

Memoria 2023



Uruguay
Logístico

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS, DEFINICIONES Y SIGLAS	8
1. DESARROLLO DEL URUGUAY LOGÍSTICO	11
1.1 Desarrollo logístico departamental - Caso: corredor logístico ruta 5	11
1.2 Comparación de los principales corredores logísticos en base a los costos de operación vehicular (actualización 2023).....	16
1.3 Observatorio Normativo.....	19
Base de datos normativa del sector logístico.....	19
Modos de transporte nacionales e internacionales	20
1.4 Posiciones institucionales.....	20
Peaje hidrovía Paraná – Paraguay	20
Reserva de cargas	21
1.5 Comercio internacional y logística	22
Análisis de las importaciones, exportaciones y tránsitos.....	23
1.6 Caracterización de Uruguay como centro de distribución para la región y el mundo26	
Tránsitos con origen extrarregional y destino en la región.....	27
Tránsitos CDR con origen en la región y destino exterior	27
Intercambio de bienes del MERCOSUR con Alemania y Unión Europea	28
Intercambio de bienes entre el MERCOSUR y Estados Unidos	31
Intercambio de bienes entre el MERCOSUR Y China.....	34
1.7 Consultoría para el estudio de funcionamiento general, costos y tiempos en Pasos de Frontera	36
1.8 Índice del Potencial Competitivo de la Actividad Logística (IPCAL)	38
1.9 Colaboración con la Intendencia de Río Negro en el análisis de la viabilidad normativa de una Zona Económica – Logística en Fray Bentos (ZELF)	38
1.10 Consultoría de logística y cambio climático	39
1.11 Trabajos en conjunto con el CENNAVE: factores de decisión de escala de las navieras.....	39
2. SISTEMA INALOG DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA	41
2.1 Sistema de información regional de la hidrovía Paraná-Paraguay	41
2.2 Boletín informativo mensual	43
2.3 Informe anual “Sector Logístico 2022 - Análisis y estadísticas”	44
3. PROMOCIÓN DEL URUGUAY LOGÍSTICO	48

3.1	Reimpulso de uso de la marca Uruguay Logístico	48
3.2	Trabajo en Redes Sociales: X (ex Twitter) – LinkedIn	49
3.3	Publicaciones revista Protagonista.....	49
3.4	Presentación de oportunidades logísticas para el sur de Brasil.....	50
3.5	INALOG acompañó misión a Paraguay de la ANP, DNA y sector privado portuario.....	50
3.6	INALOG recibió una delegación del Departamento de Comercio de EEUU, empresarios de Florida y representantes de la Embajada de EEUU en Montevideo	51
3.7	Rol integral del Agente de Carga en la cadena logística	51
4.	CAPACITACIÓN Y FORTALECIMIENTO DEL SECTOR LOGÍSTICO	52
4.1	Eventos	52
	Lanzamiento del curso de Gestión Moderna de Puertos en Uruguay	52
	Lanzamiento de la obra de ampliación de la Terminal Cuenca del Plata en el Puerto de Montevideo	52
	Uruguay Best Practices in Pharma Supply Chain 2023.....	53
	Encuentro de Protagonistas	53
	Mesa de conversación en Expo Sostenible: gestión de residuos en plataformas logísticas	54
	Lanzamiento del proyecto de la terminal multimodal interior puerto seco de Rivera.....	54
	1ra Hackathon de Life Science en The Box.....	55
	Celebración del 107° aniversario del Centro de Navegación	56
	Participación de INALOG en el panel de Transporte y Logística en proceso de elaboración de la Estrategia Nacional de Economía Circular de Uruguay (ENEC). 56	
	Primer foro MERCOSUL Export en Latinoamérica.....	57
	Presentación de estudios “Corredores Logísticos Ruta 5 y Ruta 101 de Canelones”	58
	III Conferencia de Logística – “Infraestructura, transformación digital y desafíos académicos para la logística actual”	59
	INALOG participa de la 10ma edición del DataCenter Summit.....	59
	Presente y futuro de la logística portuaria	60
	Foro Pro-Transporte – EXPOCARGA 2023	61
4.2	Capacitación	61
	Primera edición del curso Gestión Moderna de Puertos en Uruguay	61
	Taller sobre “Desafíos Energéticos y Transformación Digital de los Puertos”	66

Última etapa del Taller de Formación de Formadores – Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD	67
Realización del curso “Integración regional, corredores bioceánicos y Asia Pacífico”	67
Statistics of International Trade in Services (SITS) 2023 - UNCTAD	68
Advanced Seminar for Financial Leaders from the Perspective of the Belt and Road Initiative en Shanghai.	69
Programa de cooperación con Antwerp Flanders Port Training Center (APEC)	69
ÁMBITO DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL	71
4.3 Transporte internacional	71
SGT N°5 MERCOSUR	71
Comisión del artículo 16 del ATIT	72
4.4 Promulgación y publicación del decreto para una mejor gestión de los residuos en las plataformas logísticas uruguayas	72

INTRODUCCIÓN

El Instituto Nacional de Logística enfoca sus esfuerzos en fortalecer y consolidar el ámbito institucional público-privado en pos de coordinar, analizar, proponer y articular acciones que impulsen el mejoramiento de las condiciones del sector logístico nacional 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 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 la reducción integral de los costos logísticos, etc.

A lo largo del año 2023 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 de Uruguay Logístico se centra en abordar diversas temáticas relacionadas con el transporte, los costos logísticos, la caracterización económica del sector y sus cadenas de suministro, así como la facilitación del comercio, entre otros aspectos.

A través de estudios y proyectos técnicos, busca fortalecer, gestionar y posicionar el sector mediante análisis fundamentados en datos técnicos, con el objetivo de potenciar las políticas públicas sectoriales.

En este contexto, durante el año 2023, el INALOG realizó un estudio sobre el funcionamiento general, costos y tiempos en Pasos de Frontera, dada la importancia de estos como nodos de flujo logístico de carga. Dicho estudio se viene implementando a través de una consultoría financiada por el BID con fondos no reembolsables de dicho organismo. El foco de esta consultoría radica en la importancia de los tránsitos, importación y exportación de carga para la actividad del comercio exterior uruguayo y la del centro de distribución regional del Uruguay.

Por otra parte, el INALOG continuó sus trabajos con el Instituto de Competitividad de la UCU. Este vínculo se inició en 2022, sentando las bases para la creación de un índice compuesto que evalúe el potencial competitivo de la actividad logística en Uruguay. Luego de sostener reuniones con los actores clave del sector en 2023, se consolidaron y definieron los indicadores más apropiados para medir tanto las dimensiones como los subdimensiones en el modelo de competitividad logística. Se delimitaron las metodologías más apropiadas para agrupar los indicadores que serán considerados en cada uno de los grupos específicos. A sí mismo, se delimitó el período de medición, tomando en consideración la pertinencia y disponibilidad de las variables elegidas.

Por otra parte, en el correr del año 2023 el INALOG continuó trabajando con las intendencias de los departamentos de Canelones y Río Negro, en la identificación de alternativas que viabilicen acciones de desarrollo de la actividad económica y logística, mediante el potenciamiento de distintas plataformas logísticas, del desarrollo de ejes y de la posibilidad de establecer zonas económicas departamentales. En el caso de la Intendencia de Canelones se desplegó nuevamente un trabajo de intercambio con la Agencia de Promoción a la Inversión, con el objetivo principal de presentar el desarrollo del eje logístico Ruta 5 dentro de los límites del departamento. Con relación a la Intendencia de Río Negro, ésta encargó a un equipo consultor la realización de un estudio que analizó la viabilidad normativa de desarrollar una Zona Económica-Logística en Fray Bentos. El INALOG colaboró con el equipo técnico de la intendencia y los consultores aportando su punto de vista sobre el desarrollo del estudio y facilitando documentación relativa a la temática.

Adicionalmente se realizó la comparación de los principales corredores logísticos en base a los costos de operación vehicular, el trabajo consistió en la actualización 2023 del estudio homónimo realizado por el INALOG en 2021, el cual estableció una metodología para el seguimiento y comparación en el tiempo de los principales corredores del país, en base al indicador “costo de operación vehicular”.

Otro de los trabajos destacables realizados en 2023 estuvo relacionado con la caracterización del Uruguay como centro de distribución regional para la región y el mundo para el trienio 2020, 2021 y 2022. Analizando entre otros los tránsitos con origen extrarregional y destino la región y viceversa.

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.

Nuevamente durante el año 2023 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 el informe anual de análisis y estadísticas del sector, donde se brindan los 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 en 2023, se han realizado presentaciones en el sur de Brasil y webinar con foco en Latinoamérica.

Adicionalmente, luego de que el INALOG registrara la marca sectorial en conjunto con “Marca País” en 2018, y cediera su uso a miembros públicos y privados que integran el Consejo de Dirección, en 2023 llevó a cabo una iniciativa que apuntó a su uso y su difusión, de forma de darle mayor visibilidad al sector. Este esfuerzo pretende promover una identidad unificada para la logística uruguaya, que colabora directamente en atraer más inversión y negocios al país, estimular el crecimiento económico, impulsar la innovación y la competitividad, fomentar la creación de empleo, mejorar la imagen internacional y afianzar la sinergia público-privada que caracteriza al sector en el Uruguay.

En conjunto con el reimpulso de la marca sectorial se delineó una nueva estrategia comunicacional en la que la cual se redefinieron sus canales de comunicación como lo son su web institucional y redes empresariales. A su vez de forma paralela se implementó una presencia en medios impresos y digitales especializados en el sector logístico con importante alcance en las Américas y España.

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 “Presente y futuro de la logística portuaria” organizada por el INALOG en conjunto con Centro de Navegación en el marco del dictado del curso Gestión Moderna de Puertos de UNCTAD.

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 se realizó en conjunto con el Instituto de Capacitación del Centro de Navegación (CENNAVE), habiéndose dictado en el transcurso de 2023 los cinco primeros módulos del total de ocho, habiendo tenido una tasa de aprobación que osciló entre 80 y 91 por ciento, y de satisfacción entre un 94 y 97 por ciento.

Adicionalmente, en el año 2022 INALOG entabló un relacionamiento con la Antwerp Flanders Port Training Center (APEC), en 2023 dicha institución le otorgó a diversos funcionarios del Instituto y de las organizaciones que integran su Consejo de Dirección becas que permitieron profundizar el conocimiento del desarrollo logístico portuario de los puertos de Amberes y Brujas.

En referencia al trabajo público-privado dentro del ámbito del INALOG durante el 2023, se pueden resaltar la promulgación del Decreto 95/023, que exonera los tributos

aplicables a la importación definitiva de los bienes comprendidos en el art. 266 de la Ley 19.996 que llevan como destino el reciclaje o la valoración energética.

ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS, DEFINICIONES Y SIGLAS

Término	Descripción
ADAU	Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay
AGP SE	Administración General de Puertos Sociedad del Estado de la República Argentina
AIN	Auditoría Interna de la Nación
ALACAT	Asociación Latinoamericana de Agentes de Carga
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
ANP	Administración Nacional de Puertos
ANP	Administración Nacional de Puertos
APEC	Antwerp/Flanders Port Training Center
API	Agencia de Promoción a la Inversión del Gobierno de Canelones
ATACALAR	Área Territorial de Acceso Controlado para América Latina
ATIT	Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre
AUDACA	Asociación Uruguaya de Agentes de Carga
AZF	Autoridad Zona Franca
BCP	Banco Central del Paraguay
BCU	Banco Central del Uruguay
BM	Banco Mundial
CDR	Centro de Distribución Regional
CENNAVE	Centro de Navegación
CI	Comunicación Institucional
CIF	Cost, Insurance and Freight
CIH	Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná
CIU	Cámara de Industrias del Uruguay
C-MAT	Centre for Maritime & Air Transport Management
CZFUY	Cámara de Zonas Francas del Uruguay
DFU	Depósito Fiscal Único
DNA	Dirección Nacional de Aduanas
DNH	Dirección Nacional de Hidrografía
DNT	Dirección Nacional de Transporte del MTOP
DNV	Dirección Nacional de Vialidad

DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
FOB	Free On Board
GUIHPP	Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
HPP	Hidrovía Paraguay-Paraná.
INALOG	Instituto Nacional de Logística
IPCAL	Índice del Potencial Competitivo de la Actividad Logística.
IRI	Índice de Rugosidad Internacional
LSBCI	Liner Shipping Bilateral Connectivity Index
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MM USD	Millones de dólares
MSP	Ministerio de Salud Pública
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
OMC	Organización Mundial del Comercio
PIB	Producto Interno Bruto
PNN	Prefectura Nacional Naval
SGT N°5 del MERCOSUR	Subgrupo de Trabajo Número 5 del MERCOSUR
SIL INALOG	Sistema de Información Logística del INALOG
SITS	Statistics of International Trade in Services
TAB	Trade Across Borders
TCP	Terminal Cuenca del Plata
TEUS	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies
TON	Toneladas
UCU	Universidad Católica del Uruguay.
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.
UTU	Universidad del Trabajo del Uruguay
VOC-HDM4	Modelo de costos operativos de vehículos pesados del Banco Mundial.
ZELF	Zona Económica – Logística en Fray Bentos.

ZZFF	Zonas Francas
------	---------------

1. DESARROLLO DEL URUGUAY LOGÍSTICO

1.1 Desarrollo logístico departamental - Caso: corredor logístico ruta 5

DESARROLLO LOGÍSTICO DEPARTAMENTAL

Caso: Corredor logístico Ruta 5 – Canelones

Estudio realizado por el INALOG con la colaboración
de la API de la Intendencia de Canelones



El equipo técnico del INALOG desplegó nuevamente un trabajo de intercambio con la Agencia de Promoción a la Inversión (API) de la Intendencia de Canelones (IC), motivado por el crecimiento industrial y logístico del departamento.

El mismo tomó como antecedente el estudio del eje logístico Ruta 101: “Desarrollo logístico departamental. Caso: Corredor logístico Ruta 101 – Canelones” (INALOG en colaboración con la API, 2020), y su principal objetivo fue el de presentar el desarrollo del eje logístico Ruta 5 dentro de los límites del departamento de Canelones.

La metodología para el desarrollo de este trabajo consistió en una primera parte de relevamiento general del desarrollo del departamento, y una segunda parte cuyo objetivo fue estudiar, específicamente, el desarrollo del eje logístico Ruta 5.

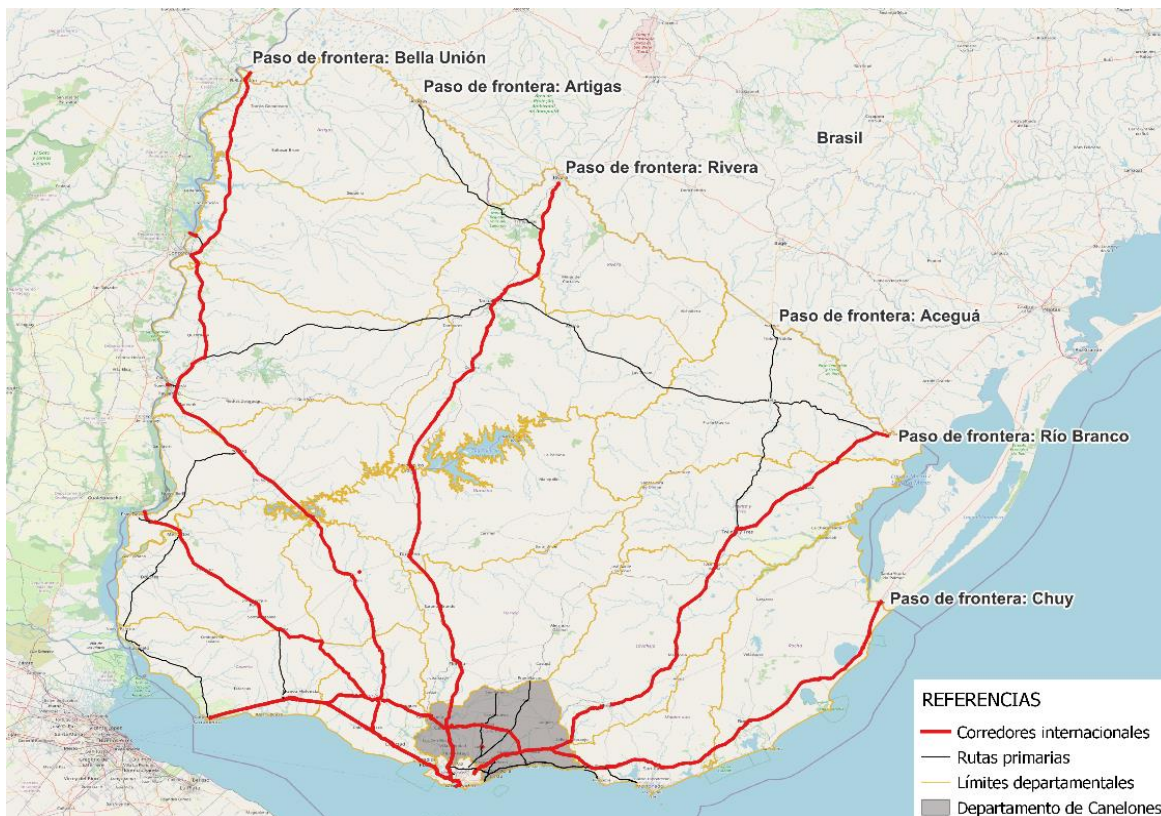
En primer lugar, se relevó la infraestructura logística del departamento mediante la identificación de aquellos emprendimientos que están amparados bajo algún régimen legal (por ejemplo, parques industriales), estudiando la normativa asociada a cada régimen.

Sobre lo anterior, se destaca que Canelones presenta actualmente seis parques industriales (y tres proyectos adicionales en alguna etapa de aprobación), una zona franca, un aeropuerto libre, tres depósitos aduaneros y cuatro polos logísticos¹ (dos actualmente en funcionamiento, uno en etapa de construcción y el restante en etapa de aprobación de viabilidad).

Por otra parte, se dedicó un capítulo a la comprensión de la normativa de ordenamiento territorial con foco en los planes locales de relevancia para el estudio.

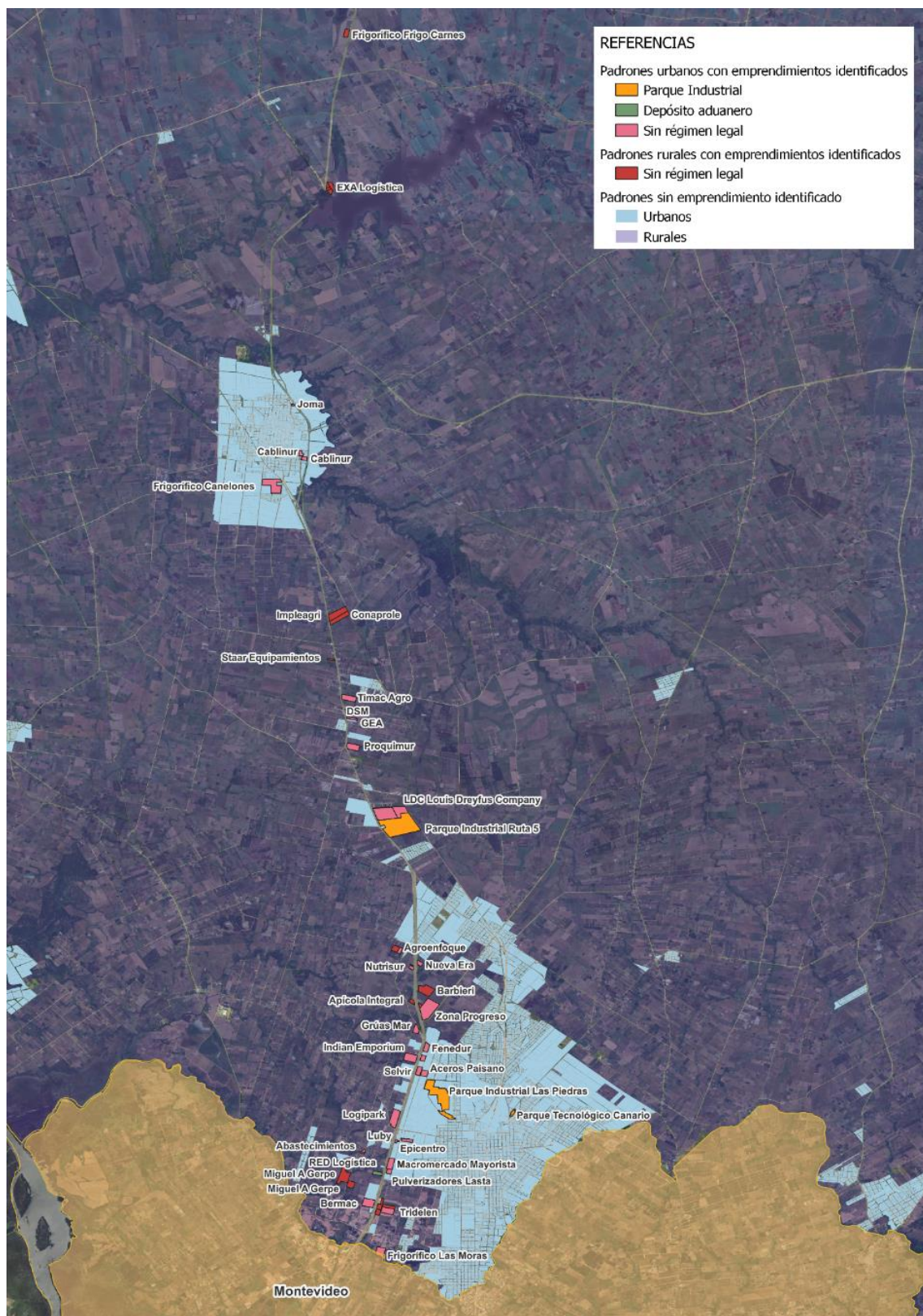
También se incluyó un relevamiento de la infraestructura vial que conecta al departamento con fronteras del país y con el Puerto de Montevideo.

¹ Sobre los polos logísticos cabe destacar que, si bien éstos no están amparados bajo ningún régimen en particular, se incluyen en este trabajo por la importancia que tienen para la actividad logística.



Seguido, se presentó el caso del corredor logístico Ruta 5, con los siguientes resultados principales:

- Información general del ordenamiento territorial en el área de Ruta 5: visualización de padrones rurales y urbanos en todo el territorio y, en particular, en los padrones frentistas a la Ruta 5. Cuantificación de padrones frentistas en uso.
- Situación al 2022 de la ocupación del suelo por emprendimientos relacionados a la logística: relevamiento y georreferenciación de emprendimientos que están ubicados sobre (o cercanos a) la Ruta 5 (dentro de los límites del departamento de Canelones), identificando si están amparados bajo algún régimen legal, el perfil principal del establecimiento (si se trata de una empresa logística, industrial, de transporte o comercial), el mercado objetivo (si realiza actividades de comercio exterior o *hub*, descartando emprendimientos meramente locales) y, en caso de contar con la información, la superficie construida. En total, se identificaron 40 emprendimientos, destacándose tres parques industriales, dos depósitos aduaneros particulares y un polo logístico.



- Análisis de tránsito y vialidad que intercepta la Ruta 5: sobre este punto se destaca la existencia de 43 intersecciones a lo largo de la Ruta 5 (dentro del

departamento de Canelones), de las cuales una es un cruce a desnivel, siete son rotondas y las restantes son cruces y accesos a nivel.

Por último, se expusieron los comentarios finales del trabajo, en los cuales se destaca la importancia de contemplar normativa, emprendimientos logísticos existentes, situación actual y futura, tránsito, uso de suelo y posibles interferencias entre zonas urbanas y otros corredores viales a la hora de evaluar el desarrollo de un corredor; así como los principales recaudos a tener en cuenta para que el corredor Ruta 5 continúe desarrollándose adecuadamente.

1.2 Comparación de los principales corredores logísticos en base a los costos de operación vehicular (actualización 2023)



Estudio comparativo de **costos** de operación vehicular en los **principales corredores logísticos**

Estimación de costos de operación de los camiones pesados, por corredor logístico, según el modelo VOC-HDM4 del Banco Mundial



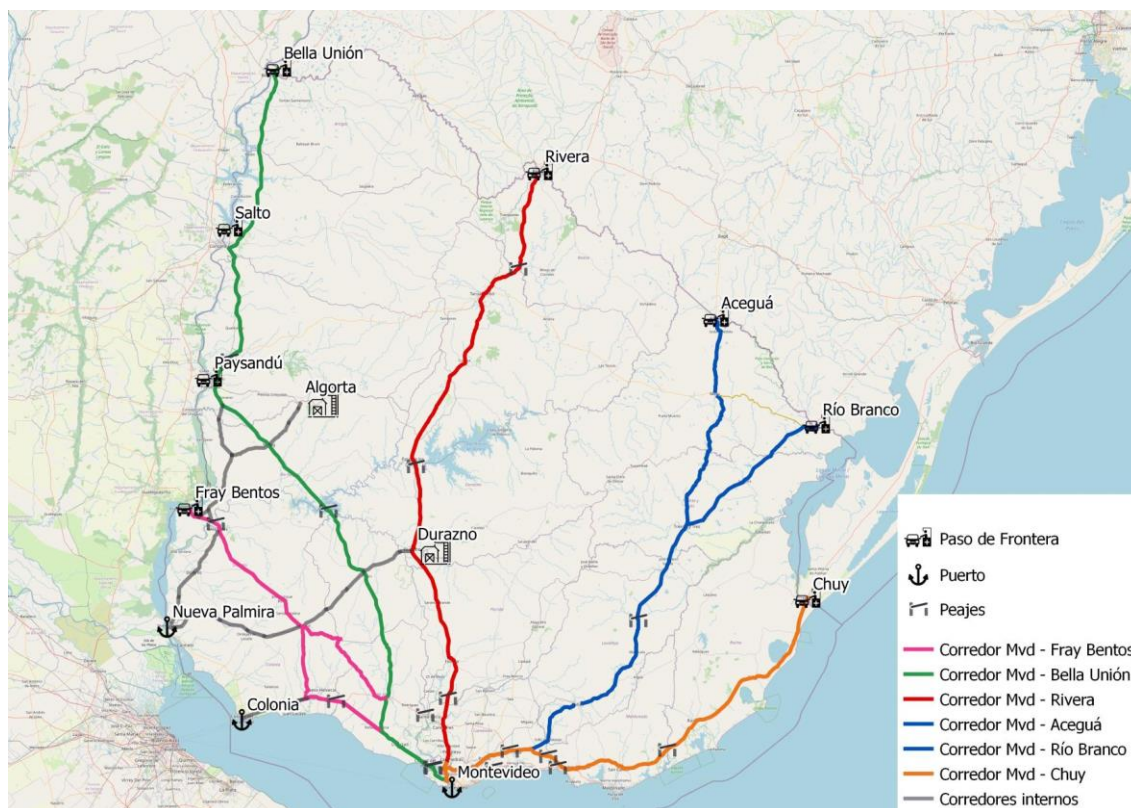
Este trabajo consistió en la actualización 2023 del estudio homónimo realizado por el INALOG en 2021, el cual estableció una metodología para el seguimiento y comparación en el tiempo de los principales corredores logísticos del país (relevantes en la logística de tránsito con Brasil y Argentina), en base al indicador “costo de operación vehicular”.

Los principales objetivos seguidos por este estudio son los siguientes:

- Actualizar a 2023 la estimación de los costos de operación vehicular del transporte profesional de carga para los principales corredores logísticos del país.
- Comparar los resultados de los costos de operación vehicular:
 - Entre los distintos corredores para 2023
 - Con los obtenidos en 2021
- Simular distintos escenarios mediante análisis de sensibilidad

Los corredores analizados se definieron a partir de su importancia en el transporte de carga que circula en la red vial nacional y de su conexión con los países vecinos, agrupándolos en: corredores internacionales definidos entre Montevideo y los pasos de frontera, y corredores internos vinculados a otros nodos de interés (Fray Bentos y Puerto de Nueva Palmira). Estos últimos corredores se tuvieron en cuenta dada su importancia en el volumen de carga que circula por ellos.

Imagen 1. Corredores analizados



Se toma como vehículo tipo un camión definido como pesado según la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), con 45 toneladas de peso máximo y 18 neumáticos, lo cual corresponde a la tipología de camión que representa el mayor volumen de tránsito en los corredores seleccionados.

Este modelo utiliza como insumos datos de la red vial y Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA), así como información de las características del vehículo y precios de los insumos de los camiones pesados, para obtener, a partir del modelo VOC-HDM4² del Banco Mundial, el costo de operación vehicular de los camiones pesados en USD/km y la participación de los distintos rubros en la composición de este, según el corredor de estudio.

En base al costo de operación por kilómetro resultante para cada uno de los corredores de estudio, y considerando la longitud y cantidad de peajes presente en cada uno de ellos, se calcula el costo total de operación de un camión al recorrer cada corredor en su totalidad.

El modelo arroja (al igual que en 2021) resultados similares para cada corredor, tanto en el costo de la operación vehicular como en su composición. Esto se debe a que las rutas consideradas en este estudio son casi todas clasificadas como “Corredores Internacionales” o “Rutas Primarias” (según la DNV), por lo cual se encuentran en buen estado de conservación. Los resultados oscilan entre 1,750 y 1,761 USD/km para un camión con carga máxima, representando un aumento de 9% respecto a 2021. Cabe destacar que todos los precios aumentan en 2023 (salvo el valor de las cubiertas por cambio en el tipo de neumático con respecto a 2021). Esto, sumado a la incidencia del tipo de cambio (la baja del dólar de 2021 a 2023), explican el comportamiento al alza del costo de operación vehicular en 2023.

En cuanto a la composición del costo de operación vehicular, cabe destacar que la incidencia del rubro cubiertas se redujo en 2023 respecto a 2021 (por cambio en el tipo de neumático), haciendo que el resto de los rubros aumenten su participación relativa en 2023. En primer lugar, se encuentra el rubro combustible con una participación del 51,3% y, en segundo lugar, el rubro reparaciones con un 27,8%. Sumados, estos dos rubros representan casi el 80% del costo de operación por kilómetro. En tercer lugar se encuentra la depreciación, junto con el interés y los gastos fijos, representando un 8,3% del costo. Finalmente, en cuarto, quinto y sexto lugar se encuentran el salario del chofer³, las cubiertas y los lubricantes, con un 5,3%, 4,8% y 2,5%, respectivamente.

Adicionalmente, se presentan distintos análisis de sensibilidad que determinan el impacto en el costo de operación vehicular a partir de la modificación de las siguientes variables de entrada al modelo:

- Salario del chofer

² Vehicle Costs Operating - Highway Development & Management (VOC-HDM4) es un modelo computacional desarrollado por el Banco Mundial que permite el cálculo del costo de operación vehicular.

³ Para el cálculo de la mano de obra del chofer se estima el valor hora a partir del Convenio Colectivo Grupo 13 – Transporte y Almacenamiento Subgrupo 07 – Transporte Terrestre de Carga Nacional; dicho valor resulta en un mínimo a pagar, el cual no incluye partidas adicionales que pueden corresponder según sea la operativa.

- Estado de conservación de las rutas (cuantificado por el IRI)
- Peso de la carga del camión
- Distribución temporal del tránsito

Para cada variable analizada se establecen distintos escenarios a estudiar, mientras que el resto de las variables se mantienen idénticas al escenario base de forma de aislar de forma correcta únicamente los impactos que tiene la variable analizada en el costo de operación. Los principales resultados obtenidos se detallan en las siguientes líneas.

Sobre el análisis de sensibilidad al salario del chofer se destaca que éste, en su situación más “crítica” planteada (aumento del 100%), genera un impacto en el costo de operación de un +5% aproximadamente.

En cuanto al análisis de sensibilidad al IRI, como las rutas consideradas en este estudio son casi todas clasificadas como corredores internacionales o rutas primarias (según la DNV), y por lo tanto tienen ciertos requisitos de calidad, se entiende que los escenarios de aumento de IRI de 100% y 200% planteados no son ajustados a la realidad. Por otra parte, los escenarios de aumento de IRI de 30% y 50% se plantean con el fin de confirmar la premisa de que, al partir de valores buenos de IRI, estos aumentos no generan un cambio significativo en el costo de operación. Esta afirmación pudo ser validada en la medida de que, en general, un aumento en el 30% del IRI, genera apenas un aumento en el costo de operación por kilómetro de un 0,82%, mientras que un aumento del 50% del IRI aumenta el costo en apenas un 1,55% (ambos aumentos son valores promedio para todos los corredores).

El análisis de sensibilidad a la carga del camión representa una reducción de hasta un 10,5% en el costo de operación por kilómetro, cuando el mismo se encuentra vacío.

Finalmente, el análisis de sensibilidad a la distribución del tránsito no muestra cambios significativos en el costo de operación.

1.3 Observatorio Normativo

Base de datos normativa del sector logístico

Se continuó trabajando en la actualización de la base de datos normativa vinculada al sector logístico, a efectos de nuclear el marco regulatorio que interesa y afecta a la comunidad logística.

Se realizó una recopilación con el propósito de proporcionar una herramienta de utilidad de forma sencilla al sector logístico interesado. En el mes de octubre de 2023, se presentó el referido proyecto en el Consejo de Dirección del INALOG y se obtuvo una respuesta muy positiva de las autoridades.

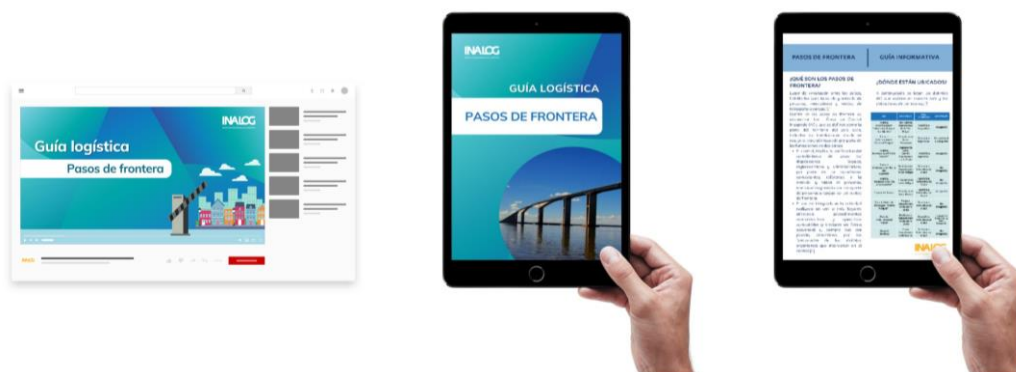
Por otra parte, con el objetivo de darle difusión al producto y en pos de la necesidad detectada, se está trabajando en generar una sección en la web del INALOG con el contenido de este producto, con el objetivo de dejarla a disposición del público interesado.

Modos de transporte nacionales e internacionales

Para llevar adelante este trabajo, se realizó un análisis de la normativa uruguaya y los acuerdos internacionales, para obtener la información necesaria que permita a los actores involucrados consultar los documentos.

A lo largo del presente, se comenzó a trabajar en el análisis de la regulación normativa de transporte aéreo, ferroviario, fluvio-marítimo, y terrestre. La materialización de este proyecto se está llevando adelante con la elaboración de Guías Logísticas que contienen aspectos esenciales de la operativa diaria en cada uno de los modos referidos.

Las guías están siendo difundidas por parte del área de Comunicación en las redes sociales del INALOG y en su sitio web en formatos dinámicos como audiovisuales y más exhaustivamente en formatos PDF.



1.4 Posiciones institucionales

Peaje hidrovía Paraná – Paraguay

El área de Jurídica realizó un análisis de la disposición que pretendía la modificación de la tarifa de peaje en el tramo de la HPP (Puerto Santa Fe – Confluencia) estipulado por la AGP SE en la Resolución 625/2022 del 21/9/2022 y la Resolución N° 1023/2022, con exigibilidad a partir del 1/1/2023. El objetivo de dicho análisis fue conformar un insumo de trabajo para que el Consejo de Dirección del INALOG evalúe el impacto de la citada modificación en el transporte y la logística de la HPP.

A través de una declaración, las instituciones privadas uruguayas integrantes del Consejo de Dirección del INALOG, manifiestan la preocupación del sector logístico por la Resolución 1023/2022 adoptada por el Ministerio de Transporte de la República Argentina, por la que modificó el valor del peaje del tramo de la HPP. En dicha declaración, se remarcaron dos connotaciones negativas de la tarifa estipulada:

- Modifica el valor del peaje para el tramo indicado de la HPP, sin seguir el procedimiento establecido en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná de junio de 2022.

- Se fijan dos precios según se trate de cargas de transporte de cabotaje (para las que se establece una tarifa en pesos argentinos) o para el transporte internacional (para las que se establece una tarifa en dólares estadounidenses). Esto configura un trato discriminatorio, ya que se establece un mismo monto de peaje, pero en distinta unidad monetaria, según se trate de una u otra de las mencionadas modalidades de transporte.

A través del referido comunicado, se solicitó a la Comisión del Acuerdo considerar las connotaciones negativas indicadas anteriormente, resultantes de la modificación de la tarifa del peaje resuelta por las autoridades argentinas, a efectos de poder revertir dicha medida.

Reserva de cargas

En el ámbito de la DNT del MTOP y del SGT N°5 del MERCOSUR se ha estado trabajando sobre el tema de la reserva de carga. En una reunión mantenida con el Dr. Pablo Labandera, director de la DNT, y el Consejo de Dirección del INALOG, se discutió sobre el tema de referencia y se acordó trabajar en una posición del sector privado sobre esta temática. Las instituciones privadas representadas en el Consejo antes mencionado, a través de una comunicación formal, apoyaron la decisión de que el gobierno uruguayo mantenga desde el año 2005 a la fecha, la total oposición a la reserva de carga, y, fundamentalmente, a la estipulación que se incluye en el proyecto con respecto a los servicios “feeders” y trasbordos con destino a terceros países.

En cuanto a este tema, sigue siendo parte de la agenda del SGT N°5 del MERCOSUR. Como INALOG seguimos participando en calidad de observadores manteniéndonos informados de los temas tratados en dicha comisión.

1.5 Comercio internacional y logística



En el año 2023 se elaboraron por parte del INALOG, una serie de informes denominados “Comercio internacional y logística”. Los mismos son actualizaciones de los informes

presentados en años anteriores. En un principio, dichos informes surgieron 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 descritos en el artículo 3 de la Ley 18.697 de creación del INALOG.

Los documentos elaborados se dividen en cinco partes:

- Comercio Internacional y Logística: Análisis de las importaciones, exportaciones y tránsitos (2020-2022)
- Comercio Internacional y Logística: Caracterización de Uruguay como centro de distribución para la región y el mundo (2020-2022)
- Comercio Internacional y Logística: Intercambio de bienes del MERCOSUR con Alemania y Unión Europea (2020-2022)
- Comercio Internacional y Logística: Intercambio de bienes entre el MERCOSUR y E.E.U.U. (2020-2022)
- Comercio Internacional y Logística: Intercambio de bienes entre el MERCOSUR y China (2020-2022)

Cada informe analizó el flujo comercial de bienes en los que nuestro país tuvo participación, ya sea como importaciones, exportaciones o tránsitos.

El objetivo primario de los mencionados informes fue relevar los principales bienes intercambiados entre los países de América del Sur seleccionados con países y regiones de distintas partes del mundo, y más detalladamente con las principales economías mundiales, Estados Unidos, China, Alemania y Unión Europea. En segunda instancia, plasmar los principales bienes que circulan por nuestro territorio aduanero como tránsitos CDR, entre los orígenes y destinos mencionados.

Los documentos toman como periodo de análisis el último trienio (2020-2022) 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 extraídos de los informes mencionados recientemente.

Análisis de las importaciones, exportaciones y tránsitos

Exportaciones uruguayas de bienes:

Si analizamos la evolución de las solicitudes de exportación de bienes de los últimos tres años medidas en millones de dólares FOB, podemos observar que las mismas tuvieron

una variación punta a punta (11.737 MM USD en 2022 vs. 6.915 MM USD en 2020) del 70% positiva en el último trienio.

China, Brasil, Estados Unidos y Argentina son los principales destinos de las exportaciones de bienes uruguayas, estos destinos presentaron un 56% de participación del total exportado en los tres años analizados (2020-2022).

Se observa que Asia es la principal región a la cual se exportaron productos en los últimos 3 años, alcanzando un 33% del total de las exportaciones en dicho periodo de estudio (25% de esa proporción corresponde a China). Le siguen América del Sur con un 28% (17% corresponde a Brasil y 6% a Argentina) y América del Norte con un 9% (6% corresponde a Estados Unidos y 2% corresponde a México) respectivamente.

Si nos centramos en la principal región de destino de las exportaciones uruguayas (Asia con 33% en el trienio), el capítulo más exportado fue carne y despojos comestibles con un 53% del total exportado hacia dicha región en los tres años de estudio.

Importaciones uruguayas de bienes:

Si analizamos la evolución de las solicitudes de importación de bienes, medidas en millones de dólares CIF, se observa que las mismas tuvieron una variación punta a punta (10.827 MM USD en 2022 vs. 6.788 MM USD en 2020) del 60% positiva en el último trienio.

Brasil, China, Argentina y Estados Unidos fueron los principales países de orígenes de las importaciones de bienes uruguayas, estos orígenes representaron un 65% de la participación del total importado en los tres años analizados.

Se observa que América del Sur es la principal región de la cual se importaron productos en este trienio, alcanzando un 41% del total de las importaciones en dicho periodo de estudio (23% corresponde a Brasil y 14% a Argentina). Le siguen Asia con un 31% (22% corresponde a China) y la Unión Europea con un 14% (3% corresponde a Alemania, un 2% cada uno para Francia, España e Italia).

Al centrarnos en la región más relevante de las importaciones de los últimos tres años (América del Sur representa el 41% en el trienio), se observa que vehículos automóviles y demás vehículos es el principal producto, con un 15% del total importado desde dicha región. Le siguen plásticos y sus manufacturas con un 7%, carnes y despojos comestibles también con un 7%.

Tránsitos de bienes:

Al observar la evolución del total de los tránsitos del último trienio medido en millones de dólares CIF, se observa que los mismos tuvieron una variación punta a punta de 58% positiva (9.349 MM USD en 2022 vs 5.906 MM USD en 2020).

China fue el principal país de origen de los DUAs de tránsitos con un 22% de los mismos en los últimos tres años. Le siguen Estados Unidos con un 9%, Argentina con un 6%, y Alemania e Italia cada uno con un 5%.

Asia es la principal región de origen de los DUAs de tránsito en los últimos 3 años, alcanzando un 30% del total de trienio (22% corresponde a China). Le siguen la Unión

Europea con un 22% (5% corresponde a Alemania y 5% a Italia) y América del Norte con un 11% (9% corresponde a Estados Unidos).

Los principales productos que transitaron en los últimos tres años con origen Asia fueron reactores nucleares, máquinas y artefactos mecánicos con un 28%, máquinas y aparatos de grabación con un 23% y vehículos automóviles y demás vehículos con un 6% del total del trienio de los tránsitos con origen dicha región.

Por su parte, los tres primeros países de destinos de los DUAs de tránsitos son pertenecientes de la región. Paraguay fue el principal destino de estos en los últimos tres años, con un 14% del total. Le siguen Argentina con un 13% y Brasil con un 5%.

América del Sur es la principal región de destino de los tránsitos en los últimos tres años, alcanzando un 37% del total de los tránsitos de dicho periodo (14% corresponde a Paraguay, 13% a Argentina y 5% a Brasil). Le sigue América del Norte con un 5% (el 3% corresponde a México y un 2% corresponde a Estados Unidos).

Los principales productos que transitaron en los últimos tres años con destino América del Sur fueron productos farmacéuticos con un 21%, reactores nucleares, máquinas y artefactos mecánicos con un 19%, máquinas y aparatos de grabación con un 16% del total de los tránsitos seleccionados del trienio.

Desempeño del comercio exterior de los países de la región:

Si analizamos la variación punta a punta (2022 vs. 2020) de las importaciones de los países de la región medidas en millones de dólares CIF, podemos observar que los tres países registraron variaciones positivas importantes: Argentina obtuvo un aumento del 92% en las importaciones, Brasil un 72% y Paraguay un 54%.

Si analizamos la variación punta a punta (2022 vs. 2020) de las exportaciones de los países de la región medidas en millones de dólares FOB, nuevamente los tres países registraron variaciones positivas: Argentina obtuvo un incremento del 61% en las mismas, Brasil un 60% y Paraguay 17%.

Si nos centramos en las exportaciones uruguayas con destino a dichos países de la región se observa que la variación punta a punta (2022 vs 2020) medida en millones de dólares FOB creció en los tres países: aquellas con destino Argentina aumentaron un 226%, las destinadas a Brasil un 73% y con destino a Paraguay obtuvieron un 29%.

1.6 Caracterización de Uruguay como centro de distribución para la región y el mundo



Tránsitos con origen extrarregional y destino en la región

Si analizamos la evolución de los tránsitos con origen extrarregional y destino en los países del MERCOSUR, se observa que los mismos tuvieron una variación p. a p. positiva de 85% en el último trienio (2.094 MM USD en 2022 vs 1.134 MM USD en 2020).

Paraguay es el principal país de destino de los tránsitos con origen extrarregional con un 49% del total (2.458 MM USD), seguido por Argentina con un 39% (1.944 MM USD) y por último Brasil con 12% (600 MM USD).

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero si analizamos los orígenes y destinos en conjunto fueron medicamentos, aparatos eléctricos de telefonía e insecticidas, raticidas y fungicidas.

Si analizamos las plataformas logísticas que utilizan los tránsitos con origen extrarregional y destino en la región MERCOSUR, se observa que casi en su totalidad los tránsitos finalizan en Pasos de Frontera, con un 87% en promedio. Mirando la plataforma de inicio de estos tránsitos tenemos que en promedio el 77% comienzan en una Zona Franca y el 15% en el Puerto.

Tránsitos CDR con origen exterior y destino en países de la región

Participación de plataformas: DUA-T - trienio 2020-2022

Mayúscula: fin del tránsito

Minúscula: inicio del tránsito

Plataformas	2020	2021	2022	Total Trienio
PASO FRONTERA	83,6%	86,7%	89,0%	86,9%
Zona Franca	72,6%	78,4%	77,6%	76,8%
Puerto	18,0%	15,1%	13,2%	14,9%
Aeropuerto	2,3%	1,9%	7,2%	4,3%
Depósito Aduanero Particular	7,1%	4,6%	2,0%	4,0%
AEROPUERTO	12,1%	10,2%	8,1%	9,8%
Zona Franca	97,4%	99,0%	96,9%	97,8%
Depósito Aduanero Particular	2,6%	1,0%	3,0%	2,2%
Puerto	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
PUERTO	4,3%	3,2%	2,9%	3,3%
Zona Franca	93,8%	64,4%	87,2%	81,4%
Puerto	0,7%	29,6%	7,2%	12,9%
Depósito Aduanero Particular	4,9%	5,8%	4,9%	5,2%
Aeropuerto	0,5%	0,3%	0,7%	0,5%
DEP FISCAL UNICO	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Zona Franca	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total general	100%	100%	100%	100%

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

Tránsitos CDR con origen en la región y destino exterior

Si analizamos la evolución de los tránsitos con origen en los países de la región seleccionados y destino exterior, se observa que los mismos tuvieron una variación p. a p. de 67% positiva (298 MM USD en 2022 vs 178 MM USD en 2020).

Argentina fue el país con valores más altos en el trienio y que además representa el 87% del total para la región seleccionada como origen. Le sigue Paraguay, país que representó el 7% como país de origen de los tránsitos hacia el exterior. Brasil y Chile tienen la misma proporción cada uno, representaron un 3% del total seleccionado de países en el trienio.

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero si analizamos los tránsitos con origen en la región en conjunto y destino exterior fueron medicamentos, hilos, cables y demás conductores y bebidas alcohólicas.

Si analizamos las plataformas logísticas que utilizan los tránsitos con origen en la región y destino exterior, se observa que las principales conexiones se produjeron en los tránsitos son, en primer lugar, aquellas que inician en Zonas Francas y finalizan en Aeropuerto, le sigue aquellas que inician en Zonas Francas y finalizan en Puerto y, por último, las que se inician en Zonas Francas y finalizan en Pasos de Frontera.

Tránsitos CDR con origen en países de la región y destino exterior

Participación de plataformas: DUA-T - trienio 2020-2022

Mayúscula: fin del tránsito

Minúscula: inicio del tránsito

Plataformas	2020	2021	2022	Total Trienio
AEROPUERTO	62,8%	60,9%	58,5%	60,4%
Zona Franca	99,7%	99,8%	100,0%	99,8%
Puerto	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%
Paso Frontera	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%
Depósito Aduanero Particular	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
PUERTO	26,0%	16,7%	19,2%	20,0%
Zona Franca	73,2%	63,8%	66,6%	67,9%
Paso Frontera	26,6%	30,8%	32,8%	30,3%
Depósito Aduanero Particular	0,0%	5,2%	0,5%	1,7%
Aeropuerto	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%
Puerto	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
PASO FRONTERA	8,9%	20,1%	20,1%	17,4%
Zona Franca	87,9%	86,8%	88,4%	87,7%
Puerto	12,1%	11,2%	7,9%	9,7%
Depósito Aduanero Particular	0,1%	1,0%	2,4%	1,6%
Aeropuerto	0,0%	1,0%	1,3%	1,0%
DEP FISCAL UNICO	2,3%	2,3%	2,2%	2,3%
Zona Franca	47,2%	40,8%	40,4%	42,2%
Puerto	34,7%	28,5%	29,6%	30,5%
Paso Frontera	18,1%	30,5%	26,5%	25,9%
Depósito Aduanero Particular	0,0%	0,0%	3,5%	1,4%
Aeropuerto	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Total general	100%	100%	100%	100%

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

* Free Shops (UY)

Intercambio de bienes del MERCOSUR con Alemania y Unión Europea

Importaciones de la región con origen extrarregional:

Si analizamos la evolución de las importaciones uruguayas de bienes con origen Alemania y Unión Europea, se observa que las mismas tuvieron respectivamente una variación punta a punta del 40% (211 MM USD en 2020 vs. 294 MM USD en 2022) y 46% (971 MM USD en 2020 vs. 1.417 MM USD en 2022).

Si sumamos el total importado por los países seleccionados de la región (Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay), en el último trienio, con origen Alemania y Unión Europea, se observa que Brasil es el país que más importó desde Alemania y Unión

Europea con un 80% (33.523 MM USD) y 78% (112.844 MM USD) de participación respectivamente, seguido por Argentina con un 17% (7.235 MM USD) y 19% (26.988 MM USD), luego Uruguay con un 1,8% (773 MM USD) y 2,5% (3.604 MM USD) por último Paraguay con 1,1% (476 MM USD) y 1,2% (1.770 MM USD).

Los principales productos importados en millones de dólares por la región, en el último trienio, con origen Alemania y Unión Europea fueron productos químicos orgánicos y partes y accesorios de vehículos automóviles por parte de Brasil. Medicamentos, sueros, vacunas y sangre humana por parte de Argentina. Sueros, vacunas, sangre humana y perfumes y aguas de tocador por parte de Paraguay. Sueros, vacunas y sangre humana y partes y accesorios de vehículos automóviles por parte de Uruguay.

Exportaciones de la región con destino extrarregional:

Si analizamos la evolución de las exportaciones uruguayas de bienes con destino Alemania y Unión Europea, se observa que las mismas tuvieron respectivamente una variación punta a punta del 55% (119 MM USD en 2020 vs 185 MM USD en 2022) y 82% (1.070 MM USD en 2020 vs 1.952 MM USD en 2022).

Si sumamos el total exportado por los países seleccionados de la región (Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay), en el último trienio, con destino Alemania y Unión Europea, se observa que es Brasil el país que más exportó hacia Alemania y Unión Europea con un 88% (15.436 MM USD) y 80% (115.067 MM USD) de participación respectivamente, seguido por Argentina con 8% (1.482 MM USD) y 16% (23.486 MM USD) respectivamente, luego Uruguay con 2,8% (492 MM USD) y 3% (4.616 MM USD), y por último, Paraguay con 0,7% (131 MM USD) y 0,9% (1.320 MM USD).

Los principales productos exportados en millones de dólares por la región, en el último trienio, con destino Alemania y Unión Europea fueron café (incluso tostado o descafeinado) y harina de soja por parte de Brasil. Por parte de Argentina, la carne bovina fresca o refrigerada y harina de soja. Por parte de Paraguay, lo fueron la carne bovina fresca o refrigerada y la harina de soja. Por último, por parte de nuestro país, la celulosa y carne bovina fresca o refrigerada.

Tránsitos CDR con origen extrarregional y destino en la región:

Al observar el total de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) en el último trienio, con origen Alemania y destino en la región (Brasil, Argentina y Paraguay), se observa que los mismos tuvieron respectivamente una variación punta a punta de 66% en términos de valor (98,76 MM USD en 2020 vs 163,96 MM USD en 2022) y 41% en términos de peso (5.924 TON en 2020 vs 8.377 TON en 2022).

Si se realiza el mismo análisis que el párrafo anterior, el total de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) en el último trienio, en este caso, con origen Unión Europea y destino en la región (Brasil, Argentina y Paraguay), registraron una variación punta a punta de 45% medida en valor (386,76 MM USD en 2020 vs 560,64 MM USD en 2022) y 56% medida en peso (22.316 TON en 2020 vs 34.736 TON en 2022).

De la selección de países de la región, Argentina fue el principal país de destino de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con origen Alemania con un 63%

(271,64 MM USD) del total de los últimos tres años. Le siguen Paraguay con 24% (104,5 MM USD) y Brasil con 13% (57,8 MM USD).

Asimismo, 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 56% (833, 52 MM USD) del total. Le siguen Paraguay con 25% (370,98 MM USD) y Brasil con 18% (272,64 MM USD).

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero en el último trienio, en millones de dólares, con origen Alemania y Unión Europea y destino en la región fueron medicamentos, sueros, vacunas y sangre humana hacia Brasil. Sueros, vacunas, sangre humana y máquinas y aparatos de oficina hacia Argentina. Perfumes y aguas de tocador y medicamentos hacia Paraguay.

Los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR), con origen Alemania y destino la región (Argentina, Brasil y Paraguay), intermediaron desde Uruguay alcanza los 145 millones de dólares en promedio anual en el último trienio. El 33% (48 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 7.554 toneladas. El 15% (1.119 TON) de dichas mercaderías con origen Alemania y destino regional fueron intervenidas por una Zona franca.

Los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) con origen Unión Europea y destino la región (Argentina, Brasil y Paraguay), intermediaron desde Uruguay alcanza los 504 millones de dólares en promedio anual en el último trienio. El 37% (185 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 30.070 toneladas; y el 14% (4.167 TON) de dichas mercaderías con origen Unión Europea y destino regional fueron intervenidas por una Zona Franca.

Tránsitos CDR con origen en la región y destino extrarregional:

Al analizar el último trienio, nuestro país logró captar mercancías en tránsito provenientes de Argentina y Paraguay con destino Alemania. Para Argentina se registraron cifras significativas únicamente en 2021, por lo que no registraron variaciones punta a punta durante el trienio. Aquellos con origen paraguayo registraron una variación punta a punta de 1.240% (0,15 MM USD en 2020 vs. 2,01 MM USD en 2022) y en toneladas fue de 4.580% (5 TON en 2020 vs. 234 TON en 2022). Cabe destacar que, al tratarse de valores pequeños, el mínimo movimiento provoca que se disparen los porcentajes, esto no implica que el crecimiento sea significativo en valor. Asimismo, la evolución total en el último trienio de los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) con origen en la región y destino Alemania coincide con la evolución de Paraguay, dado que es el único país que registró variaciones.

Al observar 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 observa que los mismos tuvieron una variación punta a punta positiva de 434% en millones de dólares CIF (0,68 MM USD en 2020 vs. 3,63 MM USD en 2022) y 447% positiva en toneladas (72 TON en 2020 vs. 394 TON en 2022). Al tratarse de valores pequeños, el

mínimo movimiento provoca que se disparen los porcentajes, esto no implica que el crecimiento sea significativo en valor.

De la selección de países de la región, Paraguay fue el principal país de origen de los tránsitos por territorio nacional con destino Unión Europea, con un 48% (3,19 MM USD) de participación sobre el total en el último trienio, seguido por Argentina con 41% (2,74 MM USD) y Brasil con 11% (0,72 MM USD).

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero en el último trienio, en millones de dólares, con origen en la región y destino Alemania y Unión Europea fueron centrifugadoras y sueros, vacunas y sangre humana por parte de Brasil. Aceite de jojoba y sus fracciones y máquinas y aparatos mecánicos por parte de Argentina. Carne bovina fresca o refrigerada y gelatinas y sus derivados por parte de Paraguay.

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% (57,8 MM USD) de las mercaderías importadas por Brasil provenientes de Alemania en el último trienio, y un 3,75% (271,64 MM USD) de las mercaderías importadas por Argentina provenientes de Alemania en el trienio. Sin embargo, se logró captar una mayor cantidad de dichas mercaderías importadas por Paraguay provenientes de Alemania, alcanzando un 21,95% (104,5 MM USD). Sucede una situación similar en las cargas provenientes de la Unión Europea, en las cuales nuestro país logró captar menos de un 1% con destino Brasil (272,64 MM USD), un 3,1% (833,52 MM USD) de las mismas con destino Argentina y nuevamente se remarca el caso de Paraguay en el que se capta un 20,96% (370,98 MM USD) del total de importaciones por parte de dicho país.

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 Alemania y Unión Europea. Dichos productos son sueros, vacunas, sangre humana y medicamentos en el caso de Brasil y en el caso de Argentina. En el caso de Paraguay son perfumes y aguas de tocador y medicamentos. Los productos mencionados figuran en el top 10 de productos importados por cada país con origen Alemania y Unión Europea.

Por último, como se mencionó anteriormente, Uruguay no ha logrado captar mucha carga proveniente de Alemania y Unión Europea con destino Brasil y Argentina, por lo cual entendemos que las empresas europeas podrían aumentar su flujo comercial con destino a la región si pudieran conocer en mayor profundidad los regímenes promocionales que nuestro país brinda para este fin.

Intercambio de bienes entre el MERCOSUR y Estados Unidos

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 136% en el trienio de estudio (874 MM USD en 2020 vs 2.056 MM USD en 2022) y 33% en toneladas (1.440.717 TON en 2020 vs 1.909.216 TON en 2022).

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

Por su parte, los principales productos importados por Uruguay con origen Estados Unidos en toneladas fueron abonos minerales o químicos, fertilizantes, abonos minerales o químicos nitrogenados y azufre de cualquier clase excepto el sublimado.

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

Si analizamos la evolución de las exportaciones uruguayas de bienes con destino E.E.U.U., se observa que las mismas tuvieron una variación punta a punta positiva del 49% medido en millones de dólares (526 MM USD en 2020 vs 783 MM USD en 2022) y 68% en toneladas (234.543 TON en 2020 vs 394.186 TON en 2022).

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

Por su parte, los principales productos exportados por nuestro país con destino Estados Unidos, medido en toneladas, fueron madera contrachapada, seguido por madera aserrada y carne bovina congelada.

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

Al observar el 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 positiva del 55% medido en millones de dólares (226 MM USD en 2020 vs 350 MM USD en 2022) y una variación punta a punta positiva del 90% medido en toneladas (9.782 TON en 2020 vs 18.600 TON en 2022).

Paraguay fue el principal país de destino de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con origen E.E.U.U. y destino en la región, con un 47% (431 MM USD) de participación de estos en los últimos tres años. Le siguen Brasil con un 27% (243 MM USD), y Argentina con un 26% (238 MM USD) respectivamente.

Los principales productos que transitaban 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 por parte de Argentina. Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos por parte de Paraguay.

Los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) con origen Estados Unidos y destino la región (Argentina, Brasil y Paraguay), intermediaron desde Uruguay 304 millones de dólares en promedio anual en el último trienio. El 31% (95 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 15.490 toneladas. El 19% (2.922 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 del 25% en millones de dólares (12,07 MM USD vs 15,07 MM USD) y 68% positiva en toneladas (942 TON en 2020 vs 1.578 TON en 2022).

Paraguay fue el principal país de origen (entre los países seleccionados) de los tránsitos por territorio nacional con origen en la región y destino E.E.U.U., con un 85,6% (34,15 MM USD) de los mismos en los últimos tres años. Le siguen Argentina con un 11,6% (4,65 MM USD) y Brasil con 2,8% (1,11 MM USD).

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, por parte de Paraguay, hilos, cables y demás conductores. Máquinas y aparatos mecánicos por parte de Argentina. Las demás preparaciones y conservas de carne por parte de Brasil.

De los tránsitos CDR con destino Estados Unidos, únicamente el 11% de los mismos se originaron en los países seleccionados de la región, totalizando 39,92 MM USD en el último trienio. Esto significa que dichos países no se encuentran dentro de los principales orígenes de los tránsitos CDR con destino Estados Unidos, el primer y segundo puesto de orígenes lo ocupan Francia con un 31% del total (111 MM USD) y Estados Unidos con un 21% (74,83 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 (118.565 MM USD), Uruguay captó menos del 1% de las mismas en el trienio estudiado (243,17 MM USD), a través de los tránsitos CDR que circulan por nuestro territorio aduanero con destino Brasil.

Si observamos las importaciones argentinas medidas en valor con origen Estados Unidos (20.494 MM USD), nuestro país logró captar en el trienio un 1,16% (237,8 MM USD) de las mismas a través de los tránsitos CDR por nuestro territorio aduanero.

Por su parte, si analizamos las importaciones paraguayas medidas en valor con origen Estados Unidos (2.940 MM USD), Uruguay pudo captar en el trienio un 15% (431,17 MM USD) de estas, a través de los tránsitos CDR 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 (0,2%) y Argentina (1,16%) provenientes de Estados Unidos en el trienio. Sin embargo, se logró captar una mayor cantidad de dichas mercaderías importadas por Paraguay (15%).

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, medicamentos y las demás máquinas y aparatos de oficina en el caso de Argentina y máquinas para el procesamiento de datos en el caso de Paraguay. En el caso de Argentina y Paraguay, dichos productos ocupan los primeros lugares del top de productos.

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 62% en millones de dólares (1.439 MM USD en 2020 vs 2.331 MM USD en 2022) y 12% positiva en toneladas (492.980 TON en 2020 vs 553.140 TON en 2022).

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, y plásticos y sus manufacturas.

Exportaciones uruguayas con destino China:

Si analizamos la evolución de las exportaciones uruguayas de bienes con destino China, se observa que las mismas tuvieron una variación punta a punta de 76% millones de dólar (2.116 MM USD en 2020 vs 3.734 MM USD 2022) y una variación punta a punta de -2% en toneladas (4.140.368 TON en 2020 vs 4.048.819 TON en 2022).

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

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

Al observar 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 106% positiva en millones de dólares (604 MM USD en 2020 vs 1.246 MM USD en 2022) y 124% positiva en toneladas (79.959 TON en 2020 vs 178.717 TON en 2022).

Si analizamos los países de la región como destino de los tránsitos CDR con origen China, Paraguay acapara el 59% (1.679 MM USD) de los mismos, seguido por Argentina con un 36% (1.027 MM USD) y, por último, Brasil con 5% (147 MM USD) del total de tránsitos a esta preselección de países.

Los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con origen China y destino la región (Argentina, Brasil y Paraguay), intermediaron desde Uruguay 951 millones de dólares en

promedio anual en el último trienio. El 18% (173 MM USD) de los tránsitos CDR intermediados por nuestro país fueron intervenidos por una Zona Franca.

Por su parte, en términos de peso, nuestro país intermedió en promedio anual 144.393 toneladas. Únicamente el 6% (9.287 TON) de dichas mercaderías con origen China y destino regional fueron intervenidas por una Zona Franca.

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 (2020–2022) son bajos si seleccionamos a China como destino (59,48 MM USD) y son aún menores cuando se toma en cuenta la región como origen de dichos tránsitos (5,65 MM USD).

Al observar el total de los tránsitos por nuestro territorio aduanero (tránsitos CDR) en el último trienio con origen Brasil, Argentina y Paraguay y destino China, se observa que los mismos tuvieron una variación punta a punta de -46% negativa en millones de dólares (2,31 MM USD en 2020 vs 1,25 MM USD en 2022) y -96% negativa en toneladas (94 TON en 2020 vs 4 TON en 2022). Las variaciones son relativamente altas pero las cifras son de poca relevancia.

Argentina fue el principal país de origen (entre los países seleccionados) de los tránsitos por territorio nacional (tránsitos CDR) con origen en la región y destino China, con un 87% (4,94 MM USD) de los mismos en los últimos tres años. Le siguen Brasil con un 12% (0,67 MM USD), y en último lugar, Paraguay con un 1% (0,07 MM USD).

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 y tela sin tejer por parte de Argentina. Manufacturas de fundición y máquinas y artefactos eléctricos por parte de Brasil y medicamentos por parte de Paraguay.

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 por debajo del 1% (147 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 del 2,6% (1.027 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 logró captar en el trienio un 16% (1.679 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%) y provenientes de China en el trienio. Por otra parte, de las mercaderías importadas por Argentina con origen China se

logró captar un porcentaje levemente mayor con respecto a Brasil, pero el mismo sigue siendo bajo (3%). Por último, se captó un porcentaje significativamente, mayor que los dos países anteriores, de mercaderías importadas por Paraguay con origen China (16%).

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. En el caso de Brasil, dichos productos son diodos, transistores y dispositivos semiconductores y aparatos eléctricos de telefonía. En el caso de Paraguay, dichos productos son aparatos eléctricos de telefonía e insecticidas, raticidas o fungicidas. Por último, en el caso de Argentina, dichos productos son aparatos eléctricos de telefonía y máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos.

Como última apreciación, 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.

1.7 Consultoría para el estudio de funcionamiento general, costos y tiempos en

Pasos de Frontera

Esta consultoría financiada por el BID con fondos no reembolsables, tiene como objetivo ampliar y/o actualizar estudios realizados en años anteriores a través del mismo organismo. El consultor encargado de llevar adelante el estudio es el Ec. Álvaro Lalanne, y desde el INALOG se brinda soporte a través de sus áreas técnicas.

El foco de esta consultoría radica en la importancia de los tránsitos, importación y exportación de carga para la actividad del comercio exterior uruguayo y la del centro de distribución regional del Uruguay.

Adicionalmente es relevante destacar la importancia de los tránsitos de carga extra-regional para la actividad de centro de distribución regional del Uruguay. Uno de los factores clave que posibilitan este tránsito de cargas hacia la región por territorio uruguayo es la alta actividad de trasbordos de contenedores en el Puerto de Montevideo. Dicha actividad permite sostener el flujo derivado de carga en tránsito hacia los países del Mercosur a través de los pasos de frontera terrestres, es decir, de los flujos de carga que ingresan al país por el Puerto de Montevideo y salen hacia Brasil, Argentina y Paraguay por los distintos pasos de frontera.

Por lo dicho en las líneas anteriores interesa estudiar, en esta instancia, tanto la operativa de trasbordos en el Puerto de Montevideo como el funcionamiento de los pasos de frontera terrestres.

Como antecedentes de esta consultoría se cuenta con dos productos.

Por un lado, el relevamiento de costos y tiempos de:

- Exportación marítima contenerizada por el Puerto de Montevideo de:
- o Carne bovina congelada

- o Arroz procesado
- o Productos forestales
- o Leche en polvo entera
- Operación de exportación con procesamiento de insumo importado (para productos químicos)
- Exportación de soja por Nueva Palmira
- Exportación de arroz en carga general
- Centro de Distribución Regional de productos farmacéuticos.

Como resultado del trabajo anterior, se cuenta con un modelo de estimación de costos y tiempos que puede ser actualizado a lo largo del tiempo, así como replicado para otras cadenas.

Como segundo antecedente, se cuenta con el estudio de Montevideo como hub marítimo. El mismo incluyó:

- Traslados marítimos por el Puerto de Montevideo
- El hub y el comercio exterior
- Relevancia del hub uruguayo para la región

Entre los productos de este estudio, se encuentra la caracterización a 2020 del Puerto de Montevideo como hub marítimo.

A partir de lo anterior, surge la necesidad de actualizar al año 2022 el estudio en cuanto a la actividad de trasbordo de contenedores en el Puerto de Montevideo, siguiendo la metodología y estructura desarrollada en el 2020. Esto permitirá apreciar la factibilidad de sostener el flujo que se deriva como carga en tránsito hacia los países del Mercosur a través de los pasos de frontera terrestres.

En síntesis, esta consultoría presenta, básicamente, dos objetivos específicos. Por un lado, analizar el funcionamiento general (normativa, operaciones, procesos y agentes), así como los costos y tiempos para exportaciones, importaciones y tránsitos de distintas mercancías en cuatro pasos de frontera: dos con Brasil (Rivera y Río Branco) y dos con Argentina (Fray Bentos y Salto). Por el otro, actualizar al año 2022 la posición competitiva de Montevideo como puerto hub marítimo para trasbordos, con la estructura del esquema desarrollado en el estudio de consultoría ya realizado por el INALOG en el año 2020.

Este trabajo comenzó a mediados de 2023 y actualmente está en curso.

De momento, se han mantenido una serie de reuniones con distintos organismos y agentes involucrados en las operativas en estudio: DNA, ANP, VUCE, DNT, DNPPF, MRREE, CATIDU, ITPC, entre otros.

Estos organismos, a su vez, proporcionaron datos e información fundamental para la realización del trabajo.

Por otra parte, se realizaron las visitas a los cuatro pasos de frontera en estudio: Fray Bentos, Salto, Río Branco y Rivera, de las cuales se pudo relevar el funcionamiento general (normativas, procesos y agentes presentes en el paso), así como tiempos de las distintas operaciones, infraestructura presente y futura, y principales desafíos, entre otros puntos.

1.8 Índice del Potencial Competitivo de la Actividad Logística (IPCAL)

En el marco del contrato de arrendamiento de servicios entre INALOG y UCU por medio del Instituto de Competitividad se encuentra en desarrollo el Índice del Potencial Competitivo de la Actividad Logística (IPCAL).

En el año 2022 se sentaron las bases para la construcción de dicho índice el cual permitirá realizar el seguimiento de la situación competitiva de la actividad logística en nuestro país. Este año, luego de mantener reuniones con los actores se consolidaron y se definieron qué indicadores son los más adecuados para medir tanto las dimensiones como subdimensiones para el modelo de competitividad de la actividad logística. Se delimitaron las metodologías más apropiadas para agrupar los indicadores que serán considerados en cada uno de los grupos específicos. A sí mismo, se delimitó el período de medición, tomando en consideración la pertinencia y disponibilidad de las variables elegidas.

Se concretó la puesta en marcha de la obtención de los indicadores cuantitativos y cualitativos que serán considerados en las ocho dimensiones que lo componen. En noviembre se envió la encuesta que permitirá medir la percepción de calidad de los servicios logísticos a los actores del sector que forman parte del instituto. Tomando estos resultados y los indicadores cuantitativos, se podrá concretar la primera medición del índice de competitividad del sector; que luego permitirá su actualización periódica.

Los resultados en esta primera instancia servirán como punto de referencia para comparar con los resultados de futuros años, tanto la evolución del desempeño de la actividad logística en su conjunto, así como también de sus componentes.

1.9 Colaboración con la Intendencia de Río Negro en el análisis de la viabilidad normativa de una Zona Económica – Logística en Fray Bentos (ZELF)

El Gobierno Departamental de Río Negro está impulsando, desde tiempo atrás, un conjunto de políticas públicas con la intención de fomentar un desarrollo económico sostenible y sustentable para los habitantes del departamento.

Con este motivo, la intendencia encargó la realización de un estudio que analice la viabilidad normativa de desarrollar una Zona Económica-Logística en Fray Bentos.

Dicho estudio fue realizado por la empresa Sinergia Consultores y financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo.

El INALOG colaboró con los consultores y el equipo técnico de la intendencia aportando su punto de vista sobre el desarrollo del estudio y facilitando documentación relativa al tema de corredores económico-logísticos.

1.10 Consultoría de logística y cambio climático

Se comenzó a trabajar en una consultoría que tiene como objetivo el estudio del cambio climático y sus consecuencias. Uruguay no está exento de ese desafío. En particular, los sectores económicos con mayores emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) serán a los que más se les exija acciones para contribuir a la solución del problema del cambio climático (es decir, acciones para reducir emisiones GEI).

En ese marco, la logística en las cadenas de suministros de bienes, que abarca servicios de transporte y su infraestructura, representa una actividad con desafíos ante el cambio climático. Por un lado, el transporte es una actividad con significativos niveles de emisiones, por lo cual su transición a menores emisiones representa un gran desafío. En tanto, la infraestructura de transporte es potencialmente vulnerable a los eventos climáticos extremos.

Este documento explica ese contexto y presenta posibles líneas de acción y recomendaciones de políticas para el sector logístico.

1.11 Trabajos en conjunto con el CENNAVE: factores de decisión de escala de las navieras

En 2023 se continuó el trabajo en conjunto con el Centro de Navegación (CENNAVE), el cual abarca distintos temas que giran en torno a los factores de decisión que llevan a las navieras a elegir en qué puertos hacer escala.

A partir del estudio de factores de decisión de las navieras, se decide ejecutar la segunda etapa, la cual comprende la realización de una encuesta a las distintas navieras que tienen al Puerto de Montevideo dentro de sus itinerarios.

En dicha encuesta se consulta a las navieras cuáles son los factores preponderantes que las llevan a elegir hacer escala en el Puerto de Montevideo como parte de los servicios que ofrecen.

Otro componente del trabajo en conjunto con el CENNAVE corresponde al estudio de la conectividad marítima del Puerto de Montevideo, y se fundamenta en la importancia de la conectividad de un puerto para asegurar su atractivo comercial y poder competir con otros puertos.

En el mismo, se estudia la conectividad marítima del Puerto de Montevideo, en particular para buques que transportan contenedores mediante servicios que cubren rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares, en base a información de arribos al puerto en el período 2021-2022.

El trabajo contempla, en primer lugar, la definición de las rutas marítimas que conectan al Puerto de Montevideo (tanto con puertos de la región como con puertos extra-regionales) y su vinculación con los servicios definidos por las navieras, así como sus respectivos itinerarios, es decir, aquellos puertos en los que, generalmente, hace escala el buque antes y después de pasar por Montevideo.

A partir de lo anterior, se procede a la asignación de una ruta a cada uno de los arribos identificados.

En segundo lugar, se incorporan para cada arribo, parámetros clave en el transporte marítimo (característicos de los buques), como son:

- Capacidad en TRB (Tonelaje de Registro Bruto)
- Capacidad en TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)
- Calado de diseño
- Eslora

A partir de las características anteriores se realizan diversos análisis, como la participación de las rutas en el total de TRB, en el total de capacidad en TEU, etc.

En tercer lugar, se añade la información respecto a la cantidad de TEU movilizada por ruta, desglosándola según se trate de contenedores de comercio exterior, de tránsito o vacíos, y en función de esta información, se realizan los análisis correspondientes.

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 Hidrovía 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 a 2023 es el siguiente:

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

Tabla 1: 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

Tabla 2: 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 AZF, de la ANP y de la PNN. En el año 2023 el Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay-Paraná (GUIHPP) continuó con su trabajo de consolidación de la información del primer trimestre del año 2023 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 del año 2022 agregando el capítulo del Sistema Armonizado.

En este sentido, se realizan reportes trimestrales con la descripción del trabajo realizado por el GUIHPP y los resultados para el cierre anual del año 2022, y para el 1er. trimestre del 2023 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-mar 2023)		
Mes	Carga	Descarga
Enero	748.635	276.069
Febrero	582.323	405.250
Marzo	622.104	695.857
Total	1.953.062	1.377.176

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-mar 2023)

Mercadería	Sentido de la operación	
Categoría / Subcategoría	Carga	Descarga
CARGA GENERAL	282.387	325.993
BICARBONATO DE SODIO		165
BOBINAS	8.619	8.504
CELULOSA	273.358	311.622
OTROS	409	5.702
GRANELES	1.670.676	1.051.184
ACEITE DE CANOLA		4.976
ACEITE DE SOJA	5.867	5.867
AZUFRE		14.119
CANOLA	248.411	
CARINATA	1.471	
CASCARA DE SOJA		17.599
CEBADA	65.892	
COQUE	38.620	38.620
FERTILIZANTE	63.825	180.847
GASOIL	4.427	3.624
HARINA DE SOJA	48.568	50.760
MAIZ	65.657	64.236
MALTA	52.818	
MINERAL DE HIERRO	827.586	575.368
SOJA	69.033	95.168
TRIGO	178.503	
Total general	1.953.062	1.377.176

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 correr de todo el año 2023 y continuando con su periodicidad 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 específica 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 fundamental 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 2022 - Análisis y estadísticas”

Se elaboró y publicó el informe: “Sector Logístico 2022 – Análisis y Estadísticas”, que se confecciona anualmente por parte del área de Economía & Información. En dicho informe se divulgan 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 2022”, donde se profundiza 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.

En lo que concierne a los servicios logísticos de exportación, se presentan los resultados de las principales cadenas de exportación uruguaya (Comex). En el año 2022, el grupo Lácteos y en especial el grupo Granos presentaron valores récord en el volumen físico. En el caso del grupo Carne y Madera registraron una leve caída respecto al 2021, pero aún mantienen valores altos en comparación a años anteriores. En el siguiente cuadro

⁴ Con foco en las regiones Sur y Sureste.

se puede visualizar que el grupo Madera continúa liderando las exportaciones en términos de toneladas, demostrando la importancia de estas en el futuro del país.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Carne	325.230	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653	574.331
Granos	4.599.799	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175	5.725.885
Lácteos	238.199	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984	256.203
Madera	7.611.749	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977	10.913.887
TOTAL GRUPOS	12.774.978	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789	17.470.306

La soja y la carne bovina 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 relevante.

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 2022 exportó 5.898.874 toneladas por la Hidrovía. De este total, el 26% fue captado por puertos uruguayos (un 12% utilizó el Puerto de Montevideo y un 14% el de Nueva Palmira).

Los años luego del 2019 (previas caídas pronunciadas), mostraron leves y continuos crecimientos, pero a pesar de esto, la captación de las exportaciones paraguayas por la HPP en los puertos de nuestro país sigue siendo inferior al 30%. 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	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Expo PY totales	14.160.316	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150	11.794.033
Expo PY a través de la HPP	10.490.069	8.714.629	9.946.593	12.381.487	11.732.056	9.497.104	8.504.016	5.898.874
Expo PY HPP / Expo PY totales	74%	62%	72%	91%	85%	66%	62%	50%
PY MVD / PY HPP	9%	10%	9%	4%	5%	5%	8%	12%
PY NP / PY HPP	44%	43%	29%	14%	16%	16%	14%	14%
PY NP + PY MVD / PY HPP	53%	53%	38%	18%	21%	22%	22%	26%

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 aquellos 30 productos de los países de la región (Argentina, Paraguay y Brasil) que se encuentran en los primeros puestos de los registros de DUA-T uruguayos destinado estos países. Es decir, importaciones de la región de los productos más relevantes que se movilizan a través del CDR⁶.

La segunda sección denominada “EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS” tiene como primer punto el análisis de la evolución del sector diferenciada por las plataformas logísticas, de las cuales la mayoría presentaron crecimientos en el cierre del 2022. Se presentaron los datos agregados de los resultados publicados en el boletín

⁵ Movimientos relativos al Hub uruguayo.

⁶ Transitan por territorio nacional uruguayo con destino la región

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 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 registraron una leve caída del 5%. El incremento de las toneladas movilizadas a granel respecto al año anterior no fue suficiente para revertir la caída de las toneladas de carga general y en contenedores.

El movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo registró una caída del 5% medido en toneladas. Si se observa medido en miles de TEUS, se registra un incremento del 11%, impulsado por variaciones positivas tanto de contenedores *Hub* como aquellos Comex.

PUERTO DE MONTEVIDEO: TONELADAS MOVILIZADAS POR MODALIDAD DE CARGA										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Años										
Datos	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var %'22-'21	Part. 22
Carga General	1.018.729	649.147	1.618.195	2.362.954	1.506.586	2.081.697	3.408.090	2.249.643	-34%	15%
Contenedores (*)	7.467.594	8.200.472	8.785.833	7.712.205	7.476.119	8.010.534	9.802.457	9.355.375	-5%	62%
Granel	2.048.638	2.170.447	2.378.213	2.361.493	2.851.024	2.195.878	2.585.196	3.444.551	33%	23%
Total	10.534.961	11.020.066	12.782.241	12.436.652	11.833.729	12.288.109	15.795.743	15.049.569	-5%	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%.

CARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE DESTINO					
TEUS, un movimiento, proc. INALOG de datos de CENNAVE					
País destino	2020	2021	2022	Var.% '22-'21	Part.% '22
Paraguay	37.647	63.969	71.718	12%	28%
Argentina	23.269	33.603	38.577	15%	15%
China	10.938	7.684	16.789	-4%	7%
España	10.137	10.680	11.550	8%	5%
Estados U.	8.196	9.303	9.674	4%	4%
Brasil	8.084	17.526	6.980	-12%	3%
Italia	6.909	6.345	9.811	28%	4%
Rusia	3.654	7.960	5.986	-6%	2%
Los demás	65.061	70.705	81.469	15%	32%
Total	173.895	227.775	252.554	11%	100%

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 42% (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 2020-2022		
Flujo	Mill USD	Part.
(1) Puerto - Frontera	1460	48%
(2) Aeropuerto - ZF- Aeropuerto	467	15%
(3) Puerto - ZF- Frontera	296	10%
(4) Frontera - ZF - Aeropuerto	111	4%
(5) Puerto - ZF - Puerto	105	3%
Resto	610	20%

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 2022) – Word Economic Forum, Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2022) – UNCTAD, e Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria, trimestral (PLCSI Q42022) – UNCTAD. Estos tres presentaron mejoras respecto a ediciones anteriores.

3. PROMOCIÓN DEL URUGUAY LOGÍSTICO

3.1 Reimpulso de uso de la marca Uruguay Logístico

El INALOG creó la marca sectorial en conjunto con “Marca País” en 2018 y desde entonces la gestiona y utiliza, muchas veces en convivencia con su logo. No obstante, se decidió ceder su uso a las instituciones representadas en el Consejo de Dirección del INALOG y algunas organizaciones aledañas, entre los años 2018 y 2019, para incentivar su uso.

Este año se llevó a cabo una iniciativa que apuntó a reimpulsar la marca Uruguay Logístico, de forma de darle mayor visibilidad al sector, bajo esta marca paraguas.

Este esfuerzo pretende promover una identidad unificada para la logística uruguaya, que colabora directamente en atraer más inversión y negocios al país, estimular el crecimiento económico, impulsar la innovación y la competitividad, fomentar la creación de empleo, mejorar la imagen internacional y afianzar la sinergia público-privada que caracteriza al sector en el Uruguay.

En Consejo de Dirección se presentó la iniciativa. Como resultado, se enviaron notas a las autoridades de las instituciones relatando lo anterior. Luego, el equipo de Comunicación Institucional se puso a disposición de los técnicos que se encargan de la difusión y comunicación de dichas instituciones para encontrar espacios de visibilidad.

Para este proyecto, se elaboró folletería y materiales audiovisuales, resaltando la importancia su uso en la comunidad. Así como también se mantuvieron reuniones de intercambio, buscando espacios de trabajo conjunto y ofreciendo colaboración del INALOG en este reimpulso. Finalizada esta primera etapa, se envió a cada una de las instituciones un marketing directo que incluía un pedrive con los logos en alta calidad, un brochure, manual de marca, stickers y folletos con información del sector.

A futuro, se planea realizar un seguimiento de esta campaña, con el objetivo de ir alcanzado mayor notoriedad en la comunidad y en la sociedad en su conjunto.



3.2 Trabajo en Redes Sociales: X (ex Twitter) – LinkedIn

A partir del trabajo de reimpulso de la marca sectorial, se diagnosticó que la misma estaba muy asociada al INALOG, por lo que se definió activamente separar los logos con el objetivo de que las instituciones a las que se les cedió su uso, se puedan apropiar de ella. En consecuencia, las redes sociales con las que ya contaba el Instituto se reevaluaron y además de afirmar que son el perfil correcto que la institución debe mantener, se decidió utilizar X para la marca sectorial y los contenidos de la comunidad; y LinkedIn para el trabajo del INALOG exclusivamente. En este sentido, se trabajó en alinear a esta idea la estética de ambos canales, así como los contenidos.

Con respecto a LinkedIn y el trabajo institucional, se elaboró un plan de publicaciones que a priori presenten a la institución, sus cometidos y sus proyectos, así como posicionen al país como *hub* logístico.

Esta estrategia incluyó los siguientes contenidos: presentación de áreas técnicas, conformación del Consejo de Dirección, cometidos del INALOG, presentación de la marca sectorial, difusión de entrevistas de la revista Protagonista, difusión de los testimonios de casos de éxito del CDR, posicionamiento de Uruguay en rankings latinoamericanos, impacto del sector logístico en el PBI, la conectividad de Uruguay con la región, guías logísticas elaboradas por Jurídica, vaticinio de los diferentes módulos del curso de Gestión Moderna de Puertos de UNCTAD, así como el *feedback* de sus estudiantes, entre otros.

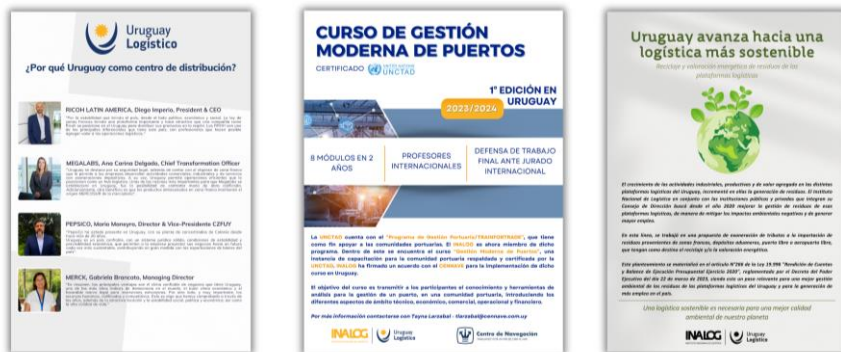
En consecuencia, la red ha crecido exponencialmente en interacciones, reacciones y seguidores que superan los 2500, incluyendo profesionales del sector nacional e internacional, especialistas, instituciones y público en general.

3.3 Publicaciones revista Protagonista

Se definió pautar por primera vez en cuatro ediciones de la revista Protagonista. En cada ocasión, se diseñó un anuncio publicitario y se gestionó el contenido de las entrevistas. Las pautas estuvieron orientadas a la difusión del curso de Gestión Moderna de Puertos de la UNCTAD, a dar a conocer testimonios de casos de éxito del CDR y a compartir un logro del INALOG con respecto a la sustentabilidad y el cuidado del medio ambiente en el sector.

Las entrevistas fueron realizadas a Juan Opertti (CZFUY), Micaela Camacho (UCU), Roberto Horta (UCU), Washington Durán (CIU), María Eugenia Cardozo (INALOG), Gonzalo Ayala (UNCTAD), Juan Manuel Diez (APV), Mónica Ageitos (CENNAVE), Emilio Rivero (INALOG), Daniel Olaizola (CCSUY), Carina Camarano (MEF), Leonardo Couto (ADAU) y Alvaro Olazabal (INALOG), sobre diferentes temáticas relacionadas a los avances de la logística.

Para cada una de las 4 ediciones, la empresa Todo Logística, imprimió 8000 ejemplares, distribuyó a más de 40.000 correos electrónicos y difundió en su newsletter.



3.4 Presentación de oportunidades logísticas para el sur de Brasil

El INALOG realizó una presentación sobre las oportunidades logísticas que brinda Uruguay para el sur de Brasil en el almuerzo mensual que organiza la Asociación Comercial, Industrial y de Servicios de Nuevo Hamburgo, Campo Bueno, Estancia Vieja y Dos Hermanos (ACI NH). Dicha exposición estuvo a cargo de Alvaro Olazabal, presidente del INALOG, Sergio Gonzalez, vicepresidente de la AUDACA y Mauricio Papa, director de la CZFUY.

El evento reunió a más de 90 empresarios de la región de diversos rubros, medios de comunicación locales y se contó con la presencia de la Cónsul General de Uruguay en Porto Alegre, Sra. Liliana Buonomo.

Las disertaciones se enfocaron en presentar las características y beneficios que ofrece Uruguay como puerta de entrada y de salida de la región y las características de sus distintas plataformas logísticas, destacando el concepto de ser una opción logística complementaria para la industria y el comercio del sur de Brasil.

Por la tarde la delegación de Uruguay acompañada por el presidente y director de la ACI, Diogo Leuck y Leandro Cezimbra, y la Cónsul Liliana Buonomo, realizaron dos visitas a empresas de gran relevancia en Novo Hamburgo. Por un lado, la empresa Killing SA, productora de pinturas, resinas y materiales adhesivos, líder en ventas en Latinoamérica. Por otro lado, la empresa Multi Armazens, empresa prestadora de servicios logísticos de almacenaje y manipulación de carga. La instancia de intercambio finalizó conociendo las instalaciones de la ACI en el centro de la ciudad de Novo Hamburgo.

Estas instancias son muy valiosas para promocionar la plataforma logística que Uruguay ofrece y seguir fortaleciendo los lazos con el país vecino, ya que como resultado se proyecta realizar una misión inversa para el segundo semestre de este año.

3.5 INALOG acompañó misión a Paraguay de la ANP, DNA y sector privado portuario

El Instituto participó de la Misión a Paraguay de la Administración Nacional de Puertos, junto a la Dirección Nacional de Aduanas y el sector privado portuario uruguayo.

Se mantuvieron fructíferas reuniones con las distintas gremiales empresariales vinculadas al comercio exterior y la logística, así como también se participó en el Encuentro de Protagonistas de Paraguay, en el cual han expuesto representantes de distintas instituciones que integran el Consejo de Dirección del INALOG, Dr. Juan Curbelo, presidente de la ANP; Cr. Jaime Borgiani, director nacional de Aduanas y Dra. Mónica Ageitos, presidenta del CENNAVE.

Estas acciones se enmarcan en la búsqueda de afianzar y mejorar los lazos con el mercado paraguayo.

3.6 INALOG recibió una delegación del Departamento de Comercio de EEUU, empresarios de Florida y representantes de la Embajada de EEUU en Montevideo

Representantes del INALOG, su presidente Alvaro Olazábal, su gerente general Emilio Rivero y el jefe de Administración & Finanzas Guzman Banizi, recibieron una delegación del Departamento de Comercio de EEUU, empresarios de Florida y representantes de la Embajada de EEUU en Montevideo.

Durante la visita, se presentaron las bondades de Uruguay como una plataforma de servicios logísticos para Sudamérica abriendo nuevas oportunidades para el fortalecimiento de la cooperación económica y comercial.

3.7 Rol integral del Agente de Carga en la cadena logística

Se llevó a cabo una conferencia online sobre el “Rol integral del Agente de Carga en la cadena logística”, donde se contó con la ponencia del Moisés Solís, presidente de ALACAT; Alvaro Olazábal, presidente de INALOG; y Leonardo González, presidente de AUDACA, quienes compartieron sus conocimientos sobre la evolución y la importancia de los agentes de carga en la cadena de suministro, brindando una visión profunda de su papel crucial en el movimiento de mercancías a nivel local e internacional.

En primera instancia, el presidente de ALACAT, Moisés Solís, proporcionó una visión de los orígenes de la figura del agente de carga, que inicialmente se desempeñaban como intermediarios en el transporte de mercancías a nivel nacional. Luego, destacó la evolución de los agentes hacia su papel actual, que va más allá de simplemente mover mercancías de un lugar a otro. Ahora, estos profesionales se esfuerzan por comprender todos los detalles de la cadena de suministro, incluyendo aspectos como la normativa, la seguridad de la carga y los diferentes tipos de mercancía.

Por su parte, el presidente de INALOG, Alvaro Olazábal, presentó la relevancia del agente de carga en la mejora de la logística internacional. Él señaló que el campo de acción de estos agentes se ha ampliado considerablemente. Opinó que la logística debe ser abordada desde una perspectiva sistémica de la cadena de suministro, lo que conduce a una mayor integración y cooperación entre todos los actores involucrados. Este enfoque de la cadena de suministro aumenta la probabilidad de transacciones comerciales exitosas. Además, destaca que, con el rol del agente de carga, aumenta la

capacidad de gestionar múltiples alternativas logísticas, operando con la visión de facilitar el comercio internacional.

Finalmente, el presidente de AUDACA, Leonardo González, subrayó la importancia crucial de los agentes de carga y compartió datos relevantes sobre su impacto en el sector uruguayo. Mencionó que el 95% de la carga aérea de importación y exportación y el 50% de la carga marítima que entra en el país, se gestiona a través de agentes de carga. Además, resaltó que este rol genera 1500 empleos directos y 6000 empleos indirectos, y que se capacita a 120 personas al año en este campo. También hizo hincapié en los esfuerzos de AUDACA para promover el Uruguay Logístico bajo su marca sectorial, impulsando sus servicios desde Uruguay hacia el mundo y desde el mundo a la región.

4. CAPACITACIÓN Y FORTALECIMIENTO DEL SECTOR LOGÍSTICO

4.1 Eventos

Lanzamiento del curso de Gestión Moderna de Puertos en Uruguay

Marzo

Se llevó cabo la apertura 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 presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Ec. Aurelio Martínez. El evento contó también con unas palabras del representante de la UNCTAD en Latinoamérica y el Caribe Gonzalo Ayala, en el marco del lanzamiento de la primera edición del curso en Uruguay.

En la apertura se destacó la importancia de este curso para la actividad portuaria de Uruguay. En particular, el subsecretario del MTOP agregó que este tipo de instancias nos acercan a la experiencia y actividad de los principales puertos del mundo por lo que espera que pase a ser una tradición acceder a este tipo de formaciones para la comunidad portuaria uruguaya.

Lanzamiento de la obra de ampliación de la Terminal Cuenca del Plata en el Puerto de Montevideo

Marzo

El presidente y gerente general del INALOG participaron del lanzamiento de la obra de la Terminal Cuenca del Plata en el Puerto de Montevideo.

Dicho evento contó con la presencia del presidente de la República, Dr. Luis Lacalle Pou, así como diversas autoridades nacionales y los principales representantes a nivel internacional de la empresa Katoen Natie.

Las obras que comenzaron el pasado lunes 5 de marzo prevén una inversión de más de 600 millones de dólares, triplicando la capacidad de dicha terminal especializada en

contenedores, agregando 730 metros de muelle a los ya existentes, e incluirán una modernización del ingreso terrestre a dicha terminal.

Uruguay Best Practices in Pharma Supply Chain 2023

Marzo

Uruguay XXI celebró la cuarta edición de “Uruguay Best Practices in Pharma Supply Chain”, el evento de referencia para el sector farma en la región.

El encuentro, que apuesta a generar un entorno de negocios cada vez más atractivo para la inversión en Uruguay, es organizado por el Grupo Uruguay Pharma *hub*, conformado por las empresas internacionales Adium Pharma, AstraZeneca, Boehringer Ingelheim, GSK, MegaLabs, Merck, Pfizer y Roche, líderes de la industria farmacéutica con operaciones de logística y supply chain en Uruguay. Junto a este grupo trabaja el sector público representado por Uruguay XXI y el INALOG.

La actividad reunió a más de 200 destacados referentes nacionales e internacionales de la industria y permitió conocer las ventajas y desafíos que ofrece Uruguay como un *hub* logístico para la industria farmacéutica, así como profundizar en temas como el liderazgo en supply chain, la seguridad y trazabilidad en la cadena logística, el control de la cadena de frío y la sustentabilidad en la cadena de distribución, entre otros.

Fuente: Uruguay XXI

Encuentro de Protagonistas

Mayo

INALOG participó del Encuentro de Protagonistas, “Uruguay, camino hacia nuevos negocios”, organizado por Todo Logística.

El primer día del encuentro, los participantes asistieron al Hotel Radisson para formar parte del programa de conferencias. Entre los expositores estuvieron el subsecretario del MTOP, Juan José Olaizola, quien destacó el trabajo del INALOG como ámbito de confluencia entre el sector público y privado, resaltando el curso de Gestión Moderna de Puertos de UNCTAD y la iniciativa de gestión de residuos de las ZZFF. La presidenta del CENNAVE, Mónica Ageitos, que presentó “La visión de la comunidad marítima y portuaria del Uruguay”. Por último, el presidente de la ANP, Juan Curbelo, quien compartió la presentación “Desarrollo portuario, inversiones y tráfico”.

El segundo día del evento estuvo dedicado a visitas a destacados puntos logísticos del país. Los participantes tuvieron la oportunidad de explorar el Parque Tecnológico Zonamerica. Allí, se presentaron las últimas soluciones y avances tecnológicos que están impulsando la eficiencia y la competitividad en la industria. Además, se visitó el Polo Logístico R101, que aún está en construcción pero que ofrecerá un espacio de depósito de 13.000 m² y oficinas cowork. Por último, se realizó una visita a la Terminal Cuenca del Plata, un punto estratégico en el comercio exterior del país, donde se mostró la infraestructura y operativa portuaria y se destacó la importancia de una logística eficiente en el contexto global.

INALOG aprovechó esta oportunidad para fortalecer su red de contactos, intercambiar ideas y experiencias con otros protagonistas y promover la colaboración en beneficio del sector. La participación en este encuentro refuerza el compromiso de INALOG de impulsar el desarrollo de una logística eficiente, competitiva y sostenible en el país, así como de promover a Uruguay como un actor relevante en el ámbito logístico internacional.

Mesa de conversación en Expo Sostenible: gestión de residuos en plataformas logísticas

Junio

En el contexto de la Expo Uruguay Sostenible, se llevó a cabo una mesa de conversación que reunió a representantes de la Dirección Nacional de Aduanas, empresas privadas, gestores medioambientales, el Ministerio de Ambiente y la sociedad cívica. El tema principal de discusión fue la gestión de residuos en zonas francas, puertos y aeropuertos, con el objetivo de promover una economía circular en Uruguay.

Se resaltó la ventaja que supone para Aduanas contar con un gestor medioambiental, ya que esto garantiza que la mercadería no volverá a ingresar al mercado en el futuro, evitando así la competencia desleal. Desde ADAU, se enfatizó en que esta situación crea un marco flexible para el procesamiento de los residuos. Durante la mesa de conversación, Leonardo Couto, miembro del Consejo de Dirección del INALOG, destacó el significativo progreso a nivel nacional, resaltando cómo las empresas privadas del sector están impulsando la iniciativa en colaboración con el ámbito público.

Esta actividad se enmarca en los esfuerzos que el INALOG ha venido haciendo, en conjunto con las instituciones públicas y privadas, para mejorar la gestión de residuos de dichas plataformas, de manera de mitigar los impactos ambientales negativos y de generar mayor empleo.

Lanzamiento del proyecto de la terminal multimodal interior puerto seco de Rivera

Junio

Se llevó a cabo el lanzamiento del Proyecto y Programa de Actuación Integrada de la Terminal Multimodal Interior Puerto Seco Rivera.

El evento contó con la presencia de las autoridades de la Administración Nacional de Puertos (ANP) y la Intendencia de Rivera, así como de empresas, operadores portuarios, UTEC, Self, entre otros.

La apertura del evento la realizó el presidente de la ANP, Dr. Curbelo, quién presentó un nuevo avance del proyecto: la propuesta de recategorización del suelo.

El Intendente Departamental, mencionó la importancia de este proyecto ya que busca fortalecer el desarrollo logístico y el impacto positivo para la frontera.

Por último, el subgerente Arq. Néstor Fernández, subgerente del Área del Sistema Nacional De Puertos, realizó una presentación sobre el desarrollo de la Terminal Integrada Multimodal Puerto Seco Rivera (TIMPSR), destacando la conexión con Ruta 5, y la vía ferroviaria, así como brindó detalles técnicos del proyecto. Por último, comentó,

la potencialidad logística que se puede generar en Rivera, almacenando carga en la TIMPSR, para luego distribuir a Brasil a través del modo aéreo, ya que se está desarrollando la modernización y reacondicionamiento del Aeropuerto Internacional de Rivera.

1ra Hackathon de Life Science en The Box

Junio

Miembros del equipo técnico de Economía & Información estuvieron participando en la primera Hackathon dedicada a la industria de la vida organizada por The Box (thebox-tech.com) en sus instalaciones en Zonamérica. Se dedicaron ambas jornadas a buscar soluciones a tres desafíos encontrados previamente.

Esta herramienta propone reunir a profesionales y especialistas de diferentes instituciones de la industria de la ciencia de la vida y por medio de una actividad lúdica y colaborativa entrar en contacto con las problemáticas del sector buscando ideas y generando soluciones que mejoren la eficiencia y eficacia del ecosistema en su conjunto.

En primera instancia se dividió a los participantes en tres equipos buscando responder cada uno a un desafío con la premisa de: ¿Cómo ayudar a las empresas de ciencia de la vida?

- A asegurar las condiciones adecuadas en la carga nacional.
- A contar con información aduanera (administrativa) unificada en el tiempo real.
- A articular la normativa específica con la normativa (MSP) aduanera para lograr procesos más eficientes y ágiles.

Poniendo foco en el usuario, ya que es el dueño del problema, se explora por medio de la observación y la reflexión, visualizar y empatizar de cómo vive este usuario el problema, cuáles son los actores y como están articulados, así como cuales son las etapas del proceso y que sucede en cada una de ellas. Desde IBM se fueron planteando un conjunto de actividades y se trabajó de manera divergente (individualmente) y luego se convergen y se discuten las mismas. Como ultima tarea se plantean ideas de solución y se hace un prototipo de aquella que por medio de una previa discusión sería la más factibilidad y que tenga el mayor impacto.

Dado que los equipos tenían una temática/problemática, se finalizó con una presentación por grupo; todos presentaron soluciones digitales como: la trazabilidad de la carga con interconexión de plataformas entre los distintos actores, una plataforma colaborativa de información logística en línea para operaciones de comercio exterior y la digitalización del apostillado por medio de firma con QR.

Es de destacar que este tipo de herramientas permiten un aprendizaje común, propulsan la creatividad y aportan a continuar en la innovación. Dedicar esfuerzos a este tipo de iniciativas permite a todos los actores de la industria un aprendizaje dinámico, crear iniciativas y dar soluciones tecnológicas para futuros proyectos que aporten al ambiente logístico en su conjunto.

Celebración del 107° aniversario del Centro de Navegación

Julio

El INALOG estuvo presente en la celebración del 107° aniversario de la fundación del Centro de Navegación. Evento que congregó en el Radisson Victoria Plaza a los principales actores de la comunidad portuaria del país junto con autoridades nacionales.

La presidente, Dra. Monica Ageitos, abrió el evento destacando la importancia de 4 pilares para el desarrollo del Uruguay, ellos son: infraestructura, competitividad, innovación y capacitación. En su discurso remarcó la importancia de los tránsitos y transbordos que posicionan a Uruguay como *hub*, generando conectividad y competitividad para la actividad económica del país, dejando demostrada la dependencia de los tránsitos en la actividad portuaria del Uruguay. También hizo una especial mención a importancia de contar y preservar una la Ley de Puertos que fue innovadora y generó un marco para desarrollar a Uruguay como *hub*. En particular, con respecto a la capacitación, destacó el curso de Gestión Moderna de Puertos de la UNCTAD, que se está llevando a cabo junto con INALOG, donde se están desarrollando los principales actores de la comunidad portuaria.

Posteriormente, el Dr. Ignacio Bartesaghi, Director del Departamento de Negocios Internacionales e Integración de la Universidad Católica del Uruguay, realizó una presentación titulada: “Es la hora de definiciones en la estrategia de inserción internacional de Uruguay”, donde reflexionó sobre las tendencias comerciales globales, la posición de Uruguay de cara al mundo y a la región, sus desafíos y oportunidades y el momento bisagra en que se encuentra Uruguay para tomar decisiones en materia de integración comercial.

La última presentación fue realizada por el Dr. en economía, Ricardo J. Sanchez, Kühne Professorial Chair in Logistics at the School of Management, Universidad de los Andes de Colombia, su discurso se tituló: “Una mirada sobre la situación y perspectivas del comercio marítimo y los puertos de contenedores”. En dicha presentación fue graficando los movimientos de contenedores de exportaciones, importaciones y tránsitos de los últimos trimestres (hasta mayo 2023) de los principales puertos de América para mostrar la evolución de estos y proyectar futuras tendencias.

El evento culminó con la entrega de placas conmemorativas por parte del CENNAVE.

Participación de INALOG en el panel de Transporte y Logística en proceso de elaboración de la Estrategia Nacional de Economía Circular de Uruguay (ENEC).

Setiembre

El Gobierno Nacional se encuentra elaborando una Estrategia Nacional de Economía Circular (ENEC) para el Uruguay, con el apoyo de las Agencias de Naciones Unidas: CEPAL y ONUDI.

En esta instancia, el INALOG participó del tercer taller del proceso de construcción de la ENEC, los objetivos fueron, esencialmente, recibir los aportes y reportes de los grupos de trabajo identificados en las misiones anteriores y recibir la contribución de otros

actores de la sociedad como mecanismo de gobernanza de la política propuesta. Y fue una oportunidad para interactuar con actores vinculados a la cadena de Transporte y Logística para definir las oportunidades de potenciar la economía circular en el país, los instrumentos necesarios y conocer experiencias que ya existan en el sector.

Esta actividad se enmarca en el proyecto “Ciudades inclusivas, sostenibles e inteligentes en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe”, del programa de cooperación entre la CEPAL, el Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) de Alemania y la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).

Primer foro MERCOSUL Export en Latinoamérica

Setiembre

Se llevó a cabo el primer foro Mercosul Export en Latinoamérica. Una delegación de más de 30 empresarios brasileros visitó nuestro país.

Los lunes y miércoles se destinaron a recorrer las diferentes plataformas logísticas y en el día de ayer se realizó un evento para conocer las bondades que ofrece Uruguay.

Juan José Olaizola del MTOP abrió el evento agradeciendo la oportunidad y que hayan elegido a Uruguay como sede. Además, declaró que “venimos trabajando en buena consonancia para que se concreten proyectos en conjunto”.

Alejandro Ferrari de Uruguay XXI presentó a Uruguay como un *hub* de negocios para la región. Un 53% de las exportaciones hoy en día se orientan a agronegocios y alimentos. “Uruguay es una combinación única de atributos”, pues ocupa el puesto #1 en rankings de democracia, percepción de la corrupción, etc. También mencionó que hace 10 años consecutivos poseemos grado inversor y la facilidad para hacer negocios.

Cuatro paneles fueron el centro del evento. En el primero se presentó las potencialidades que ofrece la hidrovía Paraguay-Paraná, enclave estratégico para la navegación entre ambos países; así como el puerto multipropósito Martín Chico, cuya ventaja principal es su ubicación y ser el primer puerto 100% verde.

En el segundo panel, Juan Curbelo, presidente de la ANP mencionó los dos grandes proyectos en que está trabajando la Administración: hidrovía Paraguay-Paraná y la hidrovía Laguna Merín. El principal desafío de gobierno y de ellos como autoridad portuaria es la terminal multimodal del Puerto Seco de Rivera, proyecto que ha avanzado mucho. Emilio Rivero, gerente general del INALOG expuso sobre los 4 pilares que hoy tenemos para ofrecer: normativa confiable, sinergia público-privada, infraestructura y empresas tecnificadas con personal altamente calificado. Comentó también sobre los principales regímenes aduaneros, como son: puerto y aeropuerto libre, zonas francas y depósitos aduaneros. Para cerrar, dimensionó las alternativas de complementariedad que podemos tener con el país vecino, como entrada y hasta oficiando de centro de distribución regional y customización para la carga de Brasil.

En el tercer panel participó Juan Opertti de CZFUY, quien hizo hincapié en las cadenas de suministros. Desde la cámara están trabajando en posicionarnos como un *hub* ecommerce crossborder.

El último panel se presentaron las acciones del sector privado para el fomento de nuevos negocios en el MERCOSUR. Juan Pablo Muñoz de CALOG señaló la seguridad jurídica e infraestructura del país, así como los esfuerzos que ha realizado Uruguay para concretar negocios. La pandemia aceleró la digitalización en la cadena de suministro. Alexis Ponce de CENNAVE destacó que el 60% del comercio exterior no es para consumo interno, y por este motivo es que necesitamos de Brasil; tenemos capacidad para atender sus necesidades, con una aduana considerada la más rápida de la región.

La jornada finalizó destacando, por parte de los brasileiros, la creatividad que tiene Uruguay para salir a buscar clientes en el exterior, y la permanente búsqueda de oportunidades de mejora; a diferencia de Brasil que, por tener abundancia de cargas, no ha logrado hacer foco en mejorar sus procesos internos.

Presentación de estudios “Corredores Logísticos Ruta 5 y Ruta 101 de Canelones”

Octubre

La Intendencia de Canelones presentó “Desafíos y Oportunidades de la Logística en Canelones” tomando como base los estudios “Corredores Logísticos Ruta 5 y Ruta 101 de Canelones” realizados por el Instituto Nacional de Logística (INALOG) en conjunto con la API Canelones, con el objetivo de propiciar intercambios sobre el desarrollo del sector Logístico en el departamento.

La mesa de apertura estuvo a cargo de Claudio Duarte, alcalde de Progreso; Paola Florio, Dirección de Planificación Territorial; Julio Filippini, director general de la API Canelones y Leticia Mazzini, directora del Centro de Estudios Estratégicos Canarios. Se destacó la promoción del departamento a nivel económico, logístico e industrial, así como el trabajo conjunto de la comunidad, las empresas y el gobierno departamental, lo cual permite que haya objetivos convergentes.

El panel de presentación comenzó con la palabra del Gerente General del INALOG, Emilio Rivero, quien indicó que el instituto tiene como objetivo promocionar y estudiar la logística para el desarrollo del sector y del país. En este caso en particular, el estudio de los corredores 101 y 5, se llevó a cabo con una mirada departamental, indicando cual es la infraestructura disponible para una mejor estrategia de desarrollo nacional desde una perspectiva logística. Por otro lado, María Eugenia Cardozo, jefa del área de Ingeniería y Tecnología, comentó los detalles de los estudios y que éstos fueron motivados por el crecimiento industrial y logístico de los corredores, realizando relevamientos normativos, de la red vial y de las empresas instaladas allí. Finalmente, Adrián Rodríguez del Instituto de Economía de la Universidad de la República, destacó la articulación público-privada y comentó que cuando funciona esa red se empiezan a ver sus frutos, como estos estudios. Planteó algunos desafíos como la relación entre el desarrollo urbano y logístico, más infraestructura de corredores y conectividad, más capital humano calificado, generación de clusters e innovación, generando una red en clave asociativa, sobre todo en un sector en auge como el logístico y así potenciar su impacto a nivel del desarrollo país.

Cerraron la exposición, Tania Yanes, Coordinadora del Gabinete Productivo, quien resaltó los conceptos de cooperación, capacitación e integración. Rubén Azar, CEO y

fundador de Grupo Ras y también consejero del INALOG por la Unión de Exportadores, quien destacó la generación de infraestructura con mirada estratégica y de integración con la región. Finalizaron Leticia Mazzini y Marcelo Metediera, prosecretario general del Gobierno de Canelones, haciendo hincapié en la importancia de estas instancias para seguir desarrollando al sector de manera integral, identificando potenciales desafíos y oportunidades para el sector.

III Conferencia de Logística – “Infraestructura, transformación digital y desafíos académicos para la logística actual”

Octubre

En el marco de la III Conferencia de Logística organizada por el Polo Educativo Tecnológico Cerro, la Unidad de Extensión Montevideo Oeste y la UTU, el gerente general del INALOG, Emilio Rivero, realizó una presentación. La conferencia, titulada “Infraestructura, transformación digital y desafíos académicos para la logística actual”, contó con la participación de más de 250 personas, incluyendo estudiantes, profesores, directivos y empresarios.

Los panelistas destacados incluyeron a Luis Rivero, CEO de DBCC – Transport, quien habló sobre la transformación del ferrocarril a nivel global. Søren De Velasco, profesor de logística, presentó el Tren Maya y sus trenes inspirados en esta cultura. Juan Carlos Cristaldo, coordinador y fundador de CIDi FADA UNA, compartió cómo utilizaron un sistema de información geográfica en Paraguay. Kenny Powell, gerente general de la Terminal Cuenca del Plata, propuso convertir a Uruguay en un puerto *hub*. Emilio Rivero, quien presentó al URUGUAY LOGÍSTICO y su interconexión con la región.

Además, dos egresados del Polo Educativo Tecnológico Paysandú, Paola Schulz y Daniel Camandule, presentaron un estudio sobre la rehabilitación del transporte ferroviario en el tramo Queguay, Paysandú – Salto.

La jornada resultó sumamente provechosa para impulsar la profesionalización y el crecimiento del sector, por lo que contó con el respaldo de la Dirección General de Educación Técnico Profesional-UTU, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como el Ministerio de Educación y Cultura.

INALOG participa de la 10ma edición del DataCenter Summit

Noviembre

Parte del equipo de Economía & Información formó parte de la décima edición del Data Center Summit organizada por Arnaldo C. Castro S.A. Una actividad que se llevó a cabo en el Antel Arena y que reunió a más de 500 asistentes.

Esta actividad enfocada en la tecnología reúne a los actores del sector que por medio de charlas magistrales y exposiciones buscan fomentar la colaboración en esta industria con cambio y crecimiento permanente. Participaron de las conferencias expertos de TI de Argentina, Chile, Colombia, México, Brasil y Uruguay.

Este año, el foco estuvo en cómo la tecnología puede y debe aportar en la sustentabilidad. Muchas de las conferencias expusieron cómo desde el inicio, las

soluciones informativas deben tomar en consideración al medio ambiente, a las sociedades y los recursos naturales. A su vez, se presentaron nuevas tendencias en inteligencia artificial e internet de las cosas.

Este espacio de networking e intercambio, nos permite explorar cómo la tecnología puede impulsar la sostenibilidad y crear un impacto positivo en nuestro planeta. A su vez, la exposición de las empresas brinda la oportunidad de visualizar el papel transformador de la tecnología y como la misma nos ayuda a hallar soluciones innovadoras y escalables preservando nuestro entorno y mejorando la calidad de vida de las generaciones.

Presente y futuro de la logística portuaria

Noviembre

Se llevó a cabo la conferencia “Presente y futuro de la logística portuaria” organizada por el Centro de Navegación y el Instituto Nacional de Logística (INALOG), en el marco del dictado del curso Gestión Moderna de Puertos de UNCTAD.

El objetivo de esta instancia fue compartir con la comunidad experiencias de porte internacional con dos de las autoridades portuarias de España, que, a su vez, son docentes de dicho curso. Juan Manuel Díez Orejas, jefe de planificación estratégica e innovación de la autoridad portuaria de Valencia y José Manuel del Arco de Souza, director general del puerto de Gijón.

Contamos con la presencia del subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas Juan Jose Olaizola, el presidente de la Administración Nacional de Puertos Juan Curbelo, la presidente del CENNAVE Mónica Ageitos y el presidente del INALOG Alvaro Olazábal.

El primer panel se enfocó en el nuevo entorno que está modelando el negocio portuario y las nuevas tendencias que se están generando como cambios en los patrones comerciales y volatilidad del mercado, así como el enfoque creciente en cadenas logísticas sostenibles, la sostenibilidad ambiental, la innovación y la digitalización.

El segundo panel se trató de descarbonización. En él, ambos expertos expusieron sus experiencias, tanto del puerto de Valencia como del puerto de Gijón centrándose en el problema climático como reto, el papel del transporte marítimo y las oportunidades en los puertos, como transición energética, captura de carbono, economía circular e hidrógeno verde.

Esta instancia fue muy enriquecedora para la comunidad portuaria y logística, ya que se compartieron detalles muy valiosos para los desafíos que trae el futuro y se generó un



espacio para intercambiar ideas para el desarrollo e implementación de servicios eficientes y competitivos, a través del fortalecimiento y actualización de los recursos humanos de sus puertos.

Foro Pro-Transporte – EXPOCARGA 2023

Noviembre

El INALOG participó en el foro Pro-Transporte en el marco de la 2da edición de la Expo Carga, llevada a cabo en el Centro de Convenciones de Punta del Este.

Su primera instancia fue la del panel “Potenciación del Uruguay Logístico” a cargo de su presidente Alvaro Olazábal y su gerente general Emilio Rivero, quienes expusieron acerca de para qué potenciar la logística y con qué acciones hacerlo.

Por su parte, el Ing. Olazábal mencionó como eje central potenciar la logística para minimizar la ineficiencia, así como optimizar los procesos y generar un flujo integral de mercancías.

El Lic. Rivero presentó 4 ejes de acción para potenciar el sector: Facilitación de conexión entre plataformas, mejora de los pasos de frontera, digitalización de procesos logísticos y sostenibilidad de la cadena de suministro.

Su segunda instancia fue en la ronda Uruguay *hub* Logístico con su gerente general como moderador, en donde se contó con la presencia de valiosos expositores y representantes de la comunidad logística como Juan Opertti – CZFUY, Mónica Ageitos – CENNAVE, Pedro Garra – CALOG y Leonardo González – AUDACA. Quienes compartieron con la audiencia la realidad del Uruguay como plataforma logística integrada y complementaria a la red regional, haciendo hincapié en el futuro del sector con la innovación, la tecnología y la sustentabilidad como ejes centrales para el desarrollo.

Al finalizar esta etapa, se llevó adelante el acto de inauguración y corte de cinta de la ExpoCarga, donde se contó con la presencia del alcalde de Punta del Este, Javier Carballal y el ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero.

4.2 Capacitación

Primera edición del curso Gestión Moderna de Puertos en Uruguay

Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la UNCTAD

Durante 2022 en INALOG se 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 inició su primera edición en marzo 2023 y se desarrollará en 2 años. Para la implementación de este, INALOG ha firmado un acuerdo con el Centro de Navegación quién cuenta desde hace 30 años con un centro de capacitación.

El curso contempla:

- 25 alumnos
- 8 módulos, 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.

Este primer año se dictaron los Módulos I al IV

El Módulo I, “Comercio y Transporte Internacional” fue dictado por el docente Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia quién dictó la sección de “Evolución del comercio internacional y su impacto en la demanda de transporte marítimo”.

José Antonio Pejovés, experto marítimo de Perú, dictó las secciones de “Acuerdos internacionales y regionales”, “Normas, procedimientos y documentos del comercio y transporte internacional”, “Contratos de compraventa de bienes”, “Convenios internacionales importantes relacionados con los expedidores y las autoridades portuarias”, “Convenciones relativas a temas económicos en el transporte” y “Convenciones sobre temas sociales y técnicos en el transporte”.

Por otra parte, Juan Manuel Díez, jefe de Planificación Estratégica e Innovación de la Autoridad Portuaria de Valencia, dictó la sección “Estrategias internacionales de firmas y política de transporte de cargadores”, “El crecimiento de la flota mundial”, “Organización del sector”, “Estrategias de las compañías”, “Elección del puerto de escala” y “El papel prominente de los transitarios y las empresas de transporte multimodal”.

Adicionalmente, desde el ámbito local, el Dr. Daniel Olaizola, experto en comercio exterior y logística de Uruguay, expuso sobre “Condiciones de entrega (INCOTERMS)” y “documentos aduaneros”. También como experta local, la Dra. Mónica Ageitos, presidente-gerente ejecutiva del CENNAVE, expuso sobre “Documentos de transporte”.

El Módulo II abarca “La organización de un sistema portuario”. Los temas fueron dictados por el Ing. Arturo Monfort, director de Planificación y Desarrollo Portuario de la Autoridad Portuaria de Valencia, y desde el ámbito local, el Ing. Guillermo del Cerro, director académico del Instituto de Capacitación del CENNAVE.

Durante las jornadas de capacitación, los alumnos tuvieron la oportunidad de resolver ejercicios prácticos relacionados con distintos costos portuarios y su incidencia en la organización portuaria.

Además, los participantes tuvieron la oportunidad de visitar el Puerto de Montevideo, donde el Gerente de Operaciones y Servicios de la ANP, Ing. Gerardo Adippe, explicó las distintas áreas y operativas, así como los nuevos proyectos futuros. También se realizó una visita a sits, donde los alumnos Andrés Tommasino, Gerente de M&R, y Mónica Acosta, HSEQ Manager, brindaron información sobre la operativa en la terminal y la ampliación de TCP, así como detalles vinculados a las temáticas vistas en el curso.

El Módulo III fue dictado por Ruben Marín, subdirector general del puerto de Valencia abarcando “El funcionamiento de un sistema portuario”. Los temas abarcaron: los servicios prestados a los buques, servicios prestados a la mercancía y actividades de valor añadido del puerto. Este módulo contó también con la resolución de problemas de operativa portuaria.

El Módulo IV, “Desafíos de los puertos sostenibles” contó con un extenso plantel de profesores internacionales. El director de Transición Ecológica de la Autoridad Portuaria de Valencia, Federico Torres, expuso sobre temas de “Cambio Climático y Medio Ambiente”. El jefe de división del Gabinete de Dirección del Puerto de Gijón, José Carlos Álvarez, expuso sobre Gestión de Calidad. La jefa de Desarrollo Social, de TISUR de Perú, Jaqueline Paredes, expuso sobre Responsabilidad Social Corporativa y el Consultor de la UNCTAD, Vicente Jimenez

Adicionalmente, sub-gerente General de Consorcio de Gestión del Puerto de Dock Sud de Argentina, Adrian Minni, dictó una sección sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible enfocados en puertos, que culminó con la realización del juego Port Endeavor desarrollado por UNCTAD, International Association of Ports and Harbors (IAPH) y Port of Antwerp-Bruges.

En el Módulo V, “Métodos y herramientas de la gestión Portuaria” expuso sobre Planificación y estratégica de la gestión, Sebastián García, Asesor de la Dirección de planificación estratégica de la Administración General de Puertos de Argentina. También expuso, sobre Estadísticas e Indicadores, así como Gestión Portuaria Digital, Victor Giner, jefe de Transformación digital de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Propuestas de temas de las monografías

Al culminar el curso, los participantes deberán realizar una monografía, la cual será evaluada por un tribunal internacional. En esta instancia se ha iniciado la presentación de propuestas de las monografías, las que están siendo revisadas por el Consultor de la UNCTAD, Vicente Jimenez.

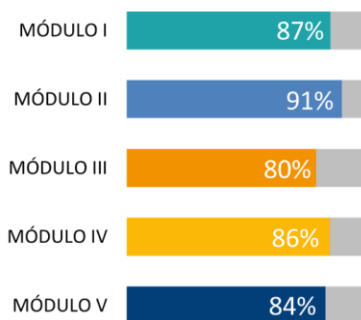
Los temas sobre los que tratan los trabajos presentados hasta el momento como propuesta de monografías son:

Optimización de procedimientos, Implementación de sistemas de seguridad y prevención de incidentes, gestión inteligente de residuos, relación puerto-ciudad, elaboración de indicadores, distintos temas relacionados con la actividad pesquera,

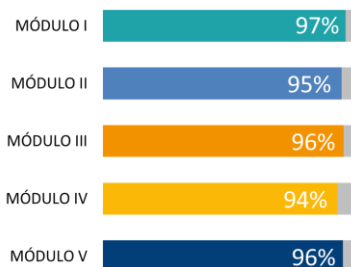
abastecimiento de energía a los buques en el puerto, habilitaciones y registros ante la autoridad marítima, implementación de herramientas tecnológicas y digitalización de datos, entre otros.

Evaluaciones del curso 2023

Tasas de aprobación:



Tasas de satisfacción:



Coordinación del curso 2024

El 28 de noviembre, se llevó a cabo la reunión de coordinación del Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD con el objetivo de evaluar el año 2023 y con la mirada puesta en 2024.

La UNCTAD presentó la planificación del próximo año, y cada uno de los países miembros del programa (Argentina, Bolivia, Perú y Uruguay) evaluó el desarrollo del curso de Gestión Moderna de puertos en su país. Este año Panamá se incorpora al programa, iniciando el módulo I en 2024.

Por otra parte, los puertos partners del programa (Autoridad Portuaria de Valencia, Puerto de Gijón, Puerto de las Palmas) y Puertos del Estado de España, participaron de la reunión de coordinación confirmando su apoyo con distintas actividades y comprometiéndose a seguir enviando profesores de larga trayectoria profesional al curso.

Difusión del curso:

Para este curso, el área de Comunicación diseñó todos los materiales de difusión y promoción: brochure informativo, brochure informativo resumido, agenda, roll ups, campaña de reclutamiento de potenciales estudiantes en redes sociales, presentación

para el evento lanzamiento, diseños para redes, anuncios para revista Protagonista, folletería, save the date e invitación para el evento de UNCTAD con sede en Uruguay, entre otros.



Taller sobre “Desafíos Energéticos y Transformación Digital de los Puertos”

INALOG participó del Taller sobre “Desafíos Energéticos y Transformación Digital de los Puertos” organizado por la Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y el Centro Nacional de Capacitación Portuaria (CENCAPOR) de la Administración General de Puertos de Argentina (AGP). El taller se realizó en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

En la primera jornada, luego de la ceremonia de apertura, los disertantes expusieron sobre los siguientes bloques temáticos:

El Impacto del cambio climático en los puertos

Soluciones de Descarbonización y Acciones concretas en Argentina

Los retos del cambio climático y la transición energética

Para la segunda jornada del taller se desarrollaron los siguientes bloques temáticos:

Desafíos Logísticos en la Cadena de Transporte (Globalización y Transporte Marítimo, Adopción de la Tecnología Digital, la influencia del Ecommerce, Automatización y AI)

Arquitectura Tecnológica para la Transformación Digital (Big Data, AI, 5G, IoT, Digital Twins)

Argentina en la Era Digital

Estrategias de Transformación Digital e Innovación

Las exposiciones fueron realizadas por autoridades de los puertos de España: Valencia, Gijón, Las Palmas y Santander, así como autoridades de Puertos del Estado de España.

También se contó con las ponencias de autoridades de: la Comisión Interamericana de Puertos, la International Association of Ports and Harbors y la Administración General de Puertos de Argentina.

Al finalizar cada una de las jornadas, se realizó un debate sobre los desafíos energéticos y la transformación digital, donde cada uno de los expositores respondió a cada una de las preguntas planteadas. La agenda del taller cerró con una visita guiada en barco por el Puerto de Buenos Aires.

Última etapa del Taller de Formación de Formadores – Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD

En el marco del Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD, representantes del INALOG y del CENNAVE participaron de la segunda y última parte del Taller de Formación de Formadores llevado a cabo del 3 al 14 de julio en Gijón (España).

El Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD 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.

El Taller de Formación de Formadores tuvo como objetivo transmitir a los participantes el conocimiento y herramientas de análisis generales para la gestión de un puerto en una comunidad portuaria induciendo los diferentes aspectos de ámbito técnico, económico, comercial, operacional, financiero, legal y de gestión de RRHH.

El taller, además de contar con exposiciones de referentes técnicos en cada una de las áreas temáticas mencionadas, contó con una ceremonia de apertura (realizada por la UNCTAD y la Autoridad Portuaria de Gijón) en donde se repasaron los componentes del programa y sus objetivos, una visita técnica al Puerto de Gijón (terminales y centro de monitoreo), una sesión de capacitación del Port Endeavor Game enfocado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, y la ceremonia de clausura (realizada por la UNCTAD, la Autoridad Portuaria de Gijón y la Autoridad de Puertos del Estado) en donde se realizó la entrega de certificados a los participantes de los países beneficiarios del programa o próximo a ingresar al programa. En esta ocasión participaron delegaciones de Argentina, Perú, Venezuela, Bolivia, República Dominicana y Uruguay.

La culminación de este taller ha fortalecido a las contrapartes locales en su labor, definiendo el marco de la capacitación para las redifusiones nacionales en las comunidades portuarias de los países beneficiarios del programa, a fin de garantizar su sostenibilidad.

Realización del curso “Integración regional, corredores bioceánicos y Asia Pacífico”

El Instituto Nacional de Logística organizó el Curso “Integración regional, corredores bioceánicos y Asia Pacífico” desarrollado por UCU Business con el objetivo de profundizar en el conocimiento de los procesos de integración económica regional, a fin de favorecer el desarrollo productivo y territorial.

El curso se llevó a cabo en las instalaciones de UCU Business y el facilitador del mismo fue Mariano Mosquera, Doctor en Ciencia Política, investigador, profesor y director del Centro de Estudios La Franja y la Ruta en el ICDA, la Escuela de Negocios de la Universidad Católica de Córdoba en Argentina. También tuvo experiencia como investigador y profesor en la Universidad Sun Yat-sen en la República Popular China. Fue becario de investigación de la Universidad de Harvard.

El curso contó con los siguientes contenidos:

- Integración Regional: enfoques teóricos

Características generales de los procesos de integración regional. Regionalismo y multilateralismo. Efectos generales y desafíos que se presentan en la integración regional.

- Integración regional y Diplomacia Económica: la conexión con China y Asia Pacífico

La diplomacia económica. Concepto y práctica. Oportunidades de desarrollo para los países emergentes. Paradiplomacia y proyección internacional de los gobiernos locales. La Iniciativa de la Franja y la Ruta como vehículo geoestratégico. Las oportunidades de América Latina con China y con Asia. Conexiones Atlántico-Pacífico. Nueva función de la cooperación en innovación con China.

- Corredores Bioceánicos para el desarrollo

Integración regional y cadenas de valor. Variables de la integración. Corredores Bioceánicos, su desarrollo e impacto. Estudio de casos. La conexión Atlántico-Pacífico en corredores bioceánicos.

- El caso de integración regional de ATACALAR

Política comercial exterior de Chile y de Argentina. Composición de su oferta exportadora. Tratados de Libre Comercio de Chile con países de Asia. Encadenamientos productivos Uruguay-Argentina-Chile para exportaciones por el Pacífico. Políticas binacionales vigentes. Sectores con mejores oportunidades en Atacalar para generar asociaciones empresariales y encadenamientos. El rol de los países asiáticos como inversores de Atacalar.

- Economías regionales en el desarrollo de Corredores Bioceánicos

Inversiones, conglomerados productivos, cadenas de valor y economías regionales en el marco de los Corredores Bioceánicos. Impacto en la infraestructura. Articulación entre el sector empresario, universitario y público.

Statistics of International Trade in Services (SITS) 2023 - UNCTAD

Se llevó a cabo el curso Statistics of International Trade in Services en formato online. Los objetivos de este fueron: aumentar el conocimiento sobre las estadísticas del comercio de servicios y sus conceptos, mejorar el trabajo al utilizar datos estadísticos y conocer el Manual de Estadísticas del Comercio Internacional de Servicios (MSITS 2010).

Advanced Seminar for Financial Leaders from the Perspective of the Belt and Road Initiative en Shanghai.

El Cr. Guzmán Banizi, jefe de Administración y Finanzas del INALOG, fue becado para participar en el Seminario “Advanced Seminar for Financial Leaders from the Perspective of the Belt and Road Initiative”, que se llevó adelante en forma presencial entre el 1ero y el 8 de diciembre de 2023 en la ciudad de Shanghai en China. Este seminario fue dictado por Shanghai Business School, institución pública de enseñanza de posgrado, fundada en 1950, con foco en estudio de negocios internacionales.

En dicho seminario se llevaron adelante diversas presentaciones de profesionales experimentados y académicos sobre los siguientes temas:

- Gestión contable en China
- Control interno y gestión de riesgos
- Sistema impositivo chino
- Desarrollo del mercado de capitales en China
- Sistema financiero gubernamental
- Transformación digital

Dentro del programa se realizaron 3 visitas técnicas para poder observar ejemplos prácticos de lo aprendido:

- Financial Sharing Centre of Jinjiang
- Shanghai Xuhui Finance Bureau
- Hangzhou

Con la participación del Cr. Guzmán Banizi, se logró una comprensión integral de la economía China, de su sistema impositivo, su inserción comercial y también aspectos de su cultura, a su vez por intermedio de una presentación realizada por Guzmán se transmitió a los participantes las principales características de Uruguay y su logística, así como la ventajas de invertir en el país y también de utilizar a Uruguay como un *hub* logístico para la región.

Programa de cooperación con Antwerp Flanders Port Training Center (APEC)

En el año 2022 INALOG entabló un relacionamiento con la Antwerp Flanders Port Training Center (APEC), siendo beneficiado en esa oportunidad con dos becas de estudio que permitieron profundizar el conocimiento del desarrollo logístico portuario de los puertos de Amberes y Brujas.

Dada la positiva experiencia mantenida por ambas instituciones, en 2023 APEC amplió el cupo de becas, pudiendo participar diversos funcionarios del Instituto y extendiendo becas a distintas organizaciones que integran su Consejo de Dirección.

Esto permitió establecer vínculos con profesionales portuarios y de la logística de renombre internacional. Fortalecer el conocimiento sobre políticas comerciales globales y estrategias logístico-portuarias en una región de referencia mundial en este ámbito.

Este ha brindado una perspectiva invaluable sobre las mejores prácticas y las últimas tendencias en el sector logístico-portuario.

- Smart Port Technologies

El INALOG participó del seminario “Smart Port Technologies” brindado por la APEC (Antwerp/Flanders Port Training Center), en colaboración con Port of Antwerp/Bruges (autoridad portuaria del Puerto de Amberes/Brujas), bajo la modalidad de curso combinado, es decir, con una primera parte online de cuatro semanas y una segunda parte presencial de una semana, en la ciudad de Amberes, Bélgica.

Dicho curso está enfocado en las distintas tecnologías implementadas o proyectadas para el Puerto de Amberes/Brujas, que lo hacen un “Puerto Inteligente”, lo que implica altos niveles de productividad, eficiencia, seguridad portuaria y digital, y desarrollo sostenible.

- International Port Strategy

El INALOG participó en el curso “International Port Strategy”, que se llevó adelante en forma online y presencial. Este curso fue organizado en colaboración entre la “Antwerp|Flanders Port Training Center” (APEC), el “Centre for Maritime & Air Transport Management” (C-MAT) de la “Antwerp Management School” (institución de referencia internacional para académicos portuarios y marítimos, vinculados con la Universidad de Amberes y la International Association International of Ports and Harbors (IAPH). A través de esta alianza, se llevaron adelante diversas presentaciones de profesionales portuarios y académicos sobre los aspectos internacionales de estrategia y gestión portuaria. Con esta participación, se logró una comprensión integral de la industria portuaria global como un componente clave en el sector logístico.

Se reflexionó sobre las principales tendencias macroeconómicas y geopolíticas globales, se analizó su impacto en las plataformas portuarias, sobre la digitalización, el cambio climático y la transformación energética. Adicionalmente, se mostraron las diferencias comparativas con el sector portuario de África, China, Europa, Latinoamérica, y Medio Oriente y se evaluaron estrategias internacionales dentro de la industria portuaria.

- Supply Chain Management and Hinterland Connectivity

El INALOG junto a dos instituciones que integran su Consejo de Dirección, como lo son la Cámara de Industrias y la Unión de Exportadores, participaron en el curso “Supply Chain Management and Hinterland Connectivity” dictado por APEC-Antwerp/Flanders Port Training Center.

Dicho curso combinó el dictado de clases con visitas técnicas, generando de esta forma un dinámico entorno de conocimientos teóricos y cómo estos se plasman en uno de los principales complejos portuarios, *hub* logístico y de centros de distribución para el mercado europeo.

- Port Business Analysis, Development and Marketing

INALOG formó parte del curso combinado: “Port Business Analysis, Development and Marketing”. En esta ocasión fue un curso con modalidad de 4 semanas con clases en

línea y una semana de forma presencial en Amberes; el mismo es dictado por APEC-Antwerp/Flanders Port Training.

Las ponencias recibidas estuvieron enfocadas en fomentar el desarrollo empresarial abarcando áreas como el crecimiento comercial, la forma de atraer negocios y la expansión de las plataformas portuarias. Se busca capacitar a los participantes para prosperar y contribuir de manera efectiva al éxito continuo del negocio portuario, proporcionando la visión de las diferentes acciones en los planes de negocios para dar seguimiento a las oportunidades del mercado identificadas. Asistentes del curso donde el Puerto de Amberes tiene participación como el Puerto de Açu en Brasil, el Puerto de Paramaribo de Surinam y el Puerto de Cotonou en Benín también realizaron presentaciones de sus estrategias comerciales y su gestión de medios.

- Port Logistics

INALOG también participó del curso Port Logistics, donde profesionales portuarios que directa o indirectamente se encuentran involucrados en la operación logística, compartieron sus conocimientos sobre diversas temáticas vinculadas a la gestión de la cadena de suministro: tendencias y evoluciones que impactan en las cadenas de suministro globales; eficiencia y competitividad en la creación de una plataforma logística portuaria; desarrollo de una estrategia de hinterland y responsabilidad Social Corporativa: equilibrando negocio, planeta y comunidad y la digitalización y automatización para mejorar las operaciones logísticas y la seguridad.

Se proporcionó una visión detallada de las tendencias recientes en logística y gestión de cadenas de suministro en relación con el negocio marítimo. Este curso capacita para definir redes logísticas efectivas que garanticen la satisfacción del cliente y la sostenibilidad a largo plazo del puerto.

ÁMBITO DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL

4.3 Transporte internacional

SGT N°5 MERCOSUR

En el transcurso del año 2023, el INALOG participó en las reuniones preparatorias y ordinarias del SGT N°5 del MERCOSUR en calidad de observadores, con el propósito de comprender las problemáticas y necesidades del sector logístico en relación con el transporte carretero.

Estas instancias resultaron beneficiosas para el INALOG, dado que se tomó contacto con problemáticas y se presenciaron directamente las fiscalizaciones realizadas a cabo por los organismos competentes.

Estos encuentros y discusiones son de vital importancia para avanzar en soluciones concretas y efectivas que impulsen el crecimiento y la mejora del sector logístico. Mantenemos comunicación con los actores públicos y privados. El intercambio de experiencias y la oportunidad de escuchar las problemáticas reales son fundamentales

para fortalecer la colaboración y el trabajo conjunto en el ámbito del transporte en la región.

Comisión del artículo 16 del ATIT

El INALOG actuó como observador en la vigésima cuarta reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT. Durante este encuentro, se abordaron diversos temas relevantes en el ámbito del transporte internacional, destacando especialmente aquellos relacionados con el transporte por carretera.

Estos temas fueron sometidos a un análisis exhaustivo y, con el objetivo de avanzar en la mejora y eficiencia del transporte internacional terrestre en la región. Nuestra participación en estas instancias continúa proporcionándonos la oportunidad de sumergirnos en discusiones cruciales y circunstancias que influyen en el ámbito, manteniendo una estrecha vinculación con los cambios significativos para los actores clave del sector.

4.4 Promulgación y publicación del decreto para una mejor gestión de los residuos en las plataformas logísticas uruguayas

Como consecuencia del incremento de las actividades industriales, productivas y logísticas en las distintas plataformas logísticas del país, que implica indefectiblemente una mayor generación de residuos de diversas especies, el Instituto Nacional de Logística en conjunto con las instituciones que integran su Consejo de Dirección han impulsado desde el año 2020 la búsqueda de soluciones a esta problemática.

Por tal razón, se trabajó en una propuesta de exoneración impositiva, tanto a la importación de residuos provenientes de depósitos aduaneros aeroportuarios – intraportuarios y particulares, como a las zonas francas uruguayas, que tengan como destino el reciclaje y/o la valorización energética. Lo antes mencionado se ha enmarcado en el 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.

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 la 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.

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.

Finalmente, el 22 de marzo de 2023, el Poder Ejecutivo promulgó dicho decreto, fruto de un trabajo de intenso de análisis e intercambios que fue fundamental para lograr este marco normativo. Este potenciará tanto la sustentabilidad, eficiencia y eficacia de

las cadenas de suministro de las plataformas logísticas, como el fortalecimiento de las empresas gestoras de residuos y el cuidado del medio ambiente.



 www.inalog.org.uy

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

 [Instituto Nacional de Logística](https://www.linkedin.com/company/instituto-nacional-de-logistica)

