y del análisis de los resultados.

El trabajo contempla, en primer lugar, la definición de las principales rutas marítimas que conectan al Puerto de Montevideo con el resto del mundo y los servicios incluidos dentro de las mismas, así como sus respectivos itinerarios, es decir, aquellos puertos en los que hace escala el buque antes y después de pasar por Montevideo.

En segundo lugar, el trabajo incluye el análisis de los datos de cada escala identificada en el año 2021 (de buques que transportaron contenedores mediante alguno de los servicios regulares definidos), considerando cantidad de arribos al Puerto de Montevideo y capacidad de carga de los buques encargados de los transportes, esta última medida en Toneladas de Registro Bruto (TRB) y en TEU (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies).

Se puede mencionar que se identifican tanto rutas regionales como extra-regionales, es decir, rutas con itinerarios que contemplan únicamente puertos de la región y rutas que contemplan, además, puertos fuera de la región, de forma respectiva. Asimismo, cada ruta incluye diferentes servicios (ofrecidos por diferentes navieras) y, estos últimos, se cubren con más de una tipología de buque.

Este estudio estará finalizado en el primer semestre del 2023 y en él se podrán apreciar los principales resultados que caracterizan a la conectividad marítima del Puerto de Montevideo.

1.3 Observatorio Normativo

Base de datos normativa del sector logístico

Durante el primer semestre del año 2022, se terminó el trabajo inicial de recopilación de **normas vinculadas al sector logístico**, a efectos de nuclear el marco regulatorio que interesa y afecta a la comunidad logística. Con el fin de lograr un conocimiento integral de la normativa aplicable a la logística nacional, se mantendrá actualizada la base de datos referida.

Actualmente, se está trabajando en la se llevará adelante la publicación de dicha normativa en el sitio web institucional, a efectos de que la misma quede a disposición del público interesado.

Modos de transporte nacionales y regionales

En el transcurso de año 2022, en el marco del proyecto del Observatorio Normativo del sector, se comenzó a trabajar en el análisis de la regulación normativa de transporte aéreo, ferroviario, fluvio-marítimo, y terrestre. Dicho estudio que se materializará con la publicación en el sitio web institucional, de guías informativas que contengan los aspectos relevantes de la operativa que se realiza en cada uno de los modos de transporte referidos.

1.4 Estudio sobre posibles efectos de un Tratado de Libre Comercio Uruguay –

China para el sector logístico de Uruguay

El mes de mayo de 2022, INALOG contrató a Quipu SRL para la realización de un estudio que contenga: 1) La caracterización los Tratados de Libre Comercio que ha firmado China hasta la fecha y aquellos que estén en etapa de negociación si es que se puede obtener información al respecto, a efectos de reconstruir el modelo que se podría utilizar en una eventual negociación con Uruguay, y de identificar, en este modelo, todas las cláusulas que podrían tener un impacto directo o indirecto sobre el sector logístico en Uruguay; 2) La presentación de un análisis preliminar en formato FODA de las oportunidades y amenazas que traería aparejado para el sector logístico de Uruguay la conclusión de un TLC con China; 3) La elaboración una propuesta negociadora que podría tener el sector logístico y los negociadores de Uruguay en una eventual negociación de un TLC con China para cada uno de los temas identificados en el punto anterior.

En el marco de este estudio se realizaron diversas reuniones de trabajo, bajo formato presencial y online, con todas las instituciones que integran el Consejo de Dirección del INALOG; con el objetivo de que los distintos actores aportaran insumos al análisis a la vez que conocieran los resultados de dichos análisis e identificaran posibles sensibilidades sectoriales en la posible negociación.

En el mes de noviembre de 2022, Quipu finalizó los trabajos, entregando el informe final del estudio y a su vez documentos anexos a dicho informe, en los cuales se presentan distintas tablas donde se analizan los acuerdos de libre comercio firmados por China a la fecha y a su vez otra tabla en donde se elabora una propuesta e insumos relacionados con el sector logístico para los negociadores uruguayos.

Respeto a la tabla con propuestas e insumos para la negociación, la misma contiene un desglose identificando los distintos tipos de servicios que tienen que ver con el sector; indicando en ella las reservas o limitaciones existentes divididas según los subsectores analizados.

2. SISTEMA INALOG DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA

2.1 Sistema de información regional de la Hidrovía Paraná-Paraguay

En el ámbito de la Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH) se creó en setiembre del año 2020 el “Grupo de expertos en Estadística”, frente a la importancia de disponer de información estadística del transporte de carga por la HPP.

El objetivo de dicho Grupo es el establecimiento de un mecanismo compartido entre los cinco Estados Miembros que permita intercambiar y recopilar datos estadísticos confiables y homogéneos del transporte de cargas por la HPP, de manera de crear un “Sistema Integrado de Información Regional para la Hidrovia Paraguay-Paraná”.

El modelo básico, que fue propuesto por Uruguay, tomó en cuenta los diferentes niveles de avance en la sistematización de la información de los países miembros y las observaciones realizadas tanto por los países miembros como por la ALADI en las reuniones virtuales. En el marco de las reuniones virtuales mantenidas, en el año 2022 se incluyó la información relacionada al Sistema Armonizado a nivel de capítulo.

El contenido de las tablas intercambiadas entre los estados miembros durante los años 2021 y 2022 es el siguiente:

1. Datos de las toneladas brutas y netas de las mercaderías movilizadas por puerto (origen y destino) de la HPP

Contiene datos sobre el tonelaje bruto y neto movilizado por cada puerto en la Hidrovía Paraguay-Paraná diferenciado por país fuente del dato, organismo fuente del dato, sentido de la operación (carga o descarga), grupo de la mercadería, subgrupo de la mercadería, código del Sistema Armonizado, año, mes, país de origen, país de procedencia, puerto de procedencia, país de destino, puerto de destino y un último campo que permite agregar observaciones. Los datos de los campos de la tabla son obligatorios, excepto aquellos donde se indica que son datos opcionales según disponibilidad.

2. Datos de arribos de embarcaciones por puerto de la HPP

Contiene la cantidad de arribos de embarcaciones en cada puerto de la Hidrovía Paraguay-Paraná diferenciados por país, organismo fuente del dato, puerto, año, mes, cantidad total de embarcaciones (buques + convoyes), cantidad de buques, cantidad de convoyes, cantidad de remolcadores, cantidad de barcasas y un último campo que permite agregar observaciones. Se resalta que en esta etapa se distinguen solo dos clases de embarcaciones, buques o convoyes. Los remolcadores y las barcasas integrantes de cada convoy no son considerados como embarcaciones individuales separadas.

Tabla 1: Datos de las toneladas brutas y netas de las mercaderías movilizadas por cada puerto de la HPP

País fuente del dato
Organismo fuente del dato
Sentido de operación (carga o descarga)
Año
Mes
País de origen
País de procedencia
Puerto de procedencia
País de destino
Puerto de destino
Código mercadería categoría
Mercadería categoría
Mercadería subcategoría
Sistema armonizado
Peso bruto en toneladas
Peso neto en toneladas
Observaciones

Tabla 2: Datos de arribos de embarcaciones por cada puerto de la HPP

País fuente del dato
Organismo fuente del dato
Puerto
Total de embarcaciones
Cantidad de buques
Cantidad de convoyes
Cantidad de barcasas
Observaciones

En el caso de Uruguay, para poder suministrar la información requerida por el CIH, se conformó en el año 2020 un grupo técnico local con representantes de los diferentes organismos con competencia en el puerto de Nueva Palmira. Ese grupo técnico local integra representantes del MTOP, del INALOG, de la DNA, del DZF, de la ANP y de la PNN. En el año 2022 el Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay-Paraná (GUIHPP) continuó con su trabajo de consolidación de la información del primer, segundo y tercer trimestre del año 2022 de las dos tablas correspondientes al modelo básico acordado en el grupo de expertos del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH) y reportó dicha información a la CIH. Adicionalmente, actualizó la información completa del año 2021 y los tres primeros trimestres del 2022 agregando el capítulo del Sistema Armonizado.

En este sentido, se elaboraron reportes trimestrales con la descripción del trabajo realizado por el GUIHPP y los resultados para el cierre anual del año 2021, y para el 1er., 2do. y 3er. trimestre del 2022 de la información procesada del puerto de Nueva Palmira. No obstante, esto último, y a efectos de que cada reporte integre la información de los acumulada de los trimestres del año, se decidió incorporar también la información de los trimestres anteriores en cada envío.

A modo de ejemplo, el modelo propuesto permite extraer cuadros resúmenes adicionales, algunos de ellos se presentan a continuación.

Toneladas brutas por sentido de operación en el Puerto de Nueva Palmira (ene-set 2022)		
Mes	Carga	Descarga
Enero	532.357	190.255
Febrero	349.172	322.495
Marzo	702.091	322.122
Abril	533.287	506.873
Mayo	814.536	403.098
Junio	806.774	548.577
Julio	1.153.349	471.002
Agosto	825.507	595.619
Setiembre	809.634	680.337
Total	6.526.707	4.040.377
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)		

Toneladas brutas movilizadas en el Puerto de Nueva Palmira por categoría, subcategoría de la mercadería y sentido (ene-set 2022)		
Mercadería	Sentido de la operación	
Categoría / Subcategoría	Carga	Descarga
CARGA GENERAL	1.037.972	1.014.963
CELULOSA	942.551	951.713
BOBINAS	49.601	18.673
AZUCAR	33.046	20.070
BITUMEN	12.253	14.858
SULFATO DE SODIO	522	9.623
OTROS	0	27
GRANELES	5.488.734	3.025.415
SOJA	2.346.707	111.615
MINERAL DE HIERRO	756.550	1.124.481
FERTILIZANTE	506.181	923.614
HARINA DE SOJA	389.373	392.121
TRIGO	591.541	
MAIZ	179.106	315.463
CEBADA	224.395	
MALTA	190.264	
CANOLA	174.150	
ARROZ	55.400	75.218
COQUE	62.984	63.141
CASCARA DE SOJA		19.763
CEMENTO, CLINKER	12.085	
Total general	6.526.707	4.040.377
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)		

2.2 Boletín informativo mensual

Durante el año 2022 fue publicado mensualmente el Newsletter - una visión integral del sector – el cual consolida información acumulada en el correr del año. En este reporte, el área de Economía & Información sintetiza las principales cifras de movimientos sectoriales mes a mes, desde una perspectiva general de la información en lo que respecta a las estadísticas de los movimientos correspondientes a las diferentes operativas logísticas de nuestro país.

Se presenta de manera diferenciada y agrupada por tipo, las distintas plataformas y se incluye la información relativa a los puertos, el aeropuerto, las zonas francas y los pasos de frontera.

Para la obtención y análisis de estos datos, se utiliza como herramienta primordial el Sistema de Información Logística (SIL) del INALOG, esta fuente contiene los datos de solicitudes de exportación, importaciones, tránsitos y manifiestos marítimos, aéreos y carreteros de la Dirección Nacional de Aduanas.

A su vez, otras fuentes de información son esenciales para identificar la operativa logística. Para los movimientos del Puerto de Montevideo el trabajo presentado es coordinado con La División de Desarrollo Comercial de la Administración Nacional de Puertos, para los datos consolidados de las cargas en el Puerto de Nueva Palmira se trabaja en conjunto con las terminales portuarias de dicha ciudad y para los datos de movimientos en toneladas del aeropuerto se cuenta con la información provista por la LACC-TCU.

2.3 Informe anual “Sector logístico 2021 - análisis y estadísticas”

Se elaboró y publicó el informe: “Sector Logístico 2021 – Análisis y Estadísticas”, que se confecciona anualmente por parte del área de Economía & Información. En dicho informe se transmiten por medio de un conjunto de apartados un análisis general del panorama internacional, la evolución regional y nacional de la operativa sectorial, los movimientos de carga relativos al CDR y una síntesis de los índices internacionales de la posición competitiva del sector.

Como primer apartado del informe se encuentra: “PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2021”, donde se ahonda en el comercio exterior del mundo, observando sus movimientos y comparando su evolución con lo sucedido en el mismo período en nuestro país. En esta misma sección se realiza a su vez, un análisis estadístico del comercio exterior para la región más relevante del *Hub* uruguayo, siendo esta la comprendida por Argentina, Brasil⁴ y Paraguay. La participación actual en los negocios de estos países, considerando orígenes y destinos de la carga en tránsito, trasbordo y reembarco del *Hub* Logístico uruguayo hace que su estudio sea fundamental. Continuando en esta sección, se incluye la demanda de servicios logísticos uruguayos tanto de exportación como de importación, los cuales en el año 2021 presentaron valores récord en el volumen físico.

En lo que concierne a los servicios logísticos de exportación, se presentan los resultados de las principales cadenas de exportación uruguaya (Comex). En el siguiente cuadro se puede visualizar que el grupo madera sigue liderando las ventas al exterior en términos de toneladas demostrando la importancia de las mismas en el futuro del país.

⁴ Con foco en las regiones Sur y Sureste.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Carne	325.230	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653
Granos	4.599.799	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175
Lácteos	238.199	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984
Madera	7.611.749	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977
TOTAL GRUPOS	12.774.978	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789

La carne bovina y la soja siguen siendo los productos de excelencia en las exportaciones, potenciando el crecimiento de la comercialización con otros países. Por otro lado, si consideramos las ventas desde zona franca la celulosa también tiene un rol leve.

Se analiza cómo Paraguay requiere de los servicios disponibles tanto en el Puerto de Montevideo como en el de Nueva Palmira, considerando aquella carga que se moviliza en estos puertos, pero que no tiene como destino Uruguay⁵. Paraguay en el 2021 exportó 9.817.071 toneladas por la Hidrovía. De este total, el 19% fue captado por puertos uruguayos (un 7% utilizó el Puerto de Montevideo y un 12% el de Nueva Palmira).

El periodo 2014-21 muestra un crecimiento de las exportaciones paraguayas por la HPP. Por otro lado, los datos de los últimos años señalan un descenso en la captación de las exportaciones paraguayas por la HPP en el puerto de Nueva Palmira y un leve aumento en Montevideo. Esto muestra que Uruguay debe fortalecer su estrategia hacia la HPP para aprovechar el mayor uso de esta por Paraguay.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP CAPTADAS POR MONTEVIDEO Y PALMIRA								
Toneladas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Expo PY totales	13.008.344	14.160.316	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150
Expo PY a través de la HPP	8.393.866	10.490.069	8.714.629	9.946.593	12.381.487	11.732.056	11.416.576	9.817.071
Expo PY HPP / Expo PY totales	65%	74%	62%	72%	91%	85%	79%	72%
PY MVD / PY HPP	10%	9%	10%	9%	4%	5%	5%	7%
PY NP / PY HPP	35%	44%	43%	29%	14%	16%	14%	12%
PY NP + PY MVD / PY HPP	45%	53%	53%	38%	18%	21%	18%	19%

Fuente: cruce de datos SIL INALOG, sistemas aduaneros, BCP, ANP y CENNAVE

Para la demanda de servicios logísticos uruguayos, pero desde la óptica de las importaciones, se analizó la evolución de las importaciones de los principales 30 productos de los países de la región (Argentina, Paraguay y Brasil) que transitan por territorio nacional, es decir que se movilizan a través del CDR uruguayo.

La segunda sección denominada: “EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS” tiene como primer punto la evolución del sector diferenciada por las plataformas logísticas, de las cuales la mayoría presentaron crecimientos en el cierre del 2021. Se presentaron los datos agregados de los resultados publicados en el boletín mensual y se añadieron también datos referidos a la competitividad del Puerto de Montevideo.

Se destaca la importancia de nuestro país como nodo portuario de conexiones en donde más de la mitad de los movimientos de los últimos años en el Puerto de

⁵ Movimientos relativos al Hub.

Montevideo y la mitad en el puerto de Nueva Palmira se encuentran asociados a las actividades del *hub* (trasbordo, reembarco y tránsito).

El movimiento total en toneladas (sumadas las de carga general, a granel y contenerizada) del puerto de Montevideo presentó un récord histórico en el año 2021. El movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo también presentó cifras récord, su crecimiento fue impulsado por aumentos en el *hub* y en el comercio exterior.

PUERTO DE MONTEVIDEO: TONELADAS MOVILIZADAS POR MODALIDAD DE CARGA										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Datos	Años									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % '21-'20	Part. 21
Carga General	1.026.377	1.018.729	649.147	1.618.195	2.362.954	1.506.586	2.081.697	3.408.090	64%	22%
Contenedores (*)	6.951.399	7.467.594	8.200.472	8.785.833	7.712.205	7.476.119	8.010.534	9.802.457	22%	62%
Granel	2.720.369	2.048.638	2.170.447	2.378.213	2.361.493	2.851.024	2.195.878	2.585.196	18%	16%
Total	10.698.145	10.534.961	11.020.066	12.782.241	12.436.652	11.833.729	12.288.109	15.795.743	29%	100%

(*) No incluye el peso del contenedor

La región sigue demostrando su relevancia en la carga y descarga de contenedores en el Puerto de Montevideo. Si consideramos de manera agrupada Argentina y Paraguay, la participación en ambos movimientos es superior al 40%.

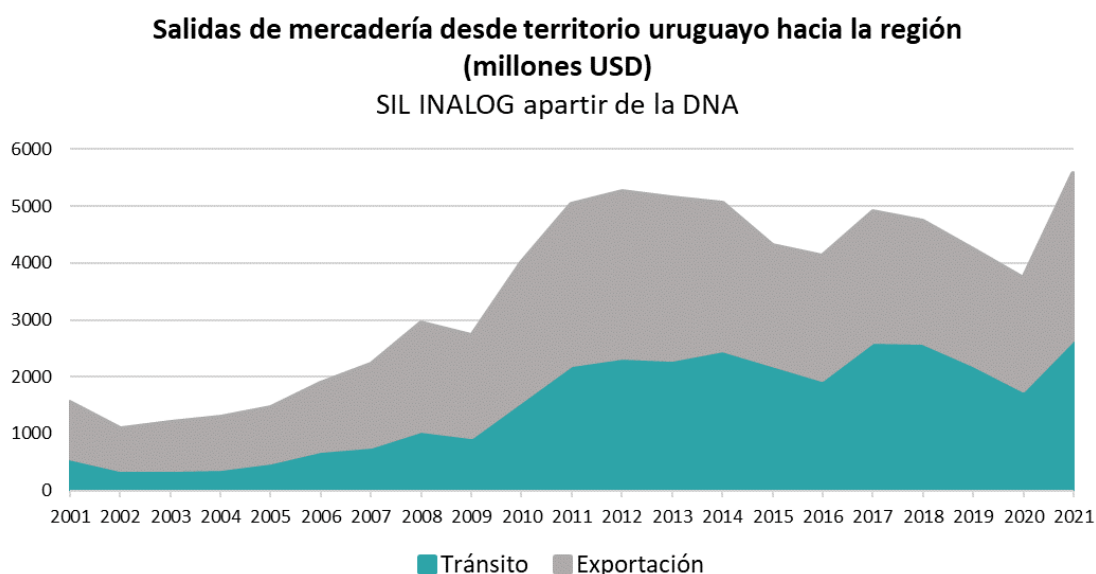
A modo de considerar a Uruguay como una plataforma intermediaria para llegar a otros destinos, en el penúltimo apartado se aborda la actividad propiamente del centro de distribución regional. Se exponen los movimientos de carga en tránsito diferenciándose las plataformas logísticas por donde inicia el movimiento, los principales países de origen, así como las plataformas por las cuales dichas cargas egresan de nuestro país y sus principales destinos. Adicionalmente, se incluye un análisis que refleja qué porcentaje de dichos tránsitos fue intervenido por zonas francas y los principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional, el cual arroja que en el último trienio el 45% (en valor) de la mercadería en tránsito CDR (origen y destino exterior) fue intermediada por una Zona Franca, aunque solamente fue 15% si se considera el peso.

Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional		
Promedio trianual 2019-2021		
Flujo	Mill USD	Part.
(1) Puerto - Frontera	1217	44%
(2) Aeropuerto - ZF- Aeropuerto	491	18%
(3) Puerto - ZF- Frontera	280	10%
(4) Aeropuerto - Frontera	131	5%
(5) Puerto - ZF - Puerto	114	4%
Resto	523	19%

Por último, en este informe se mostró una síntesis de los principales índices internacionales de la posición competitiva del sector: Índice de desempeño logístico (LPI 2018) – Banco Mundial, Índice de competitividad global (ICG 2019) – Word Economic Forum, Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2021) – UNCTAD, e Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria, trimestral (PLCSI Q42021) – UNCTAD.

2.4 Actualización de los tránsitos del CDR

En el año 2021, se completó la consultoría: “Servicios Logísticos y facilitación del comercio en Uruguay”. En la misma, la segunda parte del tomo III, radicaba en analizar a Uruguay como un *HUB* de tránsitos, esto es de alta relevancia ya que la proporción de mercaderías destinadas a la región que no es nacional oscila en el 50% desde hace dos décadas.



La metodología trazada por el consultor consistía en generar matrices con datos en valor y en volúmenes de los flujos de mercadería por el territorio nacional en actividades de CDR. Cabe destacar que esta nueva metodología permitía distinguir y de esta manera medir, como es la utilización de las Zonas Francas como plataformas intermedias. Para generar la base de datos necesaria, se utiliza la información de los tránsitos aduaneros, la cual es la más valiosa para la caracterización de los servicios logísticos a la mercadería que se realizan desde nuestro país.

La manera más simple y precisa de describir a los tránsitos CDR es a partir del punto de salida de las mercaderías no originarias del Uruguay, el país de destino y la vía de transporte. Los depósitos o áreas aduaneras de origen del tránsito permiten identificar el punto de inicio del tránsito y así describir cual fue entonces el punto y modo de ingreso de dicha mercadería. No obstante, para las mercaderías que egresan del país desde una Zona Franca en principio no se conoce el modo de ingreso a dicho establecimiento. Aunque hay control aduanero, no hay una vinculación disponible entre el tránsito de ingreso y el de salida. Para poder delinear esta información, es decir la relación entre los ingresos y los egresos, es necesario formar una asociación entre entradas y salidas de estas.

Con un procesamiento amplio y detallado realizado en el software estadístico STATA, el consultor Álvaro Lalanne logró vincular los ingresos y egresos a partir de varios campos obtenidos de los DUAs de tránsito. Se considera que dado que la mercadería no sufre transformaciones en su paso por la Zona Franca no cambia ni su origen ni clasificación arancelaria. Entonces, consiguió asociar todas las operaciones de salida de una Zona Franca de los años 2018 a 2020 con todas las operaciones de ingreso. Por medio de esta asociación, fue posible describir los flujos que utilizan una Zona Franca de los que no.

En base a esta metodológica, el Área de Economía & Información realizó este procesamiento innovador, pero ajustando todos sus pasos al software libre R; que es el utilizado por el Instituto. Este proceso fue largo ya que requirió de nuevos conocimientos, pero este procesamiento implicó que se logró replicar de manera robusta los resultados obtenidos por el consultor.

Luego de la asimilación de la metodología a ser utilizada a futuro y con la nueva información actualizada se alcanzó la información para el periodo de análisis del último trienio, 2019-2021. El alcance, los nuevos cuadros con cifras actualizadas y su respectivo análisis fueron incorporados como una nueva sección en el Informe Anual: “Sector Logístico 2021 – Análisis y Estadísticas”.

2.5 Análisis de planteos de la CMPP relativos al puerto, calles y circulación en

Nueva Palmira

A inicios de 2022, la Cámara Mercantil de Productos del País (CMPP) plantea a INALOG nuevas problemáticas relativas al puerto, calles y circulación en Nueva Palmira.

Anteriormente, la CMPP había realizado un planteo concreto a INALOG, sobre problemáticas de acceso al Puerto de Nueva Palmira. A partir de dicho planteo, INALOG realizó la propuesta denominada “Proyecto vial departamental complementario al sistema de Gestión de Accesos al Puerto de Nueva Palmira”, lo que posteriormente resultó en un convenio entre el MTOP y la IC para mejorar la caminería entre las principales plantas de acopio y el Puerto de Nueva Palmira.

Ante los nuevos planteos de la CMPP realizados al inicio del 2022 INALOG realiza un informe donde presenta y desarrolla las problemáticas planteadas por la CMPP, vinculadas con el MTOP. A partir del trabajo realizado, se organizan reuniones de trabajo entre INALOG, CMPP y MTOP.

Los temas planteados son los siguientes:

- Análisis de la adecuación del pavimento de algunos tramos de caminería urbana departamental que soportan tanto tránsito pesado, así como vehículos livianos vinculados al puerto de Nueva Palmira, sin incluir en el convenio ejecutado.
- Análisis de los sentidos de circulación de la caminería urbana departamental de forma de mejorar el flujo vehicular de la zona y evitar interferencias.
- Implementación de la digitalización del Sistema de Gestión de Accesos al Puerto de Nueva Palmira en época de zafra.

- Análisis de los sentidos de circulación de la caminería urbana departamental de forma de mejorar el flujo vehicular de la zona y evitar interferencias.
- Necesidad de un nuevo puente San Salvador

En la reunión mantenida con el MTOP, se plantean los temas planteados en el informe del INALOG y algunos otros temas como: seguridad vial en un tramo concreto de la ruta, planificación sobre el cruce de tránsito en el Puente San Salvador, coordinación entre los cortes de puentes debido a las obras y las épocas de zafra, entre otros.

Se puede destacar que del análisis realizado por el MTOP de la situación del puente San Salvador, se decidió que realizará un nuevo puente. Las citadas reuniones de trabajo permitieron un intercambio de información más cercano entre la CMPP y el MTOP, a efectos de coordinar y buscar las soluciones a problemas de larga data.

3. PROMOCIÓN DEL URUGUAY LOGÍSTICO

3.1 Expo Dubai 2020

Visita a la Embajada de Uruguay en Abu Dhabi y reunión con Etihad Airlines

En la tarde del día 10 de enero, en el marco de la semana de la conectividad de la Expo Dubái 2020, el Lic. Emilio Rivero, el Cap. Nav. (R) Daniel Loureiro y la Lic. Elisa Kuster visitaron la Embajada de Uruguay en Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos.

Posterior a la visita a la embajada, el gerente general de INALOG junto al Embajador Alvaro Ceriani mantuvieron una reunión con el Sr. Alexander Featherstone, VP Network Planning & Alliances de Etihad Airlines.

En dicha reunión se abordaron las características que hacen de Uruguay un *hub* para la región, haciendo foco en las características del régimen de aeropuerto libre y como el país se ha venido posicionando como un CDR para compañías farmacéuticas de escala mundial, a la vez que se presentó la multimodalidad de las distintas plataformas logísticas que se conectan con la región y el mundo.

Por su parte desde Etihad Airlines se compartió la visión de la compañía con relación al mercado sudamericano y el mundo.

Delegación de INALOG y ANP mantuvo diversas reuniones en Dubái

El día 11 de enero, la delegación de INALOG y ANP con el apoyo de la Embajada de Uruguay en Emiratos Árabes Unidos mantuvieron reuniones con la Aduana de Dubái, MSC Company y el Aeropuerto Internacional de Dubái.

En horas de la mañana, en la visita a la Aduana de Dubái, la delegación fue recibida por el H.E. Ahmed Mahboob Musabih, CEO of Ports, Customs and Free Zone Corporation, director general of Dubai Customs, quien comentó el funcionamiento de la aduana, como la misma lleva adelante los controles inherentes a la vez que facilita la operativa para no generar sobre costos. Mencionó adicionalmente la figura del Operador Económico Autorizado y como este debe vincularse con la facilitación de las operaciones logísticas para la reducción de costos y de tiempos.

La delegación de Uruguay comentó las similitudes entre ambas operativas logísticas y como el país se ha venido posicionando como un *hub* logístico en Sudamérica, lo cual también tiene similitudes con el posicionamiento que tiene Dubái con los países del Golfo Pérsico.

Posteriormente, la delegación mantuvo una reunión con los representantes locales de la empresa MSC Company, la cual fue recibida por el Sr. Nigel Fernando, Managing director – Middle East, Gulf Region y Sr. Junaid Sharaf, General Manager. En la reunión se comentaron las tendencias globales de la industria a nivel mundial y cómo desde su óptica se está cambiando el concepto de “Just in time” por “Just in case” buscando siempre estar lo más cerca del cliente.

A su vez se comentaron cuáles son las principales características que hacen de Uruguay un país logístico por naturaleza y qué atributos han permitido al país ser hoy un país prestador de servicios logísticos para la región y el mundo.

En horas de la tarde, la delegación visitó el Aeropuerto Internacional de Dubái, en el cual fueron recibidos por Major General Pilot Ahmad Mohammed Bin Thani, Assistant Commander for Seaports and Airports Affairs. En la reunión se explicó la operativa de logística aérea llevada adelante por Dubái, dicho emirato cuenta con 2 aeropuertos internacionales, el de DXB mayoritariamente vinculado al movimiento de pasajeros y el aeropuerto de Al Maktoum vinculado mayoritariamente al movimiento de mercadería, explicando cómo se conectan entre ellos.

Por su parte la delegación de Uruguay comentó las características del régimen de aeropuerto libre con el que cuenta el país, único en Sudamérica, y cómo este régimen combinado con las otras plataformas logísticas, como lo son puerto libre, zonas francas y depósitos aduaneros particulares, sumada a la extensa red vial integrada a la región permiten desarrollar una logística multimodal desde Uruguay para la región, lo que ha llevado a que muchas empresas internacionales implementen su CDR en el país.

INALOG y ANP visitaron a DP World, Jebel Ali Free Zone y Jebel Ali Port

En la mañana del 12 de enero la delegación de Uruguay conformada por Emilio Rivero gerente general de INALOG, Daniel Loureiro vicepresidente de la ANP y Elisa Kuster subgerente comercial de la ANP acompañados por Alvaro Ceriani embajador de Uruguay en Emiratos Árabes Unidos se reunieron con autoridades de DP World, World Logistics Passport (WLP) y de Jebel Ali Free Zone (Jafza); finalizando con la visita a Jebel Ali Port en Dubái.

En la reunión las autoridades de DP World presentaron la compañía y su posicionamiento global haciendo hincapié en la región sudamericana. La delegación uruguaya, por su parte, mencionó las potencialidades del país que lo han posicionado como un *hub* para Sudamérica. Desde el WLP se presentó el programa y se discutió cómo podría desarrollarse el mismo en Uruguay.

Por otra parte, el Senior Manager – Sales de Jafza presentó dicha zona franca, sus características y sus mercados en la región del golfo, la delegación de Uruguay mencionó las características de las zonas francas uruguayas y su marco jurídico; a continuación, se realizó una recorrida por las instalaciones portuarias del Jebel Ali Port.

En horas de la tarde la delegación visitó la Expo Dubái 2020, visitando el pabellón de Uruguay y el resto de la feria junto a Uruguay XXI.

Reuniones con Maersk y Emirates Airlines en Dubái

La delegación de Uruguay fue recibida en las oficinas de Maersk por el Managing director de Emiratos Árabes Unidos, Oman y Qatar, quién comentó cómo fue el año 2021 y las perspectivas de Maersk para los años venideros, en general mencionó sobre la coyuntura del sector marítimo a nivel mundial y en particular en la región del Golfo Pérsico.

Adicionalmente comentó que la irrupción de la variante ómicron del Covid-19, que ha generado un aumento exponencial de contagios a nivel mundial, está planteando nuevamente un escenario muy desafiante a la industria, generando congestiónamiento de buques en los principales puertos del mundo y generando retrasos en las cadenas de abastecimiento, falta de productos básicos en los mercados y una nueva presión sobre el nivel de precio de los fletes.

La delegación de Uruguay describió la coyuntura en Sudamérica y en particular la vinculada al Puerto de Montevideo, adicionalmente profundizó en la temática vinculada a las características del régimen de puerto libre y como Montevideo se ha posicionado como un *hub* para la región, combinado la multimodalidad dada las características de las zonas francas, aeropuerto libre y depósitos aduaneros particulares con los que cuenta el país, los cuales están conectados a los principales mercados de consumo de Sudamérica.

Por su parte, el gerente general de INALOG mantuvo una reunión con las autoridades de Emirates Airlines vinculadas al manejo de carga, en la cual profundizaron en la temática del régimen de aeropuerto libre y la potencialidad de este que ha permitido a Uruguay posicionarse como un CDR para productos farmacéuticos entre otros.

Por su parte el VP Cargo Global Sales & Comercial de Emirates Airlines comentó sobre las operaciones que tienen actualmente en Sudamérica y cómo visualizan el posicionamiento de Emirates en la región en el futuro, en la cual integrarán conexiones a través de otros nodos globales aeronáuticos más allá de su *hub* en Dubái.

3.2 Visita presidencial a Expo Dubái

El día 21 de febrero, Uruguay celebró su Día Nacional en la Expo Dubai, al cual concurrió una misión liderada por el presidente de la república, Dr. Luis Lacalle Pou y una delegación de más de 70 empresas e instituciones uruguayas, en la cual participó el Instituto Nacional de Logística, representado por su presidente Ing. Civil. Alvaro Olazabal.

La Expo Dubái, fue una exposición universal en la que confluyeron más de 200 participantes, entre países, organizaciones multilaterales, empresas e instituciones educativas. Uruguay al participar en esta feria internacional, persiguió entre otras cosas, presentar al país como centro de negocios en América del Sur y referente en producción agointeligente, tecnologías y energías limpias, así como país de puertas abiertas para quienes lo eligen para vivir, trabajar e invertir.

La misión oficial encabezada por el Presidente de la República junto a cinco ministros del Gobierno, con una muy buena organización realizada por Uruguay XXI, dejó un mensaje oficial claro para Emiratos Árabes Unidos del interés del Uruguay de estrechar y potenciar lazos, aspecto básico de cualquier relación binacional que pretenda ser duradera y beneficiosa. El presidente de la república realizó una presentación en la expo acerca de los atributos y características del país, que según palabras del comisario general de la expo, Jeque Nahyan Bin Mubarak, hacen que Uruguay destaque como un referente en sustentabilidad ante Latinoamérica y el mundo. El presidente invitó a invertir en Uruguay y lo presentó como un destino seguro, además de destacar la

libertad y la estabilidad de este. Insistió en que, en un mundo tan turbulento, el país asegura una institucionalidad y una normativa confiables.

Aseguró finalmente, que el Uruguay se encuentra en un camino de compromiso con el ambiente, y que hoy en día no se puede separar lo económico de este aspecto.

La concurrencia de la misión uruguaya a la Expo Dubái permitió mostrar interés en relacionarse, aspecto clave si se pretende despertar la atención sobre nuestro país para generar vínculos económicos, comerciales, culturales, turísticos, etc. A su vez, en un mundo donde la producción, el comercio y la logística que los articula, se han globalizado, es fundamental transmitir información de las características de nuestro país, principalmente de los atributos tanto de nuestra producción, como para la localización de inversiones y servicios, y en particular de los beneficios con que se pueden contar para una potente proyección regional e internacional.

Las actividades desarrolladas durante la estadía de la misión en Dubái, resultaron en hitos importantes, siendo alguno de ellos los siguientes.

En el marco de la misión, se concretó la firma entre la Cámara de Dubái y la Cámara de Comercio y Servicios de Uruguay (CCSUY), de una memoria de entendimiento para ampliar la cooperación económica y fomentar, promover y facilitar una cooperación efectiva en las áreas de comercio, industria y servicios. Las Cámaras de Dubái y la CCSUY alinearán sus esfuerzos para facilitar y ampliar la cooperación, el comercio y los negocios entre sus respectivos miembros. Las dos entidades intercambiarán información relacionada con asuntos económicos, comerciales e industriales, incluyendo información sobre sectores de interés mutuo, así como oportunidades de negocio.

Durante la estadía de la misión, Uruguay realizó un foro de negocios para contrapartes emiratíes, que permitió a través de presentaciones de los ministros de economía e industria, brindar la información clave y de interés sobre la economía, el agro, el turismo, la industria, la energía y la logística de nuestro país. El foro también permitió establecer contactos entre empresarios nacionales y emiratíes, ambientando ampliar las relaciones empresariales.

Se realizó en la Expo Dubái, un espectáculo artístico del Sodre de alto nivel que caracterizó la sensibilidad cultural de nuestro país.

La participación de Uruguay en la Expo Dubái y la reciente misión oficial que concurrió a la misma, vino a reforzar el camino seguido en las relaciones entre Uruguay y EAU, en particular lo atinente al programa de pasaporte logístico mundial (World Logistics Passport, WLP).

En efecto, en el año 2021, Dubái Logistics World (DLW) y el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay (MRREE), firmaron un memorándum de entendimiento para colaborar a implementar el World Logistics Passport (WLP) en Uruguay.

El memorándum se celebró dentro del contexto más amplio de colaboración entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Emiratos Árabes

Unidos, incluido el Acuerdo Bilateral de Cooperación Económica, Comercial y Técnica entre los dos países, suscrito en Montevideo el 29 de mayo de 2009.

Dubái Logistics World (DLW) es propietario del World Logistics Passport (WLP), un programa de lealtad en el que los miembros reciben beneficios a cambio de lograr un incremento en el comercio en los hubs de los socios.

DLW es propiedad en un 100% de Ports Customs and Freezone Corporation (PCFC), la cual es una entidad Gubernamental de Dubái, responsable por la facilitación del comercio y la logística en Dubái, incluyendo sus Aduanas.

El World Logistics Passport (WLP) conecta a sus miembros, entre los que se encuentran los comerciantes y agentes de carga más grandes y de más rápido crecimiento del mundo, con socios en los mega hubs (centros) de comercio selectos a nivel mundial.

Hoy día, tanto la Terminal de Carga del Aeropuerto Internacional de Carrasco como la Administración Nacional de Puertos (ANP), integran el programa WLP como socios.

Teniendo en cuenta que el mundo es cada vez más globalizado, todo lo dicho anteriormente, muestra un conjunto de actividades que son necesarias para abrir nuevos caminos para el crecimiento de la economía y de las empresas uruguayas, así como captar nuevas inversiones y servicios que se radiquen en nuestro país.

EAU ha sido identificado como un mercado para relacionarse más intensamente, y las instancias de dar a conocer y brindar información sobre nuestros atributos, es un aspecto primario clave que, con el tiempo, permitirá captar y materializar oportunidades de negocios.

3.3 Logipharma 2022

Luego de que no se realizara bajo el formato presencial en los años 2020 y 2021 por causa de la pandemia ocasionada por el Covid-19, en 2022 el INALOG volvió a participar presencialmente junto a Uruguay XXI, Latin America City Cargo, Zonamérica y Aero Cargas en el evento LogiPharma 2022 realizado en Niza, Francia.

LogiPharma es el evento de referencia vinculado a la logística del sector farmacéutico a nivel mundial. Desde su creación, miles de profesionales de la cadena de suministro de las principales compañías farmacéuticas, han participado en el mismo intercambiando sobre las nuevas tendencias de la industria, estableciendo nuevos contactos en el lugar y brindando a los participantes del evento acceso a los líderes de la cadena de suministro de las farmacéuticas más importantes a nivel mundial.

Dicha participación fue la cuarta presencia consecutiva de Uruguay en dicho evento a través de un stand país, con el objetivo de profundizar su posicionamiento como *hub* logístico y centro de distribución regional de productos farmacéuticos para el mercado latinoamericano.

3.4 Conferencia sobre oportunidades comerciales entre Ecuador y Uruguay:

logística y servicios

El 16 de agosto, se realizó la conferencia “Oportunidades comerciales entre Ecuador y Uruguay: logística y servicios”. El INALOG participó como expositor a través del gerente general, Lic. Emilio Rivero. Asimismo, expusieron María Dolores Mejía, gerente general en Logistics Unlimited S.A. Logunsa (Ecuador) y el Ing. Juan Opertti, consejero del INALOG y Coordinador Relaciones Institucionales de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay.

Se contó con la presencia del presidente del INALOG, Ing. Álvaro Olazabal. Asimismo, dieron palabras de bienvenida el presidente de la Cámara de Comercio de Guayaquí, Miguel Ángel González, el Embajador de Uruguay en Ecuador, Ricardo Baluga y el Director de la DIPCI, Emb. Beraldo Nicola.

El objetivo de esta conferencia fue fortalecer los vínculos comerciales entre ambos países, siendo ésta la primera de muchas acciones que se planean realizar. La idea era comentar sobre la experiencia logística del Uruguay y el éxito de las ZZFF, tanto en productos como servicios. A su vez que los representantes ecuatorianos compartieron sus experiencias en estos rubros también.

La primera exposición fue la del Lic. Rivero, quien comentó las bondades de Uruguay como país confiable, ubicado estratégicamente y facilitador en las áreas de comercio. Enfatizó en que Uruguay no sustituye a nadie, sino que pretende complementar una red logística en Latinoamérica, por lo que este tipo de intercambios se vuelven fundamentales.

Destacó a Uruguay como puerta de entrada y salida a la región, puesto que se puede acceder a los principales mercados del cono sur de Sudamérica y a su vez salir de la región al mundo. Mencionó que ofrece Uruguay en cuanto a normativa, sinergia público-privada, infraestructura y empresas tecnificadas. Finalmente describió los regímenes de puerto-aeropuerto libre y depósitos aduaneros particulares, dejándole al Ing. Opertti la mención del régimen de Zonas Francas dado su expertise.

El Ing. Juan Opertti comentó primeramente sobre la historia de las cadenas de suministro, y cómo han cambiado, sobre todo luego de la pandemia. Mencionó que se tuvo que reformular y esto generó una aceleración y una reinversión en el sector. Describió el régimen de Zonas Francas que rige en Uruguay, sus ventajas competitivas, la localización de éstas en el país y su contribución a la inversión, exportaciones y al empleo (7% del PBI en Uruguay lo representan las ZZFF). Comentó los objetivos existentes y los que están por venir como la promoción de la descentralización y desarrollo regional, el aumento de valor agregado nacional, entre otros. Mencionó también las actividades permitidas, el impacto positivo del régimen y algunos datos principales, entre ellos la contribución a la inversión.

Por su parte, la gerente general de Logistics Unlimited S.A. Logunsa, María Dolores Mejía, comentó sobre las facilidades de infraestructura con las que cuenta Ecuador, que es puerta de entrada para el mercado andino, contando con una red de carreteras y

ferrocarriles que lo facilitan. Mencionó las bondades del sector logístico en Ecuador, y detalló sobre sus vías navegables, sus terminales portuarias, muelles, entre otras.

Finalmente, se generó un espacio para preguntas en donde ambas partes se nutrieron de información muy valiosa.

3.5 WCO Technology Conference & Exhibition

El Instituto Nacional de Logística participó de la WCO Technology Conference & Exhibition, a través de una delegación integrada por su Gerente General y sus miembros del Consejo de Dirección (representantes de la Dirección Nacional de Aduana, Asociación de Despachante de Aduana y la Cámara Nacional de Comercio y Servicio).

Dicho evento se desarrolló en la ciudad de Masstricht entre el martes 18 de octubre y el jueves 20 de octubre bajo el tema “Impulsar el desempeño de las Aduanas con datos y tecnología en el panorama cambiante del comercio mundial”, la Conferencia de Tecnología tiene como objetivo explorar soluciones basadas en tecnología que permitan a las Aduanas operar en un entorno totalmente digital y crear un modelo operativo que capture y explote los datos de todo el ecosistema comercial.

En la primera jornada junto a la delegación también participó el Embajador de Uruguay en Países Bajos, Dr. Alvaro González Otero.

3.6 Visita al puerto de Rotterdam

El Instituto Nacional de Logística mantuvo una reunión con las autoridades de Puerto de Rotterdam, en el marco de su participación en el WCO Technology Conferencia & Exhibition, el pasado 21 de octubre.

En dicha visita la delegación del INALOG conformada por su Gerente General y por sus consejeros por la Dirección Nacional de Aduana, Asociación de Despachante de Aduana y la Cámara de Comercio y Servicios del Uruguay estuvieron acompañados por el Embajador y la Cónsul de Uruguay en Países Bajos.

Diferentes funcionarios especialistas del Puerto de Rotterdam realizaron presentaciones sobre el trabajo del Puerto, en especial, sobre los siguientes temas: información general, digitalización e innovación. Finalmente, realizó una exposición general sobre procesos aduaneros por parte de un Asesor Principal de asuntos internacionales de la Aduana neerlandesa.

De las presentaciones realizadas por los especialistas del Puerto de Rotterdam, se destacan que en dicho Puerto trabajan de forma directa 1.300 empleados, mientras que un total de unas 565.000 personas se desempeñan en servicios conexos con el puerto. Unas 3.000 empresas trabajan en el Puerto, que tiene 80 terminales y una extensión total de 42km.

3.7 Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuaria, evento organizado por Brasil Export

El 19 y 20 de octubre de 2022 se celebró en Brasilia el seminario “Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuaria” organizado por Brasil Export, participando del mismo, el presidente del INALOG, Ing. Civil Alvaro Olazábal. Se trató de un evento multitudinario con más de 300 presentes, de alto nivel empresarial y técnico, que contó con la presencia de tres ministros (Economía, Minería e Infraestructura) y múltiples secretarios de estado, autoridades nacionales, estaduais y destacados empresarios del rubro. Entre los expositores del Forum, estuvieron: Paulo Guedes, Ministro de Economía; Marcelo Sampaio, Ministro de Infraestructura; Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq; Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Otto Burlier, Diretor de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura; Larissa Amorim, Subsecretária de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, etc.

El seminario abordó temas de especial interés para Uruguay como ser tecnología y sustentabilidad de los puertos, integración hidroviaria, corredor bioceánico, transporte multimodal, desafíos para la infraestructura y cambios en la matriz energética en los puertos. La Embajada de Uruguay en Brasil participó del evento, siendo el Sr. Jefe de Misión, Embajador Guillermo Valles expositor en el panel “Integración Hidroviaria: el corredor logístico Laguna Merín – Laguna de los Patos”.

Una breve reseña de las presentaciones del seminario, se describe resumidamente a continuación.

Las presentaciones evidenciaron la revolución que viene llevándose a cabo en el sector portuario e hidroviario brasileño, tanto en termino de nuevas inversiones como perfeccionamiento de los marcos regulatorios, federales y estaduais, con un enfoque de competitividad.

La presentación del Ministro de Economía, Paulo Guedes, trató principalmente sobre el crecimiento de la economía de Brasil en los próximos años. El citado jerarca afirmó que Brasil está al comienzo de un ciclo de crecimiento. A su vez, manifestó que, en materia de energías renovables, Brasil ocupa un lugar destacado, habiendo recibido propuestas de interés por parte de varias empresas europeas, motivadas, según el orador, por el bajo costo de producción a nivel nacional de la energía de fuente limpia y renovable, siendo el mismo casi un 50% más barato que en Europa. Desde el punto de vista de la logística, mencionó la existencia de varios impuestos en detrimento de la industrialización del país, poniendo, como ejemplo, el hecho de que costaría 40% más barato transportar acero desde China a Brasil que transportarlo dentro de los límites territoriales nacionales. Razón por la cual, existe un proyecto de reforma tributaria, actualmente a consideración de la Cámara de Senadores.

El panel de las “Tecnologías Incorporadas a la Gobernanza de las Autoridades Portuarias” tuvo como orador al Director de Gestión y Modernización Portuaria del Ministerio de Infraestructura, Otto Burlier. De esta presentación cabe destacar dos proyectos llevados adelante por el Ministerio de Infraestructura brasileiro, con miras a facilitar y agilizar los trámites aduaneros, reduciendo el tiempo y costo de las

operaciones: la “Janela Única de Exportação Aquaviária”, equivalente a la VUCE en Uruguay, y la plataforma Port Community System (PCS), sistema software que integra toda la información y datos relativos al comercio marítimo y a la actividad portuaria.

El "panel sur" trató sobre Integración Hidroviaria: el corredor logístico Laguna Merín – Laguna de los Patos y contó con las ponencias del Embajador del Uruguay Guillermo Valles y del Sr. Fernando Côrrea dos Santos, Superintendente de Proyectos Portuarios y Aquaviarios de EPL (integrante del Grupo de Trabajo creado para la viabilidad de la Hidrovía Uruguay Brasil). En la ocasión se recordó el compromiso de ambos países, en la concreción de una obra de infraestructura binacional, como lo es la Hidrovía Uruguay - Brasil, la que, con un costo poco significativo en términos relativos, tendría un fortísimo impacto en cuanto al desarrollo y la integración de las regiones más pobres de ambos países.

El "panel norte" trató sobre “la Transformación de Vías Navegables en Hidrovías” y contó con la presentación del Director General de la ANTAQ, Sr. Eduardo Nery Machado. Las conclusiones que quedaron de manifiesto en dicho panel consistieron en: la necesidad de una política pública hidroviaria, la existencia de una autoridad única en materia de hidrovías (ANTAQ) y en la distinción entre una hidrovía y un curso de agua navegable. Fue en dicha instancia en que, públicamente, el Director General de la ANTAQ reconoció los esfuerzos de Uruguay para avanzar en el proyecto de hidrovía binacional, al tiempo que se comprometió a complementar esos esfuerzos desde su rol institucional y también. ANTAQ aspira a contar con una nueva política hidroviaria, cuyo objetivo sería el transformar las vías navegables existentes en verdaderas hidrovías. Al respecto, el proyecto de Laguna Merín-Laguna los Patos encabeza esta nueva visión de gestión hidroviaria.

Adicionalmente a lo anterior y entre otras cosas de las presentaciones, se pueden mencionar también como algunos puntos de interés para el Uruguay, los siguientes:

- La revalorización estratégica en el Brasil del transporte hidroviario, como parte de la política de infraestructura de transporte y competitividad del sector agroindustrial y minero, así como para el transporte de pasajeros.
- La determinación de avanzar en una política de estado en materia de concesiones hidroviarias, como se ha sido exitoso en Brasil con las centenares de concesiones aeroportuarias, rodoviarias, portuarias, etc.
- El rol preponderante de la ANTAQ, institución que, de aprobarse un proyecto de ley, pasaría a ser la autoridad nacional en materia hidroviaria.
- El compromiso público del director general de la ANTAQ, Eduardo Nery, para con el avance del proyecto binacional de la Hidrovía Uruguay – Brasil.
- El énfasis en que esta hidrovía representa un proyecto piloto a partir del cual Brasil habrá de extraer el modelaje jurídico-institucional y operativo para impulsar las concesiones hidroviarias en Brasil, todo lo cual viene a dar mayor solidez y sustentabilidad al proyecto bilateral.

- La amplia divulgación del proyecto de la referida hidrovía en el seno del conjunto empresarial brasileño del sector de infraestructura, que comienza a cobrar conocimiento y potencial interés inversor.

3.8 Event Panama and Uruguay: World class connectivity and logistics options in Latin America

El 1ro de noviembre se realizó un evento organizado por Switzerland Global Enterprise con el fin de explorar dos alternativas de mejora logística en América Latina como puerta de entrada a todos los mercados de la región.

Primeramente, dio la bienvenida el Consultor de Switzerland Global Enterprise América Latina, Adriano Bürgi, quien indicó que dados los sistemas impositivos y burocráticos no unificados en América Latina, el traslado de bienes entre países de la región puede volverse complejo y que las empresas que operan en la región tienen que explorar al máximo todas las posibilidades de consolidación de carga y estructuras que sean eficientes en almacenamiento y manejo, por lo que se vuelve de mucho interés explorar opciones como Panamá y Uruguay, que además de su ubicación geográfica estratégica, han invertido mucho en estructuras eficientes y modernas que abarcan no solo infraestructura física sino también arreglos regulatorios que impulsan la eficiencia operativa.

Luego realizaron su presentación Travis Taliaferro de ProPanamá y Giovanni Ferrari, Gerente General de la Zona Libre de Colón sobre Panamá como *hub* logístico regional en Centroamérica.

Por su parte, representantes de Uruguay realizaron su exposición acerca de las ventajas de Uruguay como Centro de Distribución Regional para Sudamérica. En primer lugar, habló el Embajador de Uruguay en Suiza, Alfredo Raggio. Luego le siguieron las palabras del Gerente General del INALOG, Lic. Emilio Rivero, quien mencionó la ubicación estratégica de nuestro país, que nos posiciona como un proveedor natural de servicios para la región. Informó a las presentes características fundamentales como la confiabilidad, el marco normativo, la sinergia público privada, la infraestructura y los recursos humanos de gran calidad. Además, destacó la estabilidad económica y política, la reducción de costos y los beneficios de centralizar la carga.

Luego le siguieron las palabras de Martin Olmedo quien expuso su testimonio como empresa que opera desde el *hub* uruguayo. Coincidió con las palabras de Lic. Rivero y recalcó su buena experiencia trabajando desde Uruguay.

Finalmente se realizó un pequeño resumen de la reunión y se procedió a un espacio de *networking* para que se concretaran los contactos que surgieran luego de las exposiciones.

3.9 Publicación de separata INALOG en revista PROTAGONISTA

A efectos de incrementar a nivel nacional e internacional información relevante sobre las virtudes y características modernas del Uruguay Logístico, se impulsó la publicación de diferentes contenidos de la logística uruguaya en la Revista Protagonista. Dicha

revista tiene una importante circulación nacional y regional que permite una mejor promoción y posicionamiento del Uruguay como Centro de Distribución Regional.

3.10 Comercio internacional y logística

En el año 2022 se elaboraron por parte del INALOG, una serie de informes denominados “Comercio Internacional y Logística”. Los mismos surgen para mejorar el enfoque de promoción y desarrollo de Uruguay como CDR, o sea, como parte del abordaje programático del Instituto en el proyecto “Promoción de las ventajas de Uruguay como prestador de servicios logísticos y CDR”; el cual se enmarca en el cumplimiento de los objetivos descriptos en el artículo 3 de la Ley 18.697 de creación del INALOG.

En dichos documentos se analizó el intercambio de bienes entre el Mercosur (Uruguay, Argentina, Brasil y Paraguay) y los siguientes mercados extrarregionales:

- Bélgica y Unión Europea
- Estados Unidos
- China

Adicionalmente, cada informe analizó el flujo comercial de bienes que transitaban por nuestro territorio nacional (tránsitos CDR), y fueron intercambiados entre los demás países del Mercosur (Argentina, Brasil y Paraguay) y los mercados extrarregionales mencionados.

El objetivo primario de los mencionados informes fue relevar los principales bienes intercambiados (a nivel de partida de la Nomenclatura Común del Mercosur) entre los países de la región seleccionados (Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay) con Bélgica y Unión Europea; y con las principales economías mundiales, Estados Unidos y China. En segunda instancia, plasmar los principales bienes que circulan en tránsito por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR), entre los orígenes y destinos mencionados.

Los documentos toman como periodo de análisis el último trienio (2019-2021) y expresan sus valores en millones de dólares (MM USD) y en toneladas (TON).

Cabe mencionar, que para la elaboración de cada informe se utilizó la información de los documentos únicos aduaneros (DUAs) de exportación, importación y tránsito extraída del Sistema de Información Logística del INALOG (SIL), y de otras fuentes sectoriales de referencia a nivel local y regional. En dicha elaboración no se incluyó la información de transbordos y reembarcos (operativa de puerto y aeropuerto libre) dado que la misma no se registra mediante el Documento Único Aduanero, ya que la mercadería no ingresa al territorio aduanero uruguayo.

Seguidamente se detallan los principales hallazgos sobre el intercambio comercial de bienes entre el Mercosur (Uruguay, Argentina, Brasil y Paraguay) y los mercados extrarregionales (Bélgica y Unión Europea, Estados Unidos, y China) previamente definidos en cada informe.

Intercambio de bienes del MERCOSUR con Bélgica y Unión Europea

Importaciones de la región (MERCOSUR) con origen extrarregional:

Si analizamos la evolución de las importaciones uruguayas de bienes con origen Bélgica y Unión Europea, se observa que las mismas tuvieron respectivamente una variación punta a punta positiva del 19% (39,5 MM USD en 2019 vs 47 MM USD en 2021) y 39% (923 MM USD en 2019 vs 1.282 MM USD en 2021).

**Importaciones uruguayas con origen Bélgica - USD CIF MM -
trienio 2019 - 2021**

País Origen	2019	2020	2021	Total
BELGICA	39,50	37,76	46,99	124,25

**Importaciones uruguayas con origen Unión Europea - USD CIF MM -
trienio 2019 - 2021**

Regiones	2019	2020	2021	Total
Unión Europea	922,58	973,87	1.281,90	3.178,35

Sumando el total importado por los países seleccionados de la región (Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay), en el último trienio, con origen Bélgica y Unión Europea, se observa que Brasil es el país que más importó desde Bélgica y Unión Europea con un 90% (11.275 MM USD) y 79% (103.523 MM USD) de participación respectivamente, seguido por Argentina con 8% (972 MM USD) y 18% (24.265 MM USD), luego Uruguay con 1% (124 MM USD) y 2% (3.178 MM USD) y por último Paraguay con 1% (77 MM USD) y 1% (1.506 MM USD).

**Total importado con origen Bélgica y
Unión Europea - USD MM - 2019 - 2021**

	Bélgica	Unión Europea
Brasil	11.275	103.523
Argentina	972	24.265
Uruguay	124	3.178
Paraguay	77	1.506

Los principales productos importados en millones de dólares por la región, en el último trienio, con origen Bélgica y Unión Europea fueron sueros, vacunas, sangre humana y partes y accesorios de vehículos automóviles por parte de Brasil. Sueros, vacunas, sangre humana y medicamentos por parte de Argentina. Sueros, vacunas, sangre humana por parte de Paraguay. Hortalizas preparadas o conservadas y partes y accesorios de vehículos automóviles por parte de Uruguay.

Principales productos importados con origen Bélgica y Unión Europea - USD MM - 2019 - 2021

	Brasil	Argentina	Paraguay	Uruguay
Bélgica	Sueros, vacunas, sangre humana	Sueros, vacunas, sangre humana	Sueros, vacunas, sangre humana	Hortalizas preparadas o conservadas
Unión Europea	Partes y accesorios de vehículos automóviles	Medicamentos	Sueros, vacunas, sangre humana	Partes y accesorios de vehículos automóviles

Exportaciones de la región (MERCOSUR) con destino extrarregional:

Realizando el análisis de la evolución de las exportaciones de bienes uruguayos con destino Bélgica y Unión Europea, se observa que las mismas tuvieron respectivamente una variación punta a punta positiva del 53% (30,6 MM USD en 2019 vs 46,8 MM USD en 2021) y 6% (1.496 MM USD en 2019 vs 1.588 MM USD en 2021).

**Exportaciones uruguayas con destino Bélgica - USD FOB MM -
trienio 2019 - 2021**

País Destino	2019	2020	2021	Total
Bélgica	30,61	31,76	46,79	109,16

**Exportaciones uruguayas con destino Unión Europea - USD FOB MM -
trienio 2019 - 2021**

País Destino	2019	2020	2021	Total
Unión Europea	1.495,78	1.066,71	1.588,14	4.150,63

Si sumamos el total exportado por los países seleccionados de la región (Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay), en el último trienio, con destino Bélgica y Unión Europea, se observa que Brasil es el país que más exportó hacia Bélgica y Unión Europea con un 96% (18.434 MM USD) y 79% (94.142 MM USD) de participación respectivamente, seguido por Argentina con 3% (484 MM USD) y 17% (20.334 MM USD), luego Uruguay con 1% (109 MM USD) y 3% (4.151 MM USD) y por último Paraguay con 0% (22 MM USD) y 1% (1.379 MM USD).

**Total exportado con destino Bélgica y
Unión Europea - USD MM - 2019 - 2021**

	Bélgica	Unión Europea
Brasil	18.434	94.142
Argentina	484	20.334
Uruguay	109	4.151
Paraguay	22	1.379

Los principales productos exportados en millones de dólares por la región, en el último trienio, con destino Bélgica y Unión Europea fueron jugos de frutas u otros frutos y harina de soja por parte de Brasil. Tabaco y sucedáneos y harina de soja por parte de Argentina. Arroz y harina de soja por parte de Paraguay. Arroz y celulosa por parte de Uruguay.

Principales productos exportados con destino Bélgica y Unión Europea - USD MM - 2019 - 2021

	Brasil	Argentina	Paraguay	Uruguay
Bélgica	Jugos de frutas u otros frutos	Tabacos y sucedáneos	Arroz	Arroz
Unión Europea	Harina de soja	Harina de soja	Harina de soja	Celulosa

Tránsitos CDR con origen extrarregional y destino en la región (MERCOSUR):

Al observar el total de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) en el último trienio, con origen Bélgica y Unión Europea y destino en la región (Brasil Argentina y Paraguay), se observa que los mismos tuvieron respectivamente una variación punta a punta positiva de 16% (11,5 MM USD en 2019 vs 13,3 MM USD en 2021) y 4% (512 MM USD en 2019 vs 530 MM USD en 2021).

Paraguay fue el principal país de destino de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con origen Bélgica, con un 43% (18 MM USD) de los mismos en los últimos tres años. Le sigue Argentina con un 34% (14 MM USD).

Por su parte, Argentina fue el principal país de destino de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con origen Unión Europea y destino en la región, con un 53% (756 MM USD) del total. Le siguen Brasil con 24% (343 MM USD) y Paraguay con 23% (329 MM USD).

Tránsitos CDR con origen Bélgica - CIF MM USD - trienio 2019 - 2021					Tránsitos CDR con origen Unión Europea - CIF MM USD - trienio 2019 - 2021				
País de Origen	2019	2020	2021	Total	Regiones	2019	2020	2021	Total
BELGICA	15,69	11,36	15,22	42,27	Union Europea	766,86	591,82	762,06	2.120,74
País de Destino	2019	2020	2021	Total	País de Destino	2019	2020	2021	Total
PARAGUAY	7,25	4,10	6,70	18,05	ARGENTINA	244,30	201,87	309,90	756,07
ARGENTINA	3,42	4,62	6,26	14,30	BRASIL	151,89	96,65	94,15	342,68
BRASIL	0,85	0,43	0,35	1,62	PARAGUAY	115,46	88,25	125,68	329,40
Total	11,52	9,15	13,31	33,97	Total	511,65	386,76	529,73	1.428,15

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero en el último trienio, en millones de dólares, con origen Bélgica y Unión Europea y destino en la región fueron medicamentos por parte de Brasil. Derivados químicos de la celulosa y sueros, vacunas, sangre humana por parte de Argentina. Manufacturas de plástico y perfumes y aguas de tocador por parte de Paraguay.

Principales productos en tránsito CDR con origen Bélgica - 2019 - 2021		
	USD MM	Toneladas
Brasil	Medicamentos	Motores y máquinas motrices
Argentina	Derivados químicos de la celulosa	Tubos de hierro o acero
Paraguay	Manufacturas de plástico	Cerveza de malta

Principales productos en tránsito CDR con origen Unión Europea - 2019 - 2021		
	USD MM	Toneladas
Brasil	Medicamentos	Pescado congelado
Argentina	Sueros, vacunas, sangre humana	Partes y accesorios de vehículos automóviles
Paraguay	Perfumes y aguas de tocador	Cerveza de malta

Los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) con origen Bélgica y destino la región (Argentina, Brasil y Paraguay), intermediaron desde Uruguay 11 millones de dólares en promedio anual en el último trienio. El 11% (1 MM USD) de los tránsitos CDR intermediados fueron intervenidos por una Zona Franca. Por su parte, en términos de peso, nuestro país intermedió en promedio anual 1.393 toneladas; y el 11% (149 TON) de dichas mercaderías con origen Bélgica y destino regional fueron intervenidas por una Zona franca.

Los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) con origen Unión Europea y destino en la región (Argentina, Brasil y Paraguay), intermediaron desde Uruguay 489 millones de dólares en promedio anual en el último trienio. El 42% (203 MM USD) de los tránsitos CDR intermediados fueron intervenidos por una Zona Franca. Por su parte, en

términos de peso, nuestro país intermedió en promedio anual 25.509 toneladas; y el 14% (3.567 TON) de dichas mercaderías con origen Unión Europea y destino regional fueron intervenidas por una Zona franca.

Tránsitos CDR con origen en la región (MERCOSUR) y destino extrarregional:

Al analizar el último trienio, no se registraron datos del intercambio de bienes a través de nuestro territorio aduanero entre los países de la región seleccionados como origen y destino Bélgica.

Si observamos la evolución total en el último trienio de los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) con origen en la región y destino Unión Europea, se visualiza que los mismos tuvieron una variación punta a punta positiva de 7700% en millones de dólares CIF (0,03 MM USD en 2019 vs 2,34 MM USD en 2021) y 578% positiva en toneladas (23 TON en 2019 vs 156 TON en 2021).

De la selección de países de la región, Argentina fue el principal país de origen de los tránsitos por territorio nacional con destino Unión Europea, con un 3% (2,35 MM USD) de participación sobre el total en el último trienio.

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero en el último trienio, en millones de dólares, con origen en la región y destino Unión Europea fueron centrifugadoras por parte de Brasil. Aceite de jojoba y sus fracciones por parte de Argentina. Máquinas, aparatos y artefactos de cosechar o trillar por parte de Paraguay.

Principales productos en tránsito CDR con destino Unión Europea - 2019 - 2021		
	USD MM	Toneladas
Brasil	Centrifugadoras	Centrifugadoras
Argentina	Aceite de jojoba y sus fracciones	Aceite de jojoba y sus fracciones
Paraguay	Máquinas, aparatos y artefactos de cosechar o trillar	Semillas y frutos oleaginosos

El 32% (28 MM USD) del total de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con destino Unión Europea en el trienio (87 MM USD), corresponde a movimientos que tienen como país de origen Noruega. Esto sucede ya que la empresa noruega Aker Biomarine Antarctic As (que se dedica a la pesca y procesamiento de Krill en la Antártida) cuenta con un barco con bandera noruega, que trae la carga de Krill al puerto de Montevideo, una parte sale en contenedores a los clientes del mundo y otra es llevada a sus depósitos extraportuarios locales.

Del análisis de la información presentada en este documento, podemos observar que Uruguay logró captar a través de los tránsitos por nuestro territorio aduanero, menos del 1% (1,6 MM USD) de las mercaderías importadas por Brasil y un 1,5% (14 MM USD) de las mercaderías importadas por Argentina provenientes de Bélgica en el trienio. Sin embargo, se logró captar una mayor cantidad de dichas mercaderías importadas por Paraguay, alcanzando un 23,4% (18 MM USD). Sucede una situación similar en las cargas provenientes de la Unión Europea, en las cuales nuestro país logró captar prácticamente el mismo porcentaje con destino Brasil (342,6 MM USD), un 3% (756 MM USD) de las mismas con destino Argentina y un 22% (329 MM USD) con destino Paraguay.

A su vez, se pueden encontrar coincidencias en las cargas que transitan por Uruguay con relación a los productos que importan los tres principales países de la región (Argentina, Brasil y Paraguay) con origen Bélgica y Unión Europea. Dichos productos son principalmente medicamentos en el caso de Brasil, derivados químicos de la celulosa y sueros, vacunas, sangre humana en el caso de Argentina y manufacturas de plástico y perfumes y aguas de tocador en el caso de Paraguay, sin embargo, los productos mencionados no figuran en el top de productos importados de cada país.

Intercambio de bienes entre el MERCOSUR y E.E.U.U.

Importaciones uruguayas con origen E.E.U.U.:

Si analizamos la evolución de las importaciones uruguayas de bienes con origen E.E.U.U., se observa que las mismas tuvieron una variación punta a punta positiva del 21% en millones de dólares (761 MM USD en 2019 vs 923 MM USD en 2021) y 13% en toneladas (727.218 TON en 2019 vs 822.227 TON en 2021).

Importaciones con origen E.E.U.U. - USD CIF MM - trienio 2019 - 2021					Importaciones con origen E.E.U.U. - toneladas - trienio 2019 - 2021				
País Origen	2019	2020	2021	Total	País Origen	2019	2020	2021	Total
E.E.U.U.	761,12	873,74	922,93	2.557,79	E.E.U.U.	727.218	1.440.717	822.227	2.990.161

Los principales productos importados en millones de dólares por Uruguay, en el último trienio, con origen E.E.U.U. fueron máquinas automáticas para el tratamiento o procesamiento de datos, aparatos eléctricos de telefonía y polímeros de etileno en formas primarias.

Por su parte, los principales productos importados por Uruguay con origen Estados Unidos en toneladas fueron fertilizantes y abonos de origen animal o vegetal, fertilizantes y abonos minerales o químicos, y plásticos y sus manufacturas.

Exportaciones uruguayas con destino E.E.U.U.:

Al estudiar la evolución de las exportaciones de bienes uruguayos con destino E.E.U.U., se observa que las mismas tuvieron una variación punta a punta negativa de -7% en millones de dólares (620 MM USD en 2019 vs 577 MM USD en 2021) y -46% en toneladas (512.802 TON en 2019 vs 275.615 TON en 2021).

Exportaciones uruguayas con destino E.E.U.U. - USD FOB MM - trienio 2019 - 2021				
País Destino	2019	2020	2021	Total
E.E.U.U.	619,87	525,73	577,09	1.722,69

Exportaciones uruguayas con destino E.E.U.U. - Toneladas - trienio 2019 - 2021				
País Destino	2019	2020	2021	Total
E.E.U.U.	512.802	234.758	275.615	1.023.175

Los principales productos exportados en millones de dólares por Uruguay, en el último trienio, con destino E.E.U.U. fueron carne bovina congelada, celulosa y las demás preparaciones y conservas de carne.

Por su parte, los principales productos exportados por nuestro país con destino Estados Unidos, en toneladas fueron celulosa, madera contrachapada y madera aserrada.

Tránsitos CDR con origen E.E.U.U. y destino Brasil, Argentina y Paraguay:

Realizando el análisis del total de los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) en el último trienio, con origen E.E.U.U. y destino Brasil, Argentina y Paraguay, se observa que los mismos tuvieron una variación punta a punta negativa de -4% en millones de dólares (352 MM USD en 2019 vs 337 MM USD en 2021) y 30% positiva en toneladas (13.918 TON en 2019 vs 18.081 TON en 2021).

Paraguay fue el principal país de destino de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con origen E.E.U.U., con un 34% (419 MM USD) de participación de los mismos en los últimos tres años. Le siguen Brasil con un 25% (299 MM USD), y Argentina con un 16% (196 MM USD) respectivamente.

Tránsitos CDR con origen E.E.U.U. - USD CIF MM - trienio 2019 - 2021					Tránsitos CDR con origen E.E.U.U. - toneladas - trienio 2019 - 2021				
País de Origen	2019	2020	2021	Total	País de Origen	2019	2020	2021	Total
E.E.U.U.	461,45	315,93	442,03	1.219,41	E.E.U.U.	18.051	13.619	21.990	53.660
País de Destino	2019	2020	2021	Total	País de Destino	2019	2020	2021	Total
PARAGUAY	182,39	88,77	147,45	418,61	PARAGUAY	7.816	4.670	12.484	24.970
BRASIL	102,04	85,05	112,40	299,49	ARGENTINA	5.220	4.138	4.582	13.941
ARGENTINA	67,41	51,86	76,91	196,19	BRASIL	882	974	1.015	2.870
Total	351,85	225,68	336,76	914,28	Total	13.918	9.782	18.081	41.781

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero en el último trienio, en millones de dólares, con origen E.E.U.U. y destino en la región fueron medicamentos por parte de Brasil. Máquinas y artefactos eléctricos y máquinas y aparatos de imprimir por parte de Argentina. Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos y aparatos eléctricos de telefonía por parte de Paraguay.

Principales productos en tránsito CDR con origen Estados Unidos - 2019 - 2021		
	USD MM	Toneladas
Brasil	Medicamentos	Medicamentos
Argentina	Máquinas y artefactos eléctricos	Materiales colorantes
Paraguay	Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos	Cerveza de malta

Los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) con origen Estados Unidos y destino la región (Argentina, Brasil y Paraguay), intermediaron desde Uruguay 305 millones de dólares en promedio anual en el último trienio. El 29% (88 MM USD) de los tránsitos CDR intermediados fueron intervenidos por una Zona Franca.

Por su parte, en términos de peso, nuestro país intermedió en promedio anual 13.927 toneladas. El 22% (2.997 TON) de dichas mercaderías con origen Estados Unidos y destino regional fueron intervenidas por una Zona franca.

Tránsitos CDR con origen Brasil, Argentina y Paraguay y destino E.E.U.U.:

Al observar el total de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) en el último trienio, con origen regional y destino E.E.U.U., se observa que los mismos tuvieron una variación punta a punta positiva de 1% en millones de dólares (12,68 MM USD en 2019 vs 12,78 MM USD en 2021) y 30% positiva en toneladas (616 TON en 2019 vs 799 TON en 2021).

Paraguay fue el principal país de origen (entre los países seleccionados) de los DUAs de tránsitos con destino E.E.U.U., con un 9% (35 MM USD) de los mismos en los últimos tres años.

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero en el último trienio, en millones de dólares, con origen en la región y destino E.E.U.U. fueron conservas de carne por parte de Brasil. Máquinas y aparatos mecánicos por parte de Argentina. Hilos, cables y demás conductores por parte de Paraguay.

De los tránsitos CDR con destino Estados Unidos, únicamente el 9% de los mismos se originaron en el Mercosur, totalizando 38 MM USD en el último trienio. Esto significa que el Mercosur no se encuentra dentro de los principales orígenes con destino Estados Unidos, el primer y segundo puesto de orígenes lo ocupan Francia con un 33% del total (135 MM USD) y China con un 17% (70 MM USD) respectivamente.

Importaciones de países de la región con origen E.E.U.U.:

En el caso de las importaciones brasileñas medidas en valor, con origen Estados Unidos, Uruguay captó menos del 1% (299 MM USD) de las mismas en el trienio estudiado, a través de los tránsitos que circulan por nuestro territorio aduanero con destino Brasil.

Si observamos las importaciones argentinas medidas en valor, nuestro país logró captar en el trienio un 1,2% (196 MM USD) de las mismas a través de los tránsitos por nuestro territorio aduanero.

Por su parte, si analizamos las importaciones paraguayas medidas en valor, con origen Estados Unidos, Uruguay pudo captar en el trienio un 16,5% (418 MM USD) de estas, a través de los tránsitos por territorio nacional.

Del análisis de la información presentada en este documento, podemos observar que Uruguay logró captar mediante los tránsitos por nuestro territorio aduanero, un bajo porcentaje de las mercaderías importadas por Brasil (1%; 299 MM USD) y Argentina (1,2%; 196 MM USD) provenientes de Estados Unidos en el trienio. Sin embargo, se logró captar una mayor cantidad de dichas mercaderías importadas por Paraguay (16,5%; 418 MM USD).

A su vez, se pueden encontrar coincidencias en las cargas que transitan por Uruguay con relación a los productos que importan los tres principales países de la región (Argentina, Brasil y Paraguay) con origen Estados Unidos. Dichos productos son

principalmente medicamentos en el caso de Brasil, máquinas y artefactos eléctricos en el caso de Argentina y máquinas para el procesamiento de datos en el caso de Paraguay, no obstante, los productos mencionados no conforman el top de productos importados de cada país.

Intercambio de bienes entre el MERCOSUR y CHINA

Importaciones uruguayas con origen China:

Si analizamos la evolución de las importaciones uruguayas de bienes con origen China, se observa que las mismas tuvieron una variación punta a punta positiva del 24% en millones de dólares (1.609 MM USD en 2019 vs 1.996 MM USD en 2021) y 26% en toneladas (493.528 TON en 2019 vs 620.474 TON en 2021).

Importaciones con origen China - USD CIF MM - trienio 2019 - 2021					Importaciones con origen China - Toneladas - trienio 2019 - 2021				
País Origen	2019	2020	2021	Total	País Origen	2019	2020	2021	Total
CHINA	1.609	1.439	1.996	5.044	CHINA	493.528	492.980	620.474	1.606.982

Los principales productos importados en millones de dólares por Uruguay, en el último trienio, con origen China fueron aparatos eléctricos de telefonía, insecticidas, raticidas, fungicidas y máquinas automáticas para el tratamiento o procesamiento de datos.

Por su parte, los principales productos importados por Uruguay con origen China en toneladas fueron abonos minerales o químicos, con varios elementos fertilizantes, fertilizantes, abonos minerales o químicos nitrogenados.

Exportaciones uruguayas con destino China:

Si observamos la evolución de las exportaciones de bienes uruguayos con destino China, se visualiza que las mismas tuvieron una variación punta a punta positiva de 16% en millones de dólares (2.846 MM USD en 2019 vs 3.300 MM USD en 2021) y -5% negativa en toneladas (4.797.110 TON en 2019 vs 4.559.724 TON en 2021).

Exportaciones uruguayas con destino China - USD FOB MM - trienio 2019 - 2021				
País Destino	2019	2020	2021	Total
China	2.846	2.116	3.300	8.263

Exportaciones uruguayas con destino China - Toneladas - trienio 2019 - 2021				
País Destino	2019	2020	2021	Total
China	4.797.110	4.140.368	4.559.724	13.497.202

Los principales productos exportados en millones de dólares por Uruguay, en el último trienio, con destino China fueron carne bovina congelada, soja y celulosa.

Por su parte, los principales productos exportados por nuestro país con destino China, en toneladas fueron soja, madera en bruto y celulosa.

Tránsitos CDR con origen China y destino Brasil, Argentina y Paraguay:

Al analizar el total de los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) en el último trienio con origen China y destino Brasil, Argentina y Paraguay, se observa que los mismos tuvieron una variación punta a punta de 54% positiva en millones de dólares (651 MM USD en 2019 vs 1.003 MM USD en 2021) y 108% positiva en toneladas (84.219 TON en 2019 vs 174.903 TON en 2021).

Paraguay fue el principal país de destino de los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) con origen China, con un 61% (1.369 MM USD) de los mismos en los últimos tres años. Le siguen Argentina con un 33% (753 MM USD), y Brasil con un 6% (137 MM USD) respectivamente.

Tránsitos CDR con origen China - USD CIF MM - trienio 2019 - 2021					Tránsitos CDR con origen China - Toneladas - trienio 2019 - 2021				
País de Origen	2019	2020	2021	Total	País de Origen	2019	2020	2021	Total
CHINA	843	764	1.143	2.750	CHINA	104.587	95.051	192.004	391.642
País de Destino	2019	2020	2021	Total	País de Destino	2019	2020	2021	Total
PARAGUAY	418	344	606	1.369	PARAGUAY	57.796	49.134	127.565	234.495
ARGENTINA	188	211	353	753	ARGENTINA	24.124	26.891	43.245	94.261
BRASIL	45	48	44	137	BRASIL	2.299	3.534	4.093	9.926
Total	651	604	1.003	2.259	Total	84.219	79.559	174.903	338.681

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero en el último trienio, en millones de dólares, con origen China y destino en la región fueron aparatos eléctricos de telefonía e insecticidas, raticidas, fungicidas por parte de Paraguay. Juguetes, juegos, videoconsolas o videojuegos y máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos por parte de Argentina. Máquinas y aparatos de imprimir y sueros, vacunas, sangre humana por parte de Brasil.

Los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con origen China y destino la región (Argentina, Brasil y Paraguay), intermediaron desde Uruguay 753 millones de dólares en promedio anual en el último trienio. El 22% (166 MM USD) de los tránsitos CDR intermediados fueron intervenidos por una Zona Franca.

Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio trianual 2019-2021 (millones de USD).

	Destino		AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
	Origen					
Sin intervencion de Zonas Francas	AEROPUERTO	0	1	1	2	
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR	0	20	0	21	
	PASO FRONTERA	0	0	0	0	
	PUERTO	1	557	6	565	
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO	14	9	1	25	
	PASO FRONTERA	0	1	0	1	
	PUERTO	3	119	12	134	
	OTRO-S/I	1	5	0	6	
	TOTAL	20	713	20	753	

Por su parte, en términos de peso, nuestro país intermedió en promedio anual 112.892 toneladas. Aunque solamente el 7% (8.150 TON) de dichas mercaderías con origen china y destino regional fueron intervenidas por una Zona franca.

**Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio trianual 2019-2021 (Toneladas).**

	Destino		AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
	Origen					
Sin intervencion de Zonas Francas	AEROPUERTO		0	9	38	47
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR		0	2.061	11	2.072
	PASO FRONTERA		0	0	1	1
	PUERTO		15	91.800	10.807	102.623
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO		16	138	9	163
	PASO FRONTERA		0	92	8	100
	PUERTO		48	6.663	769	7.480
	OTRO-S/I		5	378	23	407
	TOTAL		85	101.141	11.666	112.892

Tránsitos CDR con origen Brasil, Argentina y Paraguay y destino China:

Los niveles de intermediación de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) en el trienio (2019 - 2021) son bajos cuando se selecciona a China como destino y son aún menores cuando se toma en cuenta la región como origen de dichos tránsitos.

Argentina fue el principal país de origen (entre los países seleccionados) de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con destino China, en los últimos tres años, medido en millones de dólares CIF.

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero en el último trienio, en millones de dólares, con origen en la región y destino China fueron extractos de glándulas o de otros órganos por parte de Argentina. Manufacturas de fundición por parte de Brasil y medicamentos por parte de Paraguay.

Principales productos en tránsito CDR con destino China - 2019 - 2021

	USD MM	Toneladas
Brasil	Manufacturas de fundición	Manufacturas de fundición
Argentina	Extractos de glándulas o de otros órganos	Tela sin tejer
Paraguay	Medicamentos	Medicamentos

Importaciones de países de la región con origen China:

En el caso de las importaciones brasileñas medidas en valor, con origen China, Uruguay captó en promedio menos del 1% (137 MM USD) de las mismas en el trienio estudiado, a través de los tránsitos que circulan por nuestro territorio aduanero con destino Brasil.

Si observamos las importaciones argentinas medidas en valor, nuestro país logró captar en el trienio un promedio de 2,4% (753 MM USD) de las mismas a través de los tránsitos por nuestro territorio aduanero.

Por su parte, si analizamos las importaciones paraguayas medidas en valor, con origen China, Uruguay pudo captar en el trienio un 13% (1.369 MM USD) en promedio de estas, a través de los tránsitos por territorio nacional.

Del análisis de la información presentada en este documento, podemos observar que Uruguay logró captar a través de los tránsitos por nuestro territorio aduanero, un bajo porcentaje de las mercaderías importadas por Brasil (1%; 137 MM USD) y provenientes de China en el trienio. De las mercaderías importadas por Argentina se logró captar un porcentaje apenas mayor con respecto a Brasil, pero el mismo sigue siendo bajo (2,4%; 753 MM USD). Sin embargo, se logró captar un porcentaje significativamente mayor de mercaderías importadas por Paraguay (13%; 1.369 MM USD).

A su vez, se pueden encontrar coincidencias en las cargas que transitan por Uruguay con relación a los productos que importan los tres principales países de la región (Argentina, Brasil y Paraguay) con origen China, lo que demuestra consistencia en la información analizada. Dichos productos son máquinas y aparatos de imprimir y sueros, vacunas, sangre humana en el caso de Brasil. Juguetes, juegos y máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos en el caso de Argentina. Aparatos eléctricos de telefonía e insecticidas, raticidas, fungicidas en el caso de Paraguay. Sin embargo, es de destacar que, dichos bienes no aparecen en el top de productos importados por cada país.

Uruguay no ha logrado captar mucha carga proveniente de China con destino Brasil y Argentina, por lo cual entendemos que las empresas del gigante asiático podrían aumentar su flujo comercial con destino a la región si pudieran conocer en mayor medida los regímenes promocionales que nuestro país ofrece para esta finalidad.

Como última consideración, los niveles de bienes originarios del Mercosur con destino China que transitaron por nuestro país son significativamente bajos si los comparamos con el flujo contrario. En síntesis, la captación de exportaciones originarias del Mercosur con destino China que transitan por el Uruguay es muy baja.

4. CAPACITACIÓN Y FORTALECIMIENTO DEL SECTOR LOGÍSTICO

4.1 CONFERENCIAS

Presentación Proyecto Terminal Multimodal Puerto Seco de Rivera

En el marco del desarrollo del proyecto Puerto Seco de Rivera que lleva adelante la ANP, el INALOG concurre a la presentación del Data Room con la presencia del Intendente de Rivera, Richard Sander, el presidente de ANP, Juan Curbelo y el Vicepresidente de ANP Daniel Loureiro. El puerto seco, ubicado en el Departamento de Rivera, limítrofe con el sur de Brasil, cuenta hoy con un espacio territorial definido, con acceso vial y ferroviario, y un Decreto reglamentario (Dec. 39/022).

Luego de la presentación del proyecto, se realizó la visita al terreno del Puerto Seco, con las autoridades de la Intendencia de Rivera y la ANP, la participación de la DNA (Dirección Nacional de Aduanas), Inalog, Uruguay XXI, el Centro de Navegación y los empresarios del sector logístico.

Presentación del informe: contribución económica y beneficios generados por el régimen de zonas francas en Uruguay

En la mañana del 27 de abril el gerente general del INALOG participó en el evento organizado por la Cámara de Zonas Francas del Uruguay, en el cual se presentó el informe “Contribución económica y beneficios generados por el régimen de zonas francas en Uruguay” realizado por el Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social.

En dicho informe se concluye que por cada dólar que se exonera bajo este régimen retorna multiplicado por 6 a la economía del país. Con respecto a la inversión, según el informe, las empresas que operan bajo el régimen de zonas francas invirtieron en el año 2019: 499 millones de dólares, lo que equivale al 5,6% de la inversión total de la economía y a su vez generaron 28 mil empleos directos, los cuales en su mayoría emplean a trabajadores con formación terciaria en el país.

Puertos secos multimodales – el caso de Aragón, España

En la mañana del 17 de mayo, se llevó a cabo la conferencia online “Puertos secos multimodales – el caso de Aragón, España” organizada por el INALOG, que contó con la presentación de los expertos Isabel Velasco, directora comercial y Jaime Escobar, Director de Estrategia y Desarrollo Intermodal de Aragón Plataforma Logística.

En primer lugar, se contó con unas palabras de bienvenida del presidente del INALOG, Ing. Alvaro Olazábal, quien destacó que desde el Instituto se considera que esta conferencia es una excelente oportunidad para que la comunidad logística uruguaya, conozca de primera mano el camino de desarrollo recorrido por la Plataforma Logística de Zaragoza – PLAZA, que le ha permitido en un par de décadas, transformarse en uno de los mayores recintos logísticos del continente europeo. Detalló que la concepción de logística regional y de centro intermodal de transportes (ferrocarril, carretera y avión)

posibilitaron a Zaragoza ser una de las ciudades logísticas más importantes de Europa, con conexiones con los más relevantes centros de producción y consumo europeos. Finalmente, consideró que conocer esta experiencia, sus buenas prácticas y temas claves de la concepción del negocio como centro multimodal para la logística regional, es muy provechoso para el sector logístico uruguayo, y de gran importancia para iniciativas similares que nuestro país pueda llegar a impulsar.

Luego comenzó la presentación de la directora comercial, Isabel Velasco, quien comentó que el proyecto lleva casi 20 años de desarrolló en la comunidad autónoma de Aragón y que las variables iniciales para ponerlo en marcha fueron la estratégica localización dentro del continente europeo y la magnífica conexión con el resto del mundo a través del Aeropuerto Internacional de Zaragoza, el ferrocarril y las autopistas y autovías disponibles en esa área.

Gracias a estas dos variables, el gobierno de Aragón decidió poner en marcha una red de plataformas logísticas en su comunidad autónoma. La primera fue la de PLAZA (Zaragoza) en el año 2001, que se convirtió en la plataforma logística más grande de Europa, con más de 13 millones de m². Pero también se encuentran la de Huesca, Fraga y Teruel.

Isabel compartió con los presentes información detallada de qué es Aragón Plataforma Logística, cómo fue su financiación promovida enteramente por el Gobierno de Aragón, cuáles son sus objetivos, su superficie, las empresas instaladas, qué ofrecen, cómo fue avanzando el proyecto en términos de infraestructura, y demás información que los presentes consideraron de gran interés.

Por su parte, el director de Estrategia y Desarrollo Intermodal, Jaime Escobar detalló la temática de multimodalidad de esta plataforma, que es para ellos la suma de infraestructuras (carretera, red ferroviaria, corredores del espacio aéreo, conexiones portuarias), activos logísticos (plataformas logísticas, plataformas intermodales, autopista ferroviaria, aeropuertos) y conectividad (origen, destino, frecuencias).

Mencionó las características de la infraestructura viaria, los puertos, terminales y el aeropuerto de Zaragoza. Además de comentar lo que aporta esta actividad en el PBI nacional y los sectores que cubren dentro de esta plataforma, como automoción, pedercederos, petro químicos, pharma, textil, graneles, entre otros. Finalmente detalló los proyectos estratégicos para conseguir objetivos específicos que se han planteado.

Al concluir las presentaciones, se otorgó un espacio para preguntas que fue muy fructífero para todos los presentes y el presidente del INALOG, Ing. Alvaro Olazábal dio palabras de cierre agradeciendo a los expositores por su tiempo y por compartir su experiencia con nuestro país.

Revolución 5G: hacia el internet de las cosas – Impacto en la industria y la logística

En la mañana del 19 de mayo, se realizó el lanzamiento de la Fundación Tecnología en el Auditorio de Antel a la cual el INALOG concurrió. El presidente del ente Gabriel Gurméndez dio comienzo a la conferencia con unas breves palabras de bienvenida, así como también sobre el futuro y como la nueva tecnología 5G nos da respuestas en microsegundos y permite conectarnos con máquinas.

Seguidamente, realizó una presentación el fundador y presidente de Grupo RAS Rubén Azar, donde realizó una exposición sobre la nueva fundación. La misma es una organización sin fines de lucro y fue creada con el objetivo de promover para el sector logístico, la investigación, innovación, así como la aplicación de nuevos conocimientos tecnológicos. Se presentaron los cometidos y se especificaron las verticales de la fundación explicando que la tecnología atraviesa a las mismas. La fundación por medio de distintas herramientas y cursos busca que se catalice la academia al mundo de las empresas.

Luego disertó el Prof. Ing. Narcís Cardona, director del iTEAM Research Institute, Universitat Politècnica de Valencia. La ponencia se enfocó en los aspectos claves de la nueva tecnología 5G y el impacto de esta en los nuevos sectores de logística, robótica, industria, etc. y como se ha aplicado en Valencia. A su vez, explico que la 5G pretende que “todo lo que puede conectarse, se conecte”. Es decir, misma red para conectar diferentes dispositivos con distintos requisitos. Esta nueva red es ultra flexible ya que permite adaptarse a los dispositivos, evolucionando frente a las anteriores. Es la red de nueva generación conectada, pero con máquinas y comentó que esta tecnología “es más rápida que los sentidos humanos”. En efecto, la “revolución 5G” se desarrolla en el mundo de los dispositivos electrónicos, los sensores, las máquinas y vehículos, y no tanto en el de los teléfonos móviles personales. Este cambio de paradigma en la aplicación de las redes de telefonía móvil, que se orientan ahora hacia sectores industriales, va acompañado del estándar global 5G.

Por último, se contestaron algunas consultas y se realizaron algunas consideraciones finales por medio de un panel de expertos destacando que la 5G genera facilitadores, da flexibilidad, mejora la competitividad y genera nuevos modelos de negocios.

INALOG participó en el Seminario organizado por la Cámara Uruguay-Países Nórdicos.

El 24 de mayo, el INALOG participó en el Seminario titulado Sustentabilidad Nórdica, evento organizado por la Cámara Uruguay-Países Nórdicos en el que participaron los embajadores de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia y diversas autoridades nacionales.

El segundo panel de la mañana abordó la temática “Logística y Servicios Sustentables” y fue moderado por Leonardo Couto, director de Facal & Cia. En el mismo participaron representantes de las empresas AKER BIOMARINE, Moviluno, ODFJELL TERMINALS TAGSA y SCANIA, en donde expusieron las acciones que llevan adelante en materia de sustentabilidad y detallaron cuáles son sus objetivos futuros en la búsqueda de minimizar el impacto ambiental de sus actividades.

Se bautizó en Juan Lacaze el buque Expreso del Plata I de la naviera uruguaya Línea del Plata.

INALOG estuvo presente en la ceremonia de bautismo del buque Expreso del Plata I que se realizó el sábado 28 de mayo, en la que participó el presidente de la República Dr. Luis Lacalle Pou, junto a varios de sus ministros entre otras tantas autoridades nacionales y locales.

El buque Ro-Ro que unirá los puertos de Juan Lacaze y Buenos Aires fue construido especialmente para operar dicha línea, adecuado a las características del Río de la Plata y de los puertos en los que operará, cuenta con una capacidad para transportar 52 camiones de carga por cada viaje, realizando 2 viajes al día: Jun Lacaze/Buenos Aires y Buenos Aires Jun Lacaze; lo que permitirá en una primera etapa transportar 20.000 camiones por año.

La inversión realizada por la compañía naviera local Línea del Plata brindará una opción de transporte multimodal que unirá a las distintas plataformas logísticas de Uruguay con el mercado argentino.

Estudio de impacto de un TLC China-Uruguay sobre el Sector Logístico

Los días 28 y 29 de junio se presentaron los avances de un estudio contratado por el INALOG a la consultora argentina Quipu sobre el impacto en el sector logístico de un potencial TLC Uruguay-China. Se convocó a los diferentes representantes del sector logístico con el objetivo de intercambiar y recabar información de cada subsector para colaborar en el desarrollo del estudio, y además, posibilitar que las cámaras tomaran mayor conocimiento de lo que está involucrado en la conformación de un TLC

Se realizaron varias reuniones, el día 28 con las autoridades uruguayas que lideran el estudio de viabilidad del TLC con China, el Ministerio de Economía y Finanzas y Cancillería, con la presencia del Emb. López Fabregat y luego con el Consejo Directivo del INALOG.

El día 29 comenzó con la presencia de representantes de la CZFUY, CALOG y Uruguay XXI. Luego le siguieron el CENNAVE, TCU, ITPC, AUDACA y CATIDU. Finalmente, la UEU, CNCS, CIU, CMPP y ADAU.

La presentación constó de una introducción sobre la contextualización e importancia de China en el comercio y la logística uruguaya. Indicando que, en los últimos 10 años, China se convirtió en un socio principal en el comercio de Uruguay. Las oportunidades de expandir el comercio se encuentran en los altos aranceles que se aplican mutuamente ambos países. Pero comentaron que uno de los principales desafíos de Uruguay será la asimetría en la negociación, siendo el mercado uruguayo el más chico de la región.

Seguidamente realizaron una introducción al concepto de tratados de libre comercio como modelo de integración y enumeraron los capítulos que generalmente son negociados en los mismos. Comentaron que el modelo de integración que se expande en el mundo es el

Tratado de Libre Comercio (sin arancel externo común) y mostraron la acumulación de acuerdo comerciales entre los años 1991 – 2021.

Detallaron los parámetros que los países firmantes deberían respetar a la hora de regular el comercio de servicios en sus países e identificaron las áreas del TLC que podrían tener un impacto en el sector logístico. A su vez que indicaron los diferentes acuerdos de libre comercio de China y los compromisos en servicios asumidos por China en el marco de TLCs.

Finalmente detallaron la legislación uruguaya relevante y los compromisos en servicios asumidos por Uruguay.

CENNAVE celebró su 106° aniversario

El jueves 28 de julio, el INALOG estuvo presente en la celebración del 106° aniversario de la fundación del Centro de Navegación (CENNAVE).

La celebración contó con la presencia del presidente de la República Dr. Luis Lacalle Pou, el ministro de Transporte y Obras Públicas Sr. Jose Luis Falero y el Ministro de Trabajo y Seguridad Social Dr. Pablo Mieres, entre otras autoridades y representantes del gobierno.

La Dra. Monica Ageitos, presidente del CENNAVE abrió el evento destacando que la cámara cuenta con una vital y dinámica vida gremial y su objetivo fundamental es defender los más altos intereses de Uruguay y los de sus asociados. Donde la visión y la preocupación diaria de un sector que empuja la economía es la que ha permitido al país mantener la conectividad en los peores momentos, contrarrestar efectos adversos globales y posicionar. Remarcando la importancia de generar las condiciones para el tránsito de mercaderías, desde y hacia terceros países, generando la posibilidad de tener la masa crítica para seducir a las navieras y que estas recalen en el principal puerto de Uruguay. Destacando que en el corriente año se han cumplido 30 años de la promulgación de la Ley de Puertos, que produjo un cambio radical en la forma de prestar los servicios portuarios e introduciendo conceptos internacionales.

A su vez la Dra. Mónica Ageitos anunció la implementación del curso de Gestión Portuaria de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), impulsado por el Instituto Nacional de Logística. Se trata de una instancia de capacitación reconocida internacionalmente en materia de gestión portuaria respaldada por la UNCTAD, que tendrá lugar en la sede del instituto de formación del CENNAVE y su primera generación iniciará en marzo del 2023. Es una muy buena oportunidad para que capital humano del sector público y privado se sumen a esta instancia de capacitación, que tiene que ver, ni más ni menos, con las prácticas y experiencias que, por ejemplo, se aplican en los puertos europeos. El curso supone un impacto importante en los recursos humanos del sector, apunta a que sea realizado por niveles intermedios y superiores de gerencias; sin embargo, esto no impide que pueda participar quien esté interesado.

También estuvo presente en la oratoria el ministro de Transporte y Obras Públicas Sr. Jose Luis Falero, quien destacó el rol de la cámara y las intenciones del gobierno de seguir abriéndose al mundo para conseguir nuevas oportunidades de desarrollo y crecimiento. Remarcando las obras que se están llevando y se han llevado adelante y la importancia de escuchar al sector privado.

1er Foro *hub* logístico Rivera-Livramento

En la tarde del 7 de setiembre, se realizó el 1er Foro *hub* logístico Rivera-Livramento organizado por la UTEC, con la presencia de representantes de la ANP, INALOG, el Correo Uruguayo, la DNA, la Asociación de Comercios de Free Shops de Rivera, y demás actores del sector logístico y la academia.

Primeramente, el Intendente de Rivera, Richard Sander, dio unas palabras de bienvenida en donde recalcó la importancia del desarrollo de este *hub* que viene de la mano del parque tecnológico y el campus universitario.

Seguidamente se realizó una breve presentación del Proyecto de Investigación de análisis de los marcos legales tendientes a la facilitación del desarrollo del *hub* Logístico Rivera – Livramento en la frontera norte del Uruguay (HLRL), por parte de los investigadores. Los mismos comentaron que este proyecto fue solicitado por la Intendencia Departamental de Rivera y financiado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la República (OPP). Comprende la elaboración de una propuesta de marco legal que facilite el desarrollo sustentable y sostenible del HLRL. El producto final del proyecto es la propuesta del marco normativo, el plan de implementación y algunas recomendaciones.

Luego se abrió espacio para el conversatorio con los stakeholders participantes moderado por la Dra. Victoria Laniella y el Dr. Marco Guimaraens.

INALOG participó de la mesa de análisis económico: “Uruguay ante una región inestable”

En la mañana del 9 de setiembre, el área de Economía & Información del INALOG participó del evento realizado por el Centro de Estudios para el Desarrollo (CED) en la Expo Prado 2022, la temática de este año trató sobre Uruguay ante una región inestable. La moderación de la mesa de análisis económico estuvo a cargo del periodista Nicolás Lussich y los panelistas invitados fueron Javier de Haedo, Director del Observatorio de la Coyuntura Económica – UCU; Tamara Schandy, Socia de EXANTE; Aldo Lema, Socio – Director de Vixion consultores; y Agustín Iturralde Director Ejecutivo del CED.

Dentro de los principales temas tratados, la inestabilidad de Argentina y Brasil marcaron el análisis de los panelistas que brindaron su visión de la economía uruguaya en la presente coyuntura desde diferentes perspectivas. Comenzando por la región, Javier de Haedo destacó que el crecimiento de Brasil será moderado, a diferencia de Argentina, que se encuentra muy inestable; y por otro lado, Tamara Schandy señaló que el riesgo de ir a inflaciones de tres dígitos de Argentina está a la vuelta de la esquina y no hay razón para pensar que la inflación vaya a bajar. Consecuentemente, Agustín Iturralde mencionó que las condiciones adversas que están afectando a ciertos actores, llegaron para quedarse; y que a pesar de que las economías argentinas y brasileras se han estancado por más de una década, el Uruguay, ha sacado una ventaja en cuanto al PIB per cápita y esto tiene consecuencias. En ese sentido, incorporar como permanente este cambio en el contexto regional es clave para Uruguay y se ve la necesidad de potenciar una agenda pro-competitividad. Seguidamente, Aldo Lema afirmó que, para aumentar el crecimiento potencial del Uruguay, la variable clave es la inversión. Indicando que tenemos que pensar y planificar más allá de la región, que es, y siempre ha sido, inestable; haciendo foco en la exportación de servicios que es el segundo paradigma que se deberá enfrentar el Uruguay a futuro. Es decir, atraer empresas líderes y generar las condiciones para que estas empresas nos vean y se destaque nuestra institucionalidad.

Para finalizar, el director ejecutivo del CED, Agustín Iturralde reforzó la necesidad de asumir la realidad como tal y destacó que la institucionalidad política y el nivel de ingresos del Uruguay, así como otros factores, son los que nos permiten aspirar a un nivel de desarrollo sustancialmente mayor, siempre y cuando estén acompañados de reformas.

4.2 CAPACITACIÓN

Evento lanzamiento del Institute for Careers and Innovation in Logistics & Supply Chain

En la mañana del martes 3 de mayo, se llevó adelante el evento lanzamiento del Institute for Careers and Innovation in Logistics & Supply Chain más la mesa de trabajo sobre la competitividad en el ámbito de la supply chain, en el Hotel Cottage. El INALOG concurre a dicho lanzamiento.

El Sr. Xavier Ruis, quien se desempeña como director general de la Fundación ICIL de Barcelona, realizó una presentación corporativa sobre el instituto, donde lo que se buscó fue acercar la experiencia que se ofrece desde el instituto y cómo las mismas puedan resultar útiles para nuestro país. Se destacó que el ICIL se enfoca en el ámbito logístico y que la propuesta de valor se basa en tres puntos: divulgación, formación y networking; donde por medio de este último se fomenta la competitividad entre los profesionales. Se explicaron de manera general las herramientas que utilizan, así como el conocimiento cruzado por medio del intercambio de conocimiento digital. Por último, se comentó que estarán firmando acuerdos con partners en Uruguay.

Luego se dio paso a una mesa de trabajo en la cual participaron los ponentes Ana Rey, Jimmy Rohr (como moderador), Guillermo del Cerro y Pedro Garra. Se indagó sobre el contexto y la situación de los costos logísticos en la actualidad, así como también sobre cuáles son los retos y las oportunidades de la próxima década en las cadenas de suministro. Coincidieron en que la pandemia afectó y que este hecho internacional está transformando la logística y cómo nos muestra que el modelo de dependencia con el gigante asiático está cambiando. Concordaron en que se está viviendo un cambio de estrategia en los negocios, ya que China sigue con una política sobre-reaccionaria al COVID-19 y cómo los proveedores ven afectadas sus cadenas de suministro de manera sustancial. Por otro lado, se recalcó que se debe tener al cliente como centro y ser efectivo en eso, ya que este cambio radical será lo que determine quienes queden en el mercado, se debe evolucionar en la gestión de personas, en sostenibilidad, digitalización, la última milla y el risk management.

Incorporación de INALOG al Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la UNCTAD y Lanzamiento de la primera edición del curso Gestión Moderna de Puertos en Uruguay.

Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la UNCTAD.

Durante 2022 INALOG llevaron a cabo varias actividades que resultaron en la incorporación del Instituto como miembro del Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio

y Desarrollo (UNCTAD). El Programa apoya a las comunidades portuarias de los países en desarrollo para que ofrezcan una gestión portuaria más eficiente y competitiva en el futuro, a través del fortalecimiento y actualización de los recursos humanos de sus puertos, con la finalidad de favorecer el comercio internacional e impulsar las economías.

Los componentes del Programa son:

- Curso de Formación de Formadores
- Formación Pedagógica de Instructores
- Curso de Gestión Moderna de Puertos
- Estudios de casos
- Viajes de Estudios
- Curso de Puertos Resilientes ante las Pandemias
- Indicadores de Rendimiento Portuario
- Publicación: Serie de Gestión Portuaria
- Cooperación Sud-Sud y Triangular

Considerando los objetivos de INALOG y la importancia de este curso para la profesionalización del sector, se llevaron a cabo acciones para iniciar en Uruguay el curso de **Gestión Moderna de Puertos** que hace parte del Programa de la UNCTAD.

Curso: “Gestión Moderna de Puertos”

El objetivo del curso es transmitir a los participantes el conocimiento y herramientas de análisis para la gestión de un puerto, en una comunidad portuaria, introduciendo los diferentes aspectos de ámbito técnico, económico, comercial, operacional y financiero.

El curso “Gestión Moderna de Puertos” es una instancia de capacitación para la comunidad portuaria respaldada y certificada por la UNCTAD.

El curso contará con su primera edición en el período 2023-2024. Para la implementación de este, INALOG ha firmado un acuerdo con el Centro de Navegación (CENNAVE) quién cuenta desde hace 30 años con un centro de capacitación.

El curso contempla:

- Cupos limitados: 25 alumnos
- 8 módulos (dictados en 2023-2024), con evaluaciones por módulo y trabajos prácticos
- Profesores internacionales
- Materiales de la UNCTAD
- Trabajo de fin de curso
- Defensa ante un jurado internacional

- Certificado internacional de la UNCTAD
- Beca de viaje de estudios a uno de los puertos partners (Valencia o Gijón) a los 2 mejores estudiantes de la edición del curso.

La estructura del curso es la siguiente:

- Año 2023
 - Módulo I: Comercio y Transporte Internacional
 - Módulo II: Organización del Sistema Portuario
 - Módulo III: El Funcionamiento de un Sistema Portuario
 - Módulo IV: Desafíos de los Puertos Sostenibles
 - Módulo V: Métodos y Planificación Estratégica
- Año 2024
 - Módulo VI: Gestión Económica y comercial
 - Módulo VII: Gestión Administrativa y Legal
 - Módulo VIII: Gestión Técnica y Desarrollo de Recursos Humanos
 - Presentación del trabajo final: que tiene como objetivo demostrar las aptitudes aplicando los conocimientos adquiridos en el curso. En el trabajo se deberá identificar un problema, y proponer soluciones concretas y aplicables.

Lanzamiento de la primera edición del Curso de Gestión Moderna de Puertos en Uruguay

El 27 de octubre se llevó cabo el lanzamiento del Curso de Gestión Moderna de Puertos con certificación internacional de UNCTAD, en la sede del Centro de Navegación. El lanzamiento contó con la presencia del subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Sr. Juan José Olaizola, presidente de la ANP, Dr. Juan Curbelo, presidente del CENNAVE, Dra. Mónica Ageitos, presidente de INALOG Ing. Alvaro Olazábal y el director académico, Ing. Guillermo del Cerro. El evento contó también con unas palabras del representante de la UNCTAD en Latinoamérica y el Caribe Gonzalo Ayala, grabadas en el marco del lanzamiento de la primera edición del curso en Uruguay.

Tanto el subsecretario del MTOP, como el presidente de ANP, coincidieron que las inversiones que se vienen realizando en el país son muy importantes, y es fundamental el acompañamiento en capacitación del sector portuario, tanto público como privado.

Coordinación del curso 2023-2024

De cara a la primera edición del curso Gestión Moderna de Puertos, INALOG y CENNAVE participaron de la reunión de coordinación de dicho curso incluido en el Programa de

Gestión Portuaria de la UNCTAD de la red de habla hispana. En la reunión participaron autoridades de la UNCTAD, así como autoridades del Puerto de Valencia y Gijón, puertos *partners* del programa de la UNCTAD. También participaron autoridades de Puertos del Estado de España, así como el Puerto de Santander y el Puerto de Las Palmas. También participaron los coordinadores de los países en los que se dicta el curso de habla hispana: Argentina, Bolivia, Perú y República Dominicana, presentando los resultados de las ediciones anteriores.

En la reunión de coordinación se definió la agenda de los módulos a dictarse en 2023, así como los profesores internacionales que dictarán a cada temática.

Esta experiencia permitió afianzar la red de contactos con los profesionales de los distintos países miembros del programa y las autoridades de los puertos *partners*.

DGETP-UTU II Conferencias en logística – Polo Educativo Tecnológico Cerro

El día 6 de octubre se realizaron las “Segundas conferencias en logística” organizadas por la DGETP-UTU. Transformación digital, formación profesional y desafíos en políticas de gestión humana en el sector logístico fueron las temáticas a tratar, y cómo afecta el contexto de incertidumbre regional e internacional en el sector agroexportador, fue la pregunta que se realizó para analizar entre los diferentes actores.

Primeramente, realizó su presentación el director de Educación Técnico Profesional, Ing. Agrónomo Juan Pereyra y dio palabras de bienvenida el director del PETC, Arq. Alejandro López Viana. Destacó que esta actividad aspiró a complementar y fortalecer la formación de los estudiantes. Fue una oportunidad para escuchar, ver y reflexionar junto a los principales referentes del sector logístico. Conocer de primera mano cómo se está trabajando en el sector, cuáles son las innovaciones tecnológicas que se encuentran ya presentes, y cuáles pueden ser las oportunidades de trabajo y de formación.

Seguidamente realizaron su presentación el director general de transporte por carreteras del MTOP, Carlos Flores Y Eduardo Fazzio, director del Grupo Ras.

El presidente del INALOG, Ing. Alvaro Olazábal, por su parte, comenzó su presentación haciendo referencia a lo que es INALOG, su consejo directivo en el que confluyen representantes del sector público y privado, lo cual lo distingue de otras instituciones de la región, y es donde se elaboran estrategias coordinadas, posibilitando mejoras y ajustes al sector. Comentó además los principales cometidos del INALOG y subrayó que su presentación no referiría a detalles específicos de la logística del Uruguay sino a mostrar los rasgos generales que ajustan mejor al contexto actual y hacia donde podemos transitar.

Luego realizó su presentación el director de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana, Daniel Garín junto con Sebastian Burgos y Adrian Goñi quienes se enfocaron en detallar la transformación del mercado modelo a la UAM.

Finalmente cerraron los profesores de logística del PETC, Martín Montaña, Landro Pintos y Alvaro Rey.

Participación del INALOG en el curso “Sustainable Port Development in Changing Global Supply Chains”

Desde el 17 al 28 de octubre representantes del INALOG asistieron al curso “Sustainable Port Development in Changing Global Supply Chains” dictado por APEC (Antwerp/Flanders Port Training Center) en el Puerto de Amberes (Bélgica), el segundo más relevante de Europa, especializado principalmente en la operación de mercadería contenerizada. Participaron del mismo 24 especialistas en logística portuaria de diversas nacionalidades, lo que permitió el intercambio de las diferentes prácticas portuarias específicas de cada región.

El curso estuvo orientado a las nuevas tendencias en las cadenas de suministro, enfocado desde la sustentabilidad y la digitalización, así como también en cómo se deben orientar los cambios dentro del puerto para mejorar su competitividad, tomando en consideración los 17 objetivos del desarrollo sostenible (Sustainable Development Goals – SDGs-) impulsados por las Naciones Unidas.

Durante las dos semanas de curso tuvieron lugar diferentes conferencias de parte de la autoridad portuaria del puerto de Amberes/Brujas, terminales portuarias, académicos y empresas relacionadas al sector portuario. En particular se realizó, además, un workshop en el cual los asistentes debatieron en grupos y realizaron un análisis FODA con el fin de encontrar un plan de acción aplicado a uno de los objetivos de desarrollo sostenible de los puertos participantes.

Aparte de las exposiciones se realizaron diferentes visitas dentro del puerto, incluyendo la estación de hidrogeno verde CMB Tech, el centro de control y automatización, la terminal DP World (especializada en contenedores), Katoen Natie (terminal multipropósito) y Combinant (terminal intermodal que combina transporte carretero con ferroviario). Se destaca, dentro de las terminales visitadas, el alto porcentaje de energía renovable y limpia que producen con el objetivo de ser autosustentables, al tiempo que reducen las emisiones de carbono.

Además de las visitas dentro del puerto de Amberes, se llevó a cabo una recorrida por el puerto de Brujas (el principal puerto Ro-Ro del mundo) y de Gante (que, junto con otros dos puertos, forman el North Sea Port), y se visitó el centro de distribución de la empresa Nike.

Finalmente, en el último día del seminario tuvo lugar la ceremonia de cierre de este, liderada por la coordinadora de parte de la APEC, Carolien De Vries. La misma contó con una instancia de evaluación en la cual se valoraron los distintos aspectos del curso, como el contenido de las presentaciones y la calidad de las visitas. Asimismo, la ceremonia contó con la presencia del director de la autoridad portuaria del Puerto de Amberes/Brujas, Sr. Mario Lievens, quien dirigió algunas palabras de cierre a los participantes y se encargó, además, de la entrega de los diplomas.

5. AMBITO DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL

5.1 Participación en el subgrupo de trabajo N°5 de “transporte” del MERCOSUR

El miércoles 25 de mayo, participaron de la sesión del Consejo de Dirección del INALOG, el subsecretario del MTOP Sr. Juan José Olaizola y el director nacional de Transporte (DNT) Dr. Pablo Labandera junto a técnicos de la DNT.

En dicha instancia se abordó la temática vinculada a distintas iniciativas que afectan al sector de transporte y logística en el marco del Subgrupo de Trabajo Nro. 5 del MERCOSUR, habiendo sido esta una oportuna instancia de articulación entre los sectores públicos y privados.

A partir del segundo semestre de año 2022 el INALOG comenzó a participar en calidad de observador en las distintas reuniones del Subgrupo de Trabajo N° 5 del MERCOSUR.

En el marco de dicha participación, el INALOG coordinó con las distintas instituciones que representan al sector privado en su Consejo de Dirección la posición del sector privado uruguayo con relación a la reserva de carga en el sector marítimo que propone analizar la delegación de Brasil en dicho ámbito.

En tal sentido, en el mes de septiembre del 2022 el INALOG participó en las reuniones Técnica Preparatoria del SGT N°5 del MERCOSUR, en donde se trataron diversos temas de agenda. En la segunda jornada, representantes del sector privado del Uruguay dieron a conocer la posición respecto al Proyecto denominado “Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo” que busca establecer la reserva de carga para los buques de bandera MERCOSUR, la misma fue presentada por la Dra. Mónica Ageitos, presidente del Centro de Navegación del Uruguay e integrante del Consejo de Dirección del INALOG por dicho centro.

La declaración leída por el sector privado uruguayo apoya la decisión que el gobierno Uruguay mantiene desde el año 2005 a la fecha, en cuanto a la oposición a la reserva de carga, y, fundamentalmente, a la estipulación que se incluye en el Proyecto Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur con respecto a los servicios “*feeders*” y transbordos con destino a terceros países.

En el mes de noviembre de 2022, el INALOG participó en calidad de observador en la LXII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N°5 “Transporte” del MERCOSUR, la cual se realizó la sede de la Asociación Latinoamericana de Integración.

La misma se llevó adelante, bajo la Presidencia Pro Tempore de Uruguay, participando las delegaciones de Uruguay, Argentina, Paraguay, Brasil y Chile. Se analizaron políticas públicas en transporte terrestre internacionales, en sus tres modalidades terrestre, marítimo, y ferroviario.

Adicionalmente, de forma paralela a las reuniones plenarias, en la mañana del miércoles 9 de noviembre, se llevó a cabo la Reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo en la que participaron el Gerente General de INALOG, Lic. Emilio

Rivero y la Presidente del CENNAVE, Dra. Mónica Ageitos, en la cual la Dra. Ageitos volvió a ratificar la posición del sector privado uruguayo respecto a la propuesta realizada por la delegación de Brasil “Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo”.

5.2 Propuesta de decreto reglamentario del art. 266 de la Ley Nº 19.996

En el año 2020 el INALOG trabajó en una propuesta de exoneración impositiva a la importación de residuos provenientes de: depósitos aduaneros aeroportuarios – intraportuarios y particulares, así como de las zonas francas uruguayas, en el marco del espíritu de la Ley N°19.829 de Gestión Integral de Residuos, promulgada el 18 de setiembre de 2019 y publicada el 30 de setiembre de 2020.

Como consecuencia de que los diferentes componentes del sistema logístico han incrementado las actividades industriales y productivas, se ha generado una mayor cantidad de residuos de diversas especies. En este sentido, se detectó la necesidad de encontrar los canales de reciclaje y valorización energética. En virtud de lo anterior, en 2020 se redactó una propuesta normativa en la que participó INALOG, junto a la DINAMA, y otros actores del sector.

Luego de concluido el tema en la órbita del ámbito del grupo de trabajo que fue creado, INALOG elevó en 2020 la referida propuesta normativa al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en donde se le planteó la posibilidad de incluirla dentro de la Ley del Presupuesto Nacional 2020 – 2024. Lo cual no se llegó a incluir dado los tiempos perentorios para la aprobación de esta.

En el correr del año 2021, INALOG retomó el planteo realizado y junto al Ministerio de Ambiente realizaron diversas gestiones. Dicha temática fue incorporada en Ley 19.996 “RENDICIÓN DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL EJERCICIO 2020” en su artículo 266, con algunas modificaciones a lo originalmente propuesto por el Instituto.

Dado lo expuesto anteriormente y siguiendo la línea de trabajo iniciada en 2020, en el primer semestre de 2022 el INALOG en conjunto con diversas instituciones que integran su Consejo de Dirección, elaboró un proyecto de Decreto para la reglamentación del artículo 266 de la ley 19.996 (exoneración de tributos a los residuos de las plataformas logísticas que van a reciclaje o valoración energética) que se elevó a las autoridades competentes y que se encuentra en análisis por parte de los mismos.

5.3 Análisis del artículo 145 del proyecto de la rendición de cuentas 2021 elevada por el Poder Ejecutivo al Parlamento

INALOG, en conjunto con las instituciones que integran el Consejo de Dirección elaboró un informe técnico sobre la materia, en las que se analizó el artículo 145 del Proyecto de Ley de Rendición de Cuentas del año 2021 elevado por el Poder Ejecutivo al Poder Legislativo.

El referido artículo establecía el cobro de una tasa de hasta 85 UI para cada declaración realizada a través de un DUA o un MS, destinándose lo recaudado al servicio de inspección no intrusiva para cargas y vehículos y análisis de la información obtenida.

Dicho artículo propuesto, fue aprobado en el año 2022 con ciertas modificaciones, por Ley 20.075 en su artículo 161.

5.4 E-commerce Zonas Francas

La CZFUY, planteó al INALOG la necesidad de que se analizara la posibilidad de que las zonas francas estuvieran habilitadas a realizar actividades de e-commerce transfronterizo dado que hoy día no lo están.

El INALOG analizó el mencionado planteo en el ámbito de su Consejo de Dirección, viendo la importancia de que las zonas francas sean habilitadas a desarrollar actividades de e-commerce transfronterizo, y entendiendo que las gestiones al respecto frente a la DNZF del MEF debían ser realizadas por la CZFUY.

5.5 Trabajo con las intendencias: Río Negro, Cerro Largo y Canelones

Durante el año corriente el INALOG ha estado trabajando con las intendencias de los departamentos de Río Negro, Cerro Largo y Canelones en la identificación de alternativas que viabilicen la materialización de acciones de desarrollo de la actividad económica y logística en los mismos, mediante el potenciamiento o la consolidación del adecuado funcionamiento de las distintas plataformas logísticas y de los modos de transporte.

En el caso de la Intendencia de Río Negro, el foco fue puesto en el potenciamiento del nodo de Fray Bentos, particularmente en la tríada logística-transporte-facilitación del comercio, para la formulación de una estrategia para la conformación de una Zona Económico-Logística (una zona donde las condiciones de inversión, comercio internacional, impuestos y de regulaciones son distintas a las del resto del país) en la ciudad de Fray Bentos.

Los beneficios buscados radican principalmente en una mayor competitividad para los exportadores e importadores de insumos productivos, así como la reducción general de los costos logísticos, la atracción de inversiones directas por parte de los operadores y empresas que lideran cadenas globales de producción, y oportunidades para el desarrollo de empresas locales, generando empleos directos e indirectos.

Por otra parte, con la Intendencia de Cerro Largo se estuvo trabajando sobre las bases para el desarrollo de una zona económico-logística integrada en el nodo Río Branco-Yaguarón, de características similares a la zona mencionada anteriormente, pero integrada con la ciudad de Yaguarón. Para este caso se utiliza una nueva óptica, la de la logística integral (nacional y regional), para determinar cuáles acciones serían las que podrían conducir a una efectiva y exitosa materialización de actividades e inversiones en la zona fronteriza, teniendo en cuenta el conjunto de atributos que posee localmente para ello, como ser un importante paso de frontera y nodo intermedio de un corredor regional clave de gran potencial económico y logístico, como es el corredor Montevideo-Río Grande.

Por último, con la Intendencia de Canelones se ha estado estudiando la actividad logística del departamento y, en particular, sobre el corredor ruta nacional N°5 y zonas

aledañas, como continuación al trabajo realizado en 2020 (el cual tomó como caso de estudio la ruta nacional N°101). Por este motivo, actualmente se están analizando los distintos emprendimientos ubicados en la zona de interés, identificando los diferentes regímenes en los que están amparados (como puede ser: zona franca, parque industrial, depósito extraportuario, etc.), siempre que el emprendimiento en cuestión cuente con algún régimen en particular.

De esta forma, se relevan emprendimientos, se identifican y se ubican geográficamente (mediante distintas herramientas como Google Earth y GeoCatastro), indicando, además, los padrones en los que se encuentra ubicado cada uno y si se trata de padrones urbanos o rurales. Por otra parte, se adiciona de ser posible, información respecto a superficie y al perfil del emprendimiento, es decir, si se trata de un emprendimiento industrial, comercial, de logística, etc.

5.6 Trabajo conjunto con la DNA, DNT y sector privado por el Manifiesto

Internacional de Carga (MIC)

Dada la importancia del trabajo realizado a lo largo de los años 2018 y 2019 para la elaboración del documento “Mapeo y Sistematización de Procesos de Comercio Exterior”, el cual fue realizado por los diferentes actores integrantes de las cadenas de comercio exterior del país con el objetivo de analizar los distintos procesos en búsqueda de oportunidades de mejoras. Una de esas propuestas, estaba relacionada con el sellado manual ante la DNA y la DNT de los MID-DTA que deben realizar los transportistas en los distintos pasos de frontera que tiene el país con Argentina y Brasil.

En 2021 el INALOG recibió este el planteo por parte de la ADAU buscando unificar dicho trámite de manera digital, por lo cual el Instituto junto a algunos de sus integrantes del sector privado, elevó el planteo al Director Nacional de Transporte, el Dr. Pablo Labandera y a la Dirección Nacional de Aduana para evaluar la viabilidad de que MTOP y DNA puedan validar las aprobaciones de uno de ellos y que sea válido ante la otra institución, buscando no tener que duplicar tramites, sellado y firma de los documentos físicos en forma manual.

En 2022 el Instituto a continuado impulsando esta iniciativa, buscando la aprobación conjunta del Manifiesto Internacional de Carga (MIC) por parte de la DNA y de la DNT, que en la actualidad se encuentra en etapa de implementación.



**Uruguay
Logístico**



www.inalog.org.uy



[@Uy_logistico](https://twitter.com/Uy_logistico)

