

Memoria 2024



Uruguay
Logístico

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	5
ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS, DEFINICIONES Y SIGLAS	9
1. DESARROLLO DEL URUGUAY LOGÍSTICO	11
1.1 Consultoría: “El sector logístico y los desafíos que impone el cambio climático”	11
1.2 Facilitación del comercio	12
Implementación de la hoja de ruta para el desarrollo de la hidrovía Uruguay – Brasil Cooperación Técnica CAF	12
1.3 Observatorio Normativo.....	13
Base de datos normativa del sector logístico.....	13
Guías Logísticas.....	15
1.4 Temas de agenda.....	16
Informe sobre el proyecto de decreto que reglamenta la actividad de los agentes de carga en Uruguay elaborado por AUDACA y presentado para análisis del INALOG	16
Informe sobre el puerto seco de Rivera	17
Informe sobre reglas de Rotterdam	18
Informe sobre proyecto de ley de lavado de activos	19
1.5 Índice del Potencial Competitivo de la Actividad Logística (IPCAL)	20
1.6 Estudio de funcionamiento general, costos y tiempos en pasos de frontera	21
Análisis complementario del equipo técnico del INALOG sobre Pasos de Frontera	24
1.7 Participación de Montevideo en el mercado de contenedores de la región y conectividad marítima del comercio	27
1.8 Factores de decisión de escala de las navieras en el Puerto de Montevideo	29
Estudio de conectividad del Puerto de Montevideo	31
1.9 . Participación en la Hoja de Ruta del Hidrógeno Verde y Derivados en Uruguay	34
2. SISTEMA INALOG DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA	36
2.1 Caracterización de Uruguay como centro de distribución para la región y el mundo	36
Tránsitos CDR con origen extrarregional y destino en el Mercosur (Argentina, Brasil y Uruguay).....	37
Tránsitos CDR con origen Mercosur ampliado y destino exterior a Uruguay	39

2.1	Informe anual “Sector logístico 2023 - análisis y estadísticas”	42
2.2	Sistema de información regional de la hidrovía Paraná Paraguay.....	46
2.1	Boletín informativo mensual	52
3.	PROMOCIÓN INTERNACIONAL	53
3.1	Ministerio de Relaciones Exteriores	53
3.2	Misión inversa para empresa del sur de Brasil.....	53
3.3	Visita del presidente de ALACAT al INALOG	54
3.4	INALOG en la I Reunión de la Comisión Mixta con Arabia Saudita	54
3.5	INALOG acompañó la misión de Hidrógeno en Países Bajos	54
	“Delft Day” en Países Bajos	56
4.	CAPACITACIÓN Y FORTALECIMIENTO DEL SECTOR LOGÍSTICO	57
4.1	Participación y cobertura en, foros y eventos estratégicos	57
	Lanzamiento de la Estrategia Nacional de Economía Circular	57
	Inauguración de la Terminal de graneles líquidos de Navios South American Logistics en Nueva Palmira	57
	Segundo encuentro de Corredores Bioceánicos – ALADI.....	57
	Lalanne presentó el estudio “Funcionamiento general, tiempos y costos en pasos de frontera”	58
	INALOG presente en el evento “Desarrollo de los corredores logísticos”	58
	Primera edición de Logistikforum de la Cámara de Comercio e Industria Uruguayo- Alemana.....	59
	INALOG presente en una nueva edición de Pharma Supply Chain	59
	INALOG participó de la presentación del Reporte de Economía y Desarrollo de CAF 2023	60
	Presentación de la Exportación de Servicios Logísticos de la Fundación Tecnolog.	60
	Presentación del proyecto: “Automatización de Accesos Terrestres al Puerto de Montevideo”	61
	INALOG participó del 108° aniversario del CENNAVE	61
	Jornada de intercambio sobre los criterios ESG en la implementación de políticas públicas.....	61
	1er Foro Fluvial Sudamericano	62
	2do Foro Mercosur Export	62
	Implementación de la hoja de ruta para el desarrollo de la Hidrovía Brasil-Uruguay	63
	En diálogo con los candidatos presidenciales organizado por ADAU	63

Finalización de la primera edición del curso de Gestión Moderna de Puertos	64
INALOG presente en el AUDACA Day	65
Evento de Cierre de Marca País.....	65
INALOG participó en la 8va Jornada de Derecho Aduanero proponiendo algunas modificaciones operativas al CAROU	65
El área de Economía & Información participó de la 11va. Edición del “DataCenterSummit”	66
4.2 Capacitación	67
Primera edición del curso “Gestión Moderna de Puertos” en Uruguay	67
“Supply Chain Management & Hinterland Connectivity” – APEC.....	69
Seminario sobre cooperación en inversiones y desarrollo para países latinoamericanos	70
Visita de estudiantes de la Tecnicatura en Logística de la UTU de Canelones	71
Capacitación a Uruguay XXI sobre la importancia logística de los tránsitos de bienes	72
10° Edición del Curso de Zonas Francas en Uruguay	72
Segunda Hackathon en THE BOX: Innovación en la Cadena Agroindustrial	73
Curso de las Naciones Unidas sobre “El Uso de Blockchain en la Facilitación del Comercio”	73
5. ÁMBITO DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL	75
5.1 Hidrógeno Verde	75
Reunión sobre Hidrogeno Verde con los técnicos del MIEM, INALOG y el Puerto de Amberes-Brujas	75
Firma del Memorando de Entendimiento entre distintas instituciones de Uruguay y el Puerto de Amberes – Brujas Internacional sobre la temática del Hidrogeno Verde	75
5.2 Promoviendo la Integración Regional a través de la Participación en Foros Estratégicos del MERCOSUR.....	75
V Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo Nº 5 “Transporte” del MERCOSUR	76
INALOG participó en la Mesa Redonda sobre Control Integrado del Tránsito Vecinal y Turismo SGT 18 del MERCOSUR.....	76
5.3 Participación del INALOG en la XXV Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de la ALADI	77
5.4 Implementación de la hoja de ruta para el desarrollo de la Hidrovía Uruguay-Brasil	78
6. COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA	79
6.1 Eventos organizados por el INALOG.....	79

Taller de estrategia de un gran <i>hub</i> logístico-portuario europeo – La experiencia del puerto de Amberes-Brujas	79
Se presentó el Protocolo integrado de mercancías peligrosas	80
La inteligencia artificial para potenciar la excelencia del Uruguay Logístico	80
6.2 Redes sociales.....	81
Métricas.....	81
Gestión y creación de contenidos	82
6.3 Actualización web.....	82
6.4 Seguimiento del uso de marca Uruguay Logístico	83
6.5 Infografías.....	83
Informe anual 2023	84
Funcionamiento general, tiempo y costos en pasos de frontera 2022-2023	84
Funcionamiento general, tiempos y costos en pasos de frontera	85
Comercio internacional y logística – Análisis de tránsitos	85
Movimiento de cargas y embarcaciones en el puerto de Nueva Palmira en el periodo 2021-2023	85
Participación de Montevideo en el mercado de contenedores de la región y conectividad marítima del comercio	87
Estudio de factores de decisión de escala de las navieras + Estudio de conectividad del Puerto de Montevideo.	87
6.6 Presencia en medios.....	88

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 2024 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 2024, el INALOG realizó un estudio sobre el sector logístico y los desafíos que impone el cambio climático. Este estudio tuvo como objetivo describir los desafíos para el sector logístico del Uruguay a la luz de su contribución al problema del cambio climático y las metas del país ante el Acuerdo de París.

Por otra parte, el INALOG en el presente año continuó sus trabajos con la Universidad Católica del Uruguay. Este vínculo iniciado en 2022, sentó las bases para la creación de un índice compuesto que evalúe el potencial competitivo de la actividad logística en Uruguay (IPCAL). Entre el segundo semestre de 2023 y los primeros meses de 2024 se realizó el primer cálculo de dicho índice analizando los datos hasta el año 2022. Posteriormente en el segundo semestre se comenzaron los trabajos para la primera actualización del índice en los que se incluyen los datos del año 2023.

Otro trabajo iniciado en el año 2023 que ha tenido culminación en el primer semestre de 2024 ha sido el estudio que realizó INALOG 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 realizó a través de una consultoría financiada por el

BID con fondos no reembolsables de dicho organismo. El foco de esta consultoría radicó 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, en el marco de la cooperación con el BID anteriormente mencionada también se realizó en el período 2023-24 la actualización de un estudio realizado en 2021, Participación de Montevideo en el mercado de contenedores de la región y conectividad marítima del comercio. El mismo describe el movimiento de contenedores por el Puerto de Montevideo en 2022, analizando los tipos de movimientos efectuados, la posición de Uruguay en el mercado regional y la conectividad marítima del comercio exterior uruguayo.

Otro de los trabajos destacados de 2024 fue el estudio sobre los factores de decisión de escala de las navieras en el Puerto de Montevideo. Este trabajo fue realizado entre el INALOG y el Centro de Navegación (CENNAVE) y tuvo como objetivo el estudio de los distintos criterios que adoptan las navieras a la hora de decidir en qué puertos hacer escala para cumplir con las rutas de los servicios ofrecidos. El alcance de este estudio abarcó el análisis de los factores de decisión únicamente para el caso particular de los servicios de línea regulares de contenedores. También, el INALOG junto al CENNAVE realizó un estudio sobre la conectividad marítima del puerto de Montevideo enfocado al transporte de contenedores.

También cabe destacar otro de los trabajos realizados en 2024, el mismo está relacionado con la caracterización del Uruguay como centro de distribución regional para la región y el mundo para el trienio 2021, 2022 y 2023. 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 2024 se ha publicado 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 2024, se ha recibido una misión inversa de empresa del sur de Brasil que se había visitado y presentado al Uruguay Logístico en 2023, se realizó también un webinar con foco en Latinoamérica y se participó por invitación del MIEM en la misión latinoamericana de hidrogeno verde a Países Bajos.

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 2024 se realizó el seguimiento y potenciación del uso de la marca “Uruguay Logístico” dado los trabajos iniciados en 2023 que apuntaron a su uso y su difusión, de forma de darle mayor visibilidad al sector.

En conjunto con el reimpulso de la marca sectorial se delinea 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 a lo largo del año se fueron generando nuevos contenidos buscando fortalecer la visibilidad del Instituto y del sector logístico. Cada contenido fue cuidadosamente planificado para alinearse con los objetivos estratégicos del INALOG, asegurando la difusión de información clave y actualizada.

En cuanto al programa de capacitación y fortalecimiento del sector logístico, en 2024 el INALOG implementó una serie de trabajos con el Puerto de Amberes-Brujas Internacional (POABI) y Antwerp Flanders Port Training Center (APEC), con el objetivo de que la comunidad logística nacional pudiera visualizar la estrategia seguida por uno de los *hub* de referencia a nivel mundial a modo de *benchmark*.

En este marco se implementó en la ciudad Montevideo el realizó “Taller de Estrategia de un gran *hub* logístico-portuario europeo – La experiencia del puerto de Amberes-Brujas” a cargo de dos expertos internacionales de POABI. Adicionalmente, en el marco de dicho trabajo se realizaron dos documentos, en el primero de ellos se presentó el enfoque estratégico del Puerto de Amberes-Brujas y en un segundo documento sintético en donde mencionan las acciones estratégicas a considerar para la comunidad logística-portuaria uruguaya.

Adicionalmente, en el año 2024 INALOG continuó el relacionamiento con APEC del puerto de Amberes-Brujas, en el cual dicha institución le otorgó a funcionarios y consejeros del Instituto becas de estudio para sus cursos que permitieron profundizar el conocimiento del desarrollo logístico portuario de los puertos de Amberes y Brujas en la ciudad de Amberes.

En el marco del programa de la Agencia Uruguaya de Cooperación Internacional (AUCI) y la Embajada de China en nuestro país, el INALOG apoyó la participación de dos profesionales de su equipo técnico en las becas para el Seminario que se llevó a cabo del 25 de julio al 7 de agosto de 2024 en la República Popular China, específicamente en

las ciudades de Beijing y Shanghai. El seminario fue organizado por la “Academy for International Business Officials” (AIBO), una institución de educación y capacitación dependiente del Ministerio de Comercio de la República Popular China (MOFCOM), que promueve programas cooperativos orientados al desarrollo de recursos humanos, incluyendo seminarios de capacitación en China y cursos en línea en el extranjero.

Parte del equipo técnico del INALOG, participó de la 10° edición del Curso de Zonas Francas en Uruguay dictado por expertos de reconocida trayectoria en el régimen, a través de la Fundación Zonamerica. Esto tuvo el objetivo de profundizar y actualizar sus conocimientos sobre el marco jurídico, tributario y aduanero de las Zonas Francas. El curso fue llevado adelante entre el 23/07 y el 12/09, totalizando la suma de 27 horas de clases.

A su vez el INALOG continuó buscando a través de eventos temáticos, presentar y dar tratamiento a temas relevantes para el sector; realizando los eventos: “Protocolo integrado de mercaderías peligrosas” junto a AUDACA y el SINAIE. También se realizó el evento “La inteligencia artificial para potenciar la excelencia del Uruguay Logístico” con expertos internacionales e integrantes de la academia a nivel nacional.

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 2024 los tres módulos finales de la primera edición y la realización de los trabajos finales que fueron corregidos por expertos internacionales.

ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS, DEFINICIONES Y SIGLAS

Término	Descripción
AIBO	Academy for International Business Officials
ADAU	Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay
AGP SE	Administración General de Puertos Sociedad del Estado de la República Argentina
ALACAT	Asociación Latinoamericana de Agentes de Carga
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
ANP	Administración Nacional de Puertos
API	Agencia de Promoción a la Inversión del Gobierno de Canelones
APEC	Antwerp/Flanders Port Training Center
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
CAF	Corporación Andina de Fomento
CAROU	Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay
CDR	Centro de Distribución Regional
CENNAVE	Centro de Navegación
CIF	Cost, Insurance and Freight
CI	Comunicación Institucional
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
ILOG	Instituto Nacional de Logística
IPCAL	Índice Potencial Competitivo de la Actividad Logística
IRI	Índice de Rugosidad Internacional
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index
LSBCI	Liner Shipping Bilateral 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
OMC	Organización Mundial del Comercio
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
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
ZZFF	Zonas Francas

1. DESARROLLO DEL URUGUAY LOGÍSTICO

1.1 Consultoría: “El sector logístico y los desafíos que impone el cambio climático”



En marzo del presente año se publicó el informe “El sector logístico y los desafíos que impone el cambio climático”, encargado por el INALOG al Ec. Juan Martín Chaves.

Este estudio tuvo como objetivo describir los desafíos para el sector logístico del Uruguay a la luz de su contribución al problema del cambio climático y las metas del país ante el Acuerdo de París, y está estructurado de la siguiente forma. En primer lugar, se contextualiza la política del cambio climático a nivel internacional, haciendo referencia a la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), en particular al Acuerdo de París y su vínculo con la Agenda 2030 de Naciones Unidas. En segundo lugar, se cuantifican las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de las actividades logísticas, profundizando en el transporte marítimo y el transporte aéreo internacional, así como se exponen los riesgos de daños por eventos climáticos extremos. En tercer lugar, se desarrolla el contexto del cambio climático en Uruguay, haciendo referencia a las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional y a la Estrategia Climática de Largo Plazo (ambas presentadas por el país en el marco de los compromisos asumidos ante el Acuerdo de París); así como también se mencionan las emisiones de CO₂ del transporte en Uruguay. En cuarto lugar, se desarrollan los desafíos identificados para el sector logístico, de acuerdo con la problemática del cambio climático y a las metas trazadas por Uruguay ante el Acuerdo de París. En este capítulo se destaca, en primer lugar, el estudio de la descarbonización del transporte a través de un marco conceptual de cinco niveles, a saber:

- Actividad (demanda de transporte de carga)
- Cambio modal (distribución del transporte a través de diferentes modos)
- Utilización de vehículos (optimización de la utilización de los vehículos)
- Eficiencia energética (consumo de combustible)
- Contenido de carbono de la fuente de energía o combustible

Luego, se traducen estos conceptos teóricos en desafíos particulares a nivel internacional y en Uruguay.

Finalmente, el informe concluye con posibles líneas de acción y recomendaciones de política pública, destacándose entre ellas, las mencionadas en las siguientes líneas.

Desarrollo y fortalecimiento de otros modos de transporte de la carga, alternativos al carretero; en particular el ferroviario y el fluvial.

Optimización de la utilización de vehículos mediante autorizaciones para habilitar el transporte por bi-trenes y tri-trenes.

Implementación de la reglamentación de etiquetado que establezca niveles de estándares mínimos de eficiencia de los vehículos, así como la evaluación de la necesidad de exigencias respecto a los límites de antigüedad de la flota de camiones.

1.2 Facilitación del comercio

Implementación de la hoja de ruta para el desarrollo de la hidrovía Uruguay – Brasil Cooperación Técnica CAF

En el segundo semestre de 2024, a solicitud del MTOP, el INALOG se integró al equipo interinstitucional de trabajo para la **implementación de la Hoja de Ruta para el Desarrollo de la Hidrovía Uruguay-Brasil**, un proyecto impulsado bajo una **Cooperación Técnica de CAF de recursos no reembolsables**. Este esfuerzo tiene como objetivo principal el desarrollo sostenible de la navegación y los puertos en la hidrovía de la laguna Merin, fortaleciendo la **integración comercial y turística binacional**.

Objetivos del Proyecto de cooperación de desarrollo de la Hidrovía de la Laguna Merin

El propósito de la cooperación es concebir un **modelo de facilitación del comercio** que optimice las operaciones logísticas y fomente el desarrollo sostenible de la hidrovía. Además, se busca implementar **sistemas de información** que mejoren la gestión de datos, procesos y tecnologías, facilitando una administración eficiente de las actividades de transporte acuático, logística y puertos en la región.

Grupos de trabajo y participación de INALOG

La implementación de la hoja de ruta se estructura en cinco grupos de trabajo:

1. Gobernanza e Institucionalidad
2. Sostenibilidad Ambiental y Social
3. Corredor de Integración Turística

4. Facilitación del Comercio

5. Supervisión Técnica

INALOG participa activamente en tres componentes clave: **Gobernanza e Institucionalidad, y Facilitación del Comercio y Supervisión Técnica**. En el de Facilitación del Comercio, actúa como **punto focal**, colaborando con técnicos de DNA, VUCE, PRENA y MRREE. Las actividades de este grupo se organizan en cuatro subcomponentes:

- Sistema binacional de información de la hidrovía
- Identificación de procesos y regulaciones
- Herramientas de facilitación comercial
- Sistema de información para la facilitación comercial y operativa

6. Avances del Proyecto

Actualmente, se han finalizado los **Términos de Referencia (TDR)** para la contratación de una consultoría que desarrollará el modelo de facilitación comercial a utilizar en la hidrovía. Este modelo tiene como meta integrar y modernizar los procedimientos comerciales, promoviendo un entorno favorable para el comercio internacional entre Uruguay y Brasil. También se han finalizado los TDR para la contratación de una consultoría que defina la más adecuada estructura de Gobernanza e Institucionalidad para una gestión integral y moderna de la hidrovía.

7. Representantes del INALOG y sus roles

- **Gobernanza:** Participación de la Dra. Tatiana Acosta en el grupo interinstitucional; este grupo define las directrices para una adecuada gobernanza e institucionalidad de la gestión integral de la hidrovía.
- **Facilitación del Comercio:** Liderado por los ingenieros Álvaro Olazábal y María Eugenia Cardozo, junto con la Dra. María Inés Ferrari, este equipo trabaja en un modelo de facilitación del comercio a través de la simplificación de procedimientos comerciales y de sistemas de información modernos.
- **Secretaría Técnica:** Integrada por 1 técnico del MTOP, INALOG y CAF. Siendo el Lic. Emilio Rivero quien la integra por el Instituto y se ocupa de la gestión administrativa y técnica del proyecto.

8. Impacto Regional

La participación de INALOG en este proyecto refleja su compromiso con la **modernización y optimización de la infraestructura logística regional**. El modelo desarrollado busca no solo mejorar la eficiencia operativa, sino también fortalecer la **sostenibilidad** y la **integración comercial** entre ambos países.

1.3 Observatorio Normativo

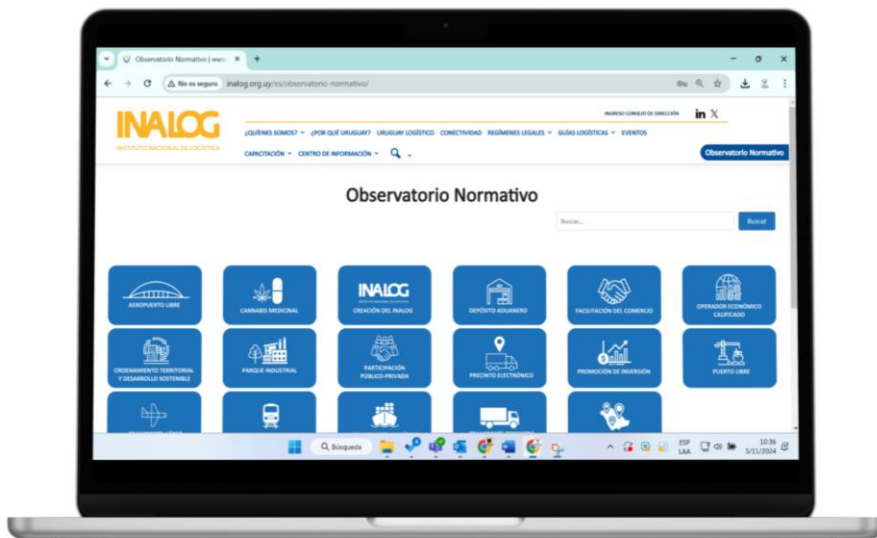
Base de datos normativa del sector logístico

En agosto de 2024, INALOG lanzó el Observatorio Normativo, una iniciativa pionera que se presenta como una herramienta esencial para todos los actores del sector logístico.

El Observatorio Normativo tiene como objetivo principal proporcionar un acceso confiable y ágil a la normativa vigente, abordando la complejidad que implica su consulta. Nuestro equipo jurídico se encarga de mantener el repositorio en constante actualización, garantizando que los usuarios cuenten con información actualizada y veraz. A través de herramientas de búsqueda avanzadas y una categorización meticulosa, los usuarios pueden localizar de manera rápida y eficiente los documentos necesarios para su operación diaria.

Además, el Observatorio Normativo del INALOG se proyecta como una herramienta de innovación que se seguirá desarrollando y mejorando entre las áreas de Jurídica y Comunicación Institucional, así como aquellas que también puedan aportar contenidos para la plataforma. Planeamos incorporar nuevas funcionalidades, mejorar las categorías incluidas e ir incorporando las normas que vayan siendo aprobadas, todos recursos que fortalecerán aún más el conocimiento del marco regulatorio en el sector.

En resumen, el Observatorio Normativo no solo es un avance significativo en la accesibilidad de la normativa, sino que también representa nuestro compromiso continuo con el desarrollo y la mejora del sector logístico.



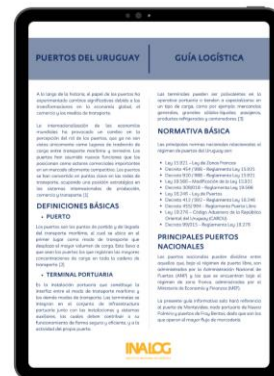
Guías Logísticas

El presente proyecto se viene implementando desde el año 2023 como un trabajo en conjunto entre Jurídica y Comunicación Institucional, siendo la primera la responsable de proporcionar los contenidos de cada guía, y, la segunda, la estrategia de visibilización de cada producto.

El proyecto se planteó con la finalidad de conocer, determinar y dar a conocer la regulación normativa y aspectos prácticos de las distintas temáticas de interés para el sector logístico, abordando esta tarea desde una perspectiva práctica. El objetivo es que los resultados sean útiles para fortalecer la estrategia logística del país y generar nuevas oportunidades en este ámbito.

Para asegurar la practicidad y utilidad del proyecto, se han empezado a desarrollar guías informativas que incluyen los aspectos más relevantes de cada tema seleccionado. Estas guías se elaboran a partir de un cuestionario específico que se diseña para cada tema, considerando los aspectos que son cruciales para la operativa diaria de los actores involucrados.

La implementación de este proyecto contribuye al conocimiento y regulación de las operativas que implican cada una de las temáticas planteadas, así como también, al fortalecimiento de la comunicación institucional y el alcance a la ciudadanía. Se espera que la colaboración entre las áreas involucradas resulte en un impacto positivo tanto en la logística nacional como en la visibilidad de nuestro Instituto.





1.4 Temas de agenda

Informe sobre el proyecto de decreto que reglamenta la actividad de los agentes de carga en Uruguay elaborado por AUDACA y presentado para análisis del INALOG

La Asociación Uruguaya de Agentes de Carga (AUDACA), presentó en el segundo semestre de 2024 al INALOG, un proyecto de decreto de reglamentación de la actividad de los agentes de carga en el Uruguay. La idea de AUDACA es que su planteo fuera analizado por las diferentes instituciones públicas y privadas que integran el Consejo de Dirección del Instituto, de manera que eventualmente pudiera contar con aportes y ser mejorado, y posteriormente AUDACA presentarlo formalmente al Poder Ejecutivo. El INALOG circuló el proyecto de decreto entre los integrantes de su Consejo de Dirección, encontrándose en un proceso de análisis. El equipo técnico del INALOG ha realizado un estudio no exhaustivo de derecho comparado, con el objetivo de analizar y evaluar preliminarmente algunas prácticas internacionales en el ámbito logístico. Este documento analiza las normativas aplicadas en otros países para aportar insumos clave en la discusión sobre la reglamentación de la figura del Agente de Carga en Uruguay. El objetivo del documento es que el Consejo de Dirección cuente con un insumo que sirva para el análisis preliminar del planteo presentado por AUDACA.

A continuación, los puntos principales:

Argentina:

La figura del agente de carga no está regulada por una ley específica. Sin embargo, su rol ha sido definido a través de jurisprudencia y doctrina como un intermediario clave en el comercio internacional. Su actividad se rige por el Código Civil y Comercial, normativa de transporte, legislación aduanera y convenios internacionales.

Australia:

En Australia, los agentes de carga son intermediarios logísticos que facilitan el transporte de mercancías, actuando como vínculo entre importadores, exportadores y transportistas. La regulación incluye una combinación de leyes estatales, federales y convenios internacionales como el de Hamburgo. Destacan leyes sobre transporte, comercio y protección al consumidor.

Brasil:

Aunque no existe una ley específica para los agentes de carga, su actividad está regulada por normas aduaneras y de transporte. Son considerados prestadores de servicios logísticos que organizan y coordinan el transporte desde el origen hasta el destino.

Informe sobre el puerto seco de Rivera

En el año 2024, Jurídica y Relaciones Internacionales del INALOG estudiaron diversos aspectos de la implementación del proyecto del Puerto Seco en la ciudad de Rivera. Este informe ofrece un análisis detallado de los antecedentes con avances, los hitos alcanzados y las perspectivas futuras con relación a este proyecto de infraestructura.

El Puerto Seco se establece como una extensión del puerto de Montevideo, localizado estratégicamente a solo 5 kilómetros de la frontera con Brasil, lo que lo convierte en un nodo logístico para el intercambio comercial entre ambos países.

El desarrollo del Puerto Seco se enmarca bajo el Decreto N° 39/022, que establece la expropiación del padrón N° 322 de la 9ª Sección Catastral de Rivera. La ANP ha sido designada para administrar el proyecto, lo que asegura su correcta ejecución bajo un marco legal robusto que incorpora al Puerto Seco dentro del recinto portuario del Puerto de Montevideo.

El Puerto Seco de Rivera tiene como principal objetivo expandir el hinterland del Puerto de Montevideo, facilitando el acceso a clientes y productores del norte de Uruguay y el sur de Brasil. Esto se traduciría en el desarrollo de cadenas logísticas intermodales que optimizarán el traslado de carga y la oferta de servicios logísticos complementarios.

Entre las metas específicas se incluyen:

- Mejorar la conectividad: el terreno seleccionado para la instalación del Puerto Seco está bien conectado tanto a la vía ferroviaria como a la Ruta 5, factores fundamentales para garantizar un transporte eficiente.
- Reducir costos logísticos: al agilizar el transporte y eliminar trámites aduaneros innecesarios, se busca mejorar la competitividad de la región.
- Fomentar el desarrollo económico sostenible: a través de la creación de empleo y el fortalecimiento de la economía local.

La instalación del Puerto Seco conllevaría numerosos beneficios:

- Optimización de la cadena de suministro: se espera una reducción significativa en los costos logísticos, facilitando un flujo comercial más eficiente.

- Impulso al comercio nacional e internacional: la mejora en las conexiones logísticas fomentará el intercambio de bienes y servicios.
- Desarrollo regional: el proyecto contribuirá al fortalecimiento de la economía local, impulsando la creación de empleo y mejorando la calidad de vida de las comunidades circundantes.

Respecto al estado actual del proyecto:

A finales de 2023, el terreno destinado para el Puerto Seco ha sido expropiado por el Estado, declarando su utilidad pública. Actualmente, los trabajos de diseño y desarrollo del proyecto están en marcha, aunque la fecha de finalización aún no ha sido determinada. Este proceso refleja el interés de avanzar con fundamentos hacia la concreción de un centro logístico que maximice su impacto y efectividad.

Informe sobre reglas de Rotterdam

En el año 2024, INALOG, a través de sus áreas Jurídica y Relaciones Internacionales, ha trabajado de manera activa en la evaluación y posible incorporación de las Reglas de Rotterdam, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo. Adoptado en 2008, este Convenio tiene como objetivo establecer un régimen legal uniforme y moderno para regular los contratos de transporte de puerta a puerta con tramo internacional por vía marítima. Se trabajó en un análisis exhaustivo de los avances en este ámbito, así como en los desafíos y oportunidades que la ratificación del convenio podría representar para Uruguay.

El Convenio de Rotterdam se presenta como un marco normativo que busca armonizar y modernizar el derecho mercantil internacional relacionado con el transporte de mercancías. En este sentido, Uruguay, como miembro activo de las Naciones Unidas, ha mostrado interés en la implementación de estas normas que podrían beneficiar el comercio internacional y fortalecer su economía.

El análisis de este convenio implica evaluar no solo los beneficios potenciales de su adopción, sino también los riesgos asociados. La internalización de las Reglas de Rotterdam podría abrir nuevas oportunidades para el comercio y facilitar el acceso a mercados internacionales, pero también requeriría una cuidadosa consideración de cómo se alinearía con la legislación nacional existente.

La decisión de Uruguay de ratificar el Convenio de Rotterdam es una cuestión compleja que debe ser evaluada considerando tanto los intereses del país en el ámbito del transporte marítimo como los diferentes factores que podrían influir en esta decisión. A medida que el Instituto Nacional de Logística continúa su labor de análisis y asesoramiento, es fundamental sopesar las ventajas y desventajas que la adopción de estas reglas podría conllevar. La evaluación detallada y la consulta con todos los actores

relevantes son cruciales para garantizar que cualquier paso hacia la ratificación sea en el mejor interés del país, promoviendo así el desarrollo sostenible del comercio y el transporte marítimo en Uruguay.

Informe sobre proyecto de ley de lavado de activos

En el año 2024, INALOG ha estado involucrado en el análisis y discusión del proyecto de ley de lavado de activos que se presentó para buscar incrementar los controles en la materia en Uruguay y aborda la inclusión de nuevos sujetos obligados, específicamente los usuarios de puertos y aeropuertos que desarrollan actividades logísticas.

El objetivo principal del proyecto es revertir la exclusión de los usuarios de zonas francas como sujetos obligados a controlar el lavado de activos, y extender esta obligación a los actores logísticos en puertos y aeropuertos. La iniciativa surge en respuesta a los retrocesos que han surgido en las políticas de prevención del lavado de activos en Uruguay, con la intención de establecer una estrategia más efectiva que contrarreste este problema y sus efectos nocivos sobre la sociedad.

La Ley 19.574 estableció un marco integral para prevenir el lavado de activos y el financiamiento del terrorismo, imponiendo obligaciones a sujetos obligados financieros y no financieros.

A partir del 1 de enero de 2024 (Ley 20.212), los usuarios de zona franca que realizan actividades de movimiento de mercadería y logística están excluidos de las obligaciones de prevención del lavado de activos (esta exclusión se limita a las actividades logísticas específicas, manteniéndose las obligaciones para otras operaciones que realicen).

El proyecto de ley propone que los usuarios de puertos y aeropuertos que realicen actividades logísticas sean considerados sujetos obligados. INALOG ha señalado la necesidad de incrementar las precisiones técnicas, definir claramente los términos y condiciones y evaluación de riesgos que surgirán con la inclusión de estos actores, asegurando así una implementación efectiva y justa de la normativa.

Este enfoque cauteloso destaca el interés del INALOG en que las decisiones legislativas no solo sean efectivas, sino que también potencien positivamente al sector logístico en su conjunto.

El proyecto de ley de lavado de activos representa un intento significativo de fortalecer el marco normativo en esta materia en Uruguay. A medida que el INALOG sigue de cerca el avance de esta iniciativa legislativa, es fundamental considerar las opiniones de los distintos actores involucrados y trabajar en un marco que realmente beneficie al sistema logístico nacional, garantizando al mismo tiempo la prevención eficaz del lavado de activos y el financiamiento del terrorismo.

El compromiso del INALOG es promover un entorno regulatorio que fomente el crecimiento y la competitividad del sector logístico, mientras se asegura que se cumplan las normas internacionales en la lucha contra el lavado de activos y el financiamiento

del terrorismo. La colaboración entre el sector público y privado será esencial para abordar los desafíos que se presenten y avanzar hacia un futuro más seguro y sostenible en el ámbito logístico.

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



En el marco de un nuevo contrato entre INALOG y UCU por medio del Instituto de Competitividad de la UCU se encuentra en desarrollo la actualización del Índice del Potencial Competitivo de la Actividad Logística (IPCAL). El cual, tiene comienzo en 2022 donde la UCU realizó un trabajo que obtuvo como resultado las bases para la construcción de un índice que permitiría realizar el seguimiento de la situación competitiva de la actividad logística del país.

En 2023, a través de un nuevo contrato, se concretó la puesta en marcha de la obtención de los indicadores cuantitativos y cualitativos que fueron considerados por los consultores en ocho dimensiones que componen el indicador. A través de una encuesta realizada para medir la percepción de la calidad de los servicios logísticos a los actores del sector que forman parte del instituto, y tomando los indicadores cuantitativos, se completó la primera edición del mismo. En el documento presentado en marzo 2024: “La competitividad de la actividad logística en Uruguay – Índice de Potencial Competitivo, se compila el proceso de construcción de la primera versión del IPCAL, así como los resultados derivados de su análisis.

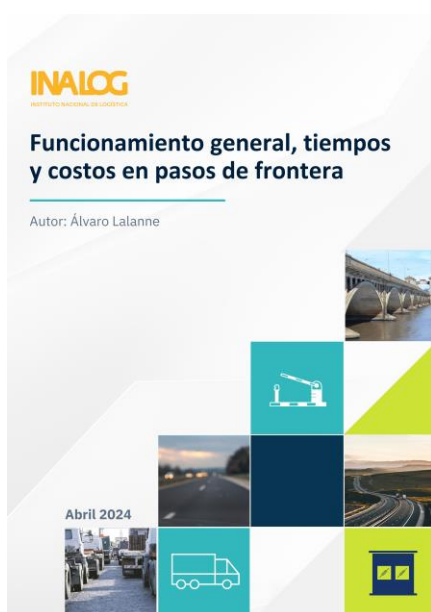
A partir del informe anterior, esta actualización tiene como objetivo mejorar la estructura y potenciar el IPCAL, incorporando nueva información, tomando en cuenta las principales limitaciones que surgieron en el proceso de creación del indicador compuesto, algunos hallazgos significativos y reflexiones a futuro presentadas en el informe.

Las actividades por realizar incluyen el relevamiento y la actualización de la base de datos utilizada en el cálculo del IPCAL, así como la mejora en la construcción de algunos indicadores que mostraron debilidades debido a la falta de datos. Adicionalmente, se

buscarán nuevos indicadores relacionados a costos, conectividad y actividad de operadores logísticos a través del diálogo con los actores más significativos del sector, para abordar las deficiencias observadas en la primera edición del IPCAL.

Para medir los indicadores de satisfacción, se implementó en 2024 la segunda edición de la encuesta de satisfacción de los servicios logísticos. Por lo tanto, el nuevo cálculo del IPCAL es a partir de las diversas dimensiones y sus respectivas agregaciones. Asimismo, se replican los diversos análisis estadísticos para demostrar la confiabilidad de cada indicador y la robustez del modelo que culmina en el indicador compuesto.

1.6 Estudio de funcionamiento general, costos y tiempos en pasos de frontera



Este trabajo se desarrolló a través de una consultoría financiada por el BID con fondos no reembolsables. El consultor encargado de llevar adelante el estudio fue el Ec. Álvaro Lalanne, quien desarrolló las actividades con el soporte de las áreas técnicas de INALOG.

Este estudio se fundamenta en que los pasos de frontera son el nodo logístico central del comercio exterior que utiliza el modo carretero. Las Áreas de Control Integrado (ACI) buscan promover la eficiencia en el cumplimiento de las disposiciones administrativas que regulan el tránsito internacional de personas, cargas y vehículos en los pasos de frontera. Esta consultoría abarcó sólo el estudio de movimiento de cargas.

La gestión eficiente de los pasos de frontera es central para el posicionamiento del país como *hub* logístico y para la competitividad de las cadenas de suministro nacionales. En particular, las Áreas de Control Integrado de Carga son herramientas adecuadas para orientar la gestión de frontera con objetivos de facilitación del comercio y transparencia en los procedimientos, en la medida que fomentan la coordinación entre las operaciones, promoviendo la simultaneidad y cooperación.

El MERCOSUR ha promovido la creación de estas áreas y creado un marco normativo completo para ellas, considerando que hay características físicas y de gestión que hacen que los procedimientos no sean idénticos en cada una.

Según el consultor, en lo que respecta a las ACI en las que opera Uruguay, el resultado es desparejo, pues coexisten pasos donde hay una gestión eficiente y coordinada, otros donde no se ha podido ni siquiera iniciar la integración y por último, algunos donde a pesar de haber coordinación la falta de infraestructura no ha posibilitado la integración. La integración comercial regional y el modelo de *hub* requieren que el país concrete un esfuerzo mayor para mejorar las condiciones en las que operan los pasos de frontera más importantes del país.

El estudio muestra el resultado del relevamiento del funcionamiento de cuatro pasos de frontera y de la estimación de los procedimientos y tiempos de las operaciones.

Para ello se realizaron visitas a los pasos de Fray Bentos - Gualeduaychú, Salto-Concordia, Rio Branco- Yaguarón y Rivera-Livramento donde se entrevistó a funcionarios de los organismos y a operadores privados.

Adicionalmente se construyó un modelo de información para estimar de forma robusta los tiempos que insumen los trámites de frontera y, utilizando un modelo de costos, se estimaron los efectos de algunos procesos sobre los costos de transporte.

La metodología de trabajo se basó en la identificación de los procesos que se realizan en cada paso de frontera tanto para la salida como para el ingreso de mercaderías al país y la asociación de estos procesos con registros administrativos que den cuenta de los momentos de las operaciones. Se puso especial énfasis en la secuencialidad o simultaneidad de los procesos.

Para estimar los tiempos de los procesos se construyó una base de datos que integra información de manifiestos de carga, documentos únicos aduaneros, documentos de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), registro de las balanzas y datos de sistemas de intercambio de información en el marco del MERCOSUR. La referencia temporal de la información es enero de 2022 a junio de 2023.

Los hitos utilizados son diferentes según si se trata de una entrada o salida al país, y también representan momentos distintos según el Paso de Frontera. Los resultados para cada situación se presentan en el informe. A modo de ejemplo, a partir de los hitos relevantes al considerar la entrada a Uruguay en el Paso de Frontera de Fray Bentos, se obtiene que las cargas tienen una demora media de 7 horas y una mediana de 3,3 horas desde que son liberadas en Argentina hasta que son liberadas en Uruguay.

Por otra parte, se indican en el informe, los principales resultados del relevamiento de los cuatro pasos de frontera.

El resultado del análisis indica que las mayores oportunidades de mejora se encuentran en el paso de frontera de Fray Bentos. Por este paso circula casi todo el comercio exterior de Uruguay con Argentina y Chile y además ocupa un rol importante en la estrategia nacional de ofrecer servicios de plataforma *hub*.

A mediados de 2023 se inició un proceso de mejora de las instalaciones del área para superar algunas limitaciones de infraestructura y diseño. La creación de un área que garantice una sola parada a los camiones permitirá iniciar procesos simultáneos en ambas administraciones y acortar los tiempos de espera. El modelo construido para este trabajo, basado en los tiempos reales de espera y en la incidencia de las demoras en los costos, estimó que dicha integración reduciría un 2% los costos de un flete estándar entre Buenos Aires y Montevideo. Para que dicha integración garantice la reducción de las demoras la capacidad del ACI debe ser mucho mayor que la actual. El modelo estima que, con los tráficos y tiempos de 2022-2023, una playa de estacionamiento para 380 camiones tendría capacidad colmada menos del 1% de los días. Adicionalmente, el consultor sugiere que se encomiende la gestión del área a una empresa que tenga expertise en logística, tal como ocurre en la frontera con Brasil.

El paso de frontera de Salto – Concordia, ubicado del lado argentino, atiende alto flujo de tránsito vecinal transfronterizo de personas, al tiempo que las cargas son principalmente vinculadas al comercio exterior entre Uruguay y Paraguay/Bolivia y a las importaciones paraguayas que utilizan el Puerto de Montevideo y circulan por Uruguay en régimen de tránsito aduanero. Al analizar el funcionamiento de este Paso de Frontera, se observa cierta informalidad en los procedimientos y horarios de los tráficos del lugar y un gran deterioro de las instalaciones.

Los pasos de frontera de Rio Branco y Rivera tienen características similares, pues en ambos casos las ACI de turismo y de cargas funcionan de forma independiente, y en ambos casos el ACI cargas está ubicado del lado brasileño y funciona concesionado (por la Receita Federal de Brasil – RFB) a una empresa de logística brasileña, que realiza toda la gestión operativa del lugar. Según el consultor, que un ACI (de cargas) esté gestionado por una empresa de logística, es un antecedente de buenas prácticas. Ambos ACI de cargas funcionan de forma integrada con procedimientos simultáneos y la infraestructura es adecuada, al tiempo que están proyectadas mejoras para aumentar la capacidad e integrar mejor las oficinas de ambos países.

En ambos pasos, el Acuerdo de Recife prevé que el ACI Turismo funcione del lado uruguayo. Esto funciona así en Rivera, donde a metros de la frontera se ubican las oficinas de migraciones (y otros organismos) de ambos países, a una distancia corta del ACI cargas desde donde el camionero llega para hacer los trámites migratorios.

En Rio Branco, en cambio, subsisten importantes problemas de diseño de la operativa, pues el ACI Turismo construido hace poco tiempo no cumple todos sus objetivos, ya que no están integradas las instituciones brasileñas y el área no cuenta con la infraestructura para reemplazar totalmente el puesto de frontera anterior, que sigue estando operativo en un contexto de graves problemas edilicios. A esto se suma el desafío que representa el nuevo puente internacional proyectado, que desviaría el tráfico de camiones y personas varios kilómetros y requiere de nueva infraestructura de frontera.

Por otra parte, los resultados cuantitativos que se muestran en este trabajo se basan en la recolección, integración y consolidación de registros administrativos obtenidos de

diferentes fuentes, donde se destaca el papel colaborativo de la Dirección Nacional de Aduanas.

El análisis de los procedimientos combinado con registros de los hitos permitió estimar las demoras en la obtención de las licencias del Ministerio de Agricultura de Brasil (MAPA) en Rio Branco y Rivera. Una importante proporción de las exportaciones a Brasil requieren licencias de este organismo, que ha cambiado los procedimientos volviéndolos más difíciles de cumplir en plazos razonables.

Los productos de origen animal, especialmente la carne y los lácteos, registraron en el período una demora media asociada a la licencia del MAPA de entre cuatro y ocho días dependiendo del producto, y una demora mediana de tres días. Esta práctica, según el consultor, se ha constituido en una barrera no arancelaria (BNA) para las exportaciones uruguayas al mercado brasileño, en un contexto de rebajas en los precios internacionales de los productos (sobre todo lácteos) que han impactado en la producción brasileña. El modelo construido permitió estimar que el costo directo logístico de estas demoras es 0,4% del valor FOB en la carne ovina, 0,7% en la leche en polvo y 2% en el lactosuero. A esto hay que sumar otros costos asociados al levantamiento de la BNA.

De lado de las importaciones uruguayas, el tiempo entre el momento de oficialización del Manifiesto Internacional de Carga y la validación por parte de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) de los documentos asociados al DUA, requisito previo a pedir canal, se puede utilizar para medir la demora asociada a la intervención de agencias diferentes a la DNA. El proceso que más demora genera es el certificado de Sanidad Animal que se expide en frontera, que tiene una demora media asociada de 13 horas. Otras intervenciones de Sanidad Animal que no requieren trámites en frontera tienen una demora media de 2,5 horas, y las intervenciones de Servicios Agrícolas agregan solamente algunos minutos a las gestiones. Adicionalmente, se encontró que las licencias del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) no agregan tiempos significativamente distintos de cero y las certificaciones del Ministerio de Salud Pública (MSP) adicionan menos de una hora.

Análisis complementario del equipo técnico del INALOG sobre Pasos de Frontera

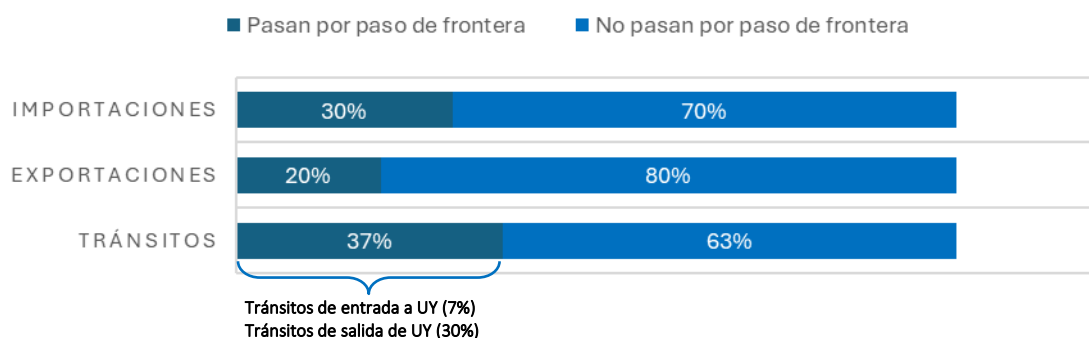
En paralelo y como complemento al trabajo realizado por el consultor A.L., el equipo técnico de INALOG realizó un apartado con información relevante en cuanto a:

- A. Resumen de los principales datos que muestran la importancia de los pasos de frontera en la logística del comercio del Uruguay,
- B. Identificación de las principales normas del MERCOSUR que se aplican a los pasos analizados en el marco de la consultoría.

A. Resumen de los principales datos que muestran la importancia de los pasos de frontera en la logística del comercio del Uruguay

Los pasos de frontera son centrales para la logística del comercio exterior del Uruguay y su inserción como *hub* logístico regional.

El 30% de las importaciones, el 20% de las exportaciones y el 37% de los tránsitos de cargas del país circulan por un paso de frontera, sumando un total de USD 9.376 millones (Año 2022).

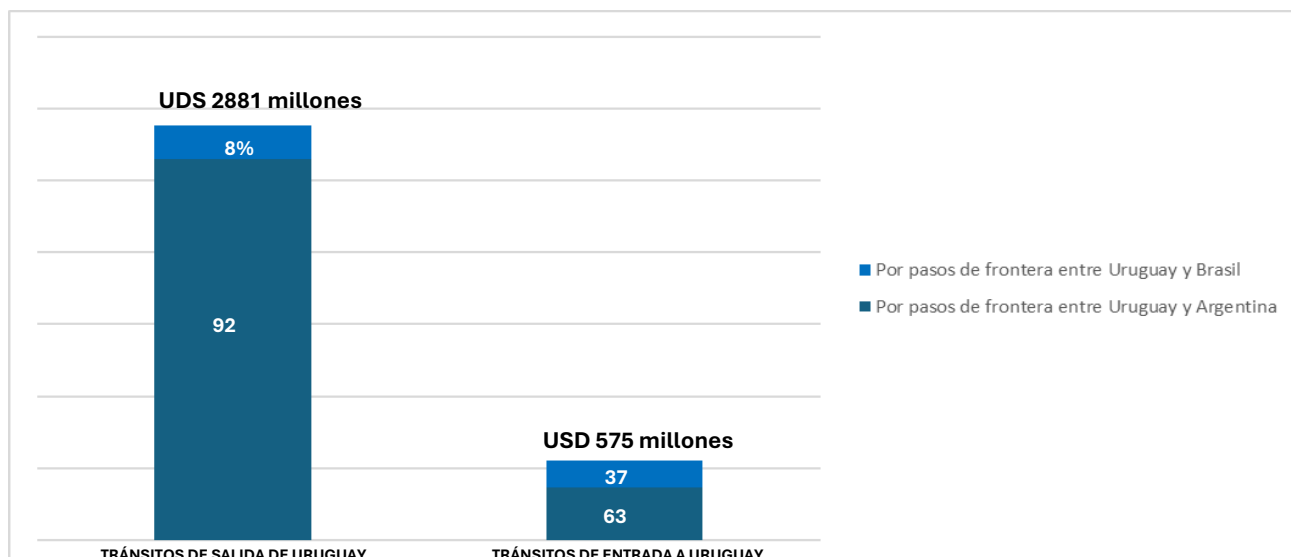


El 63% de este valor corresponde a mercadería que pasa por los pasos de frontera con Argentina y el 37% restante por los pasos de frontera con Brasil.

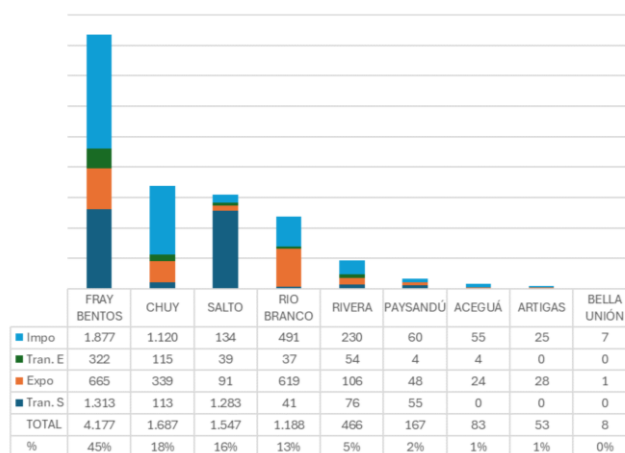
USD 5891 millones pasan por paso de frontera con Argentina, de los cuales 41% ingresa 59% egresa de Uruguay.

USD 3485 millones pasan por paso de frontera con Brasil, de los cuales 61% ingresa a Uruguay y 39% de Uruguay.

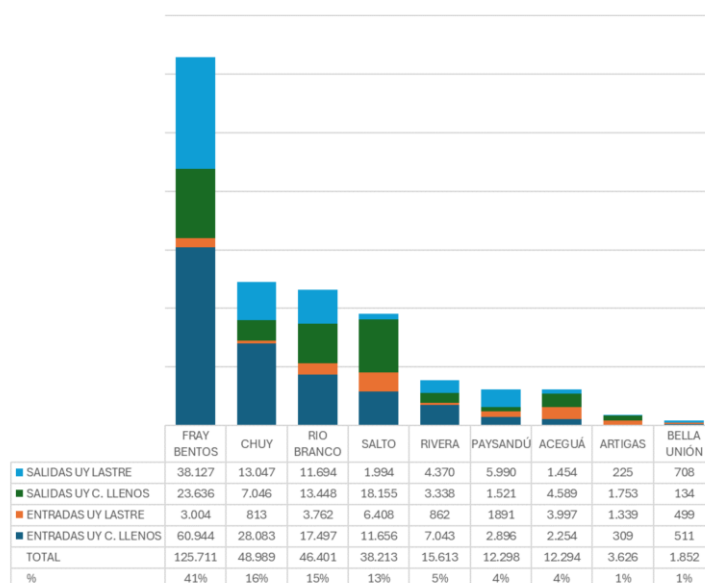
En su inserción como *hub* logístico, cabe destacar que los tránsitos de salida de cargas de Uruguay quintuplican los tránsitos de entrada de cargas al país, consolidándose como puerta de entrada a la región. En particular, se destacan los pasos de frontera con Argentina, lo cuáles representan el 92% del total de los tránsitos de cargas de salida de Uruguay y el 63% del total de los tránsitos de entrada de cargas al país.



Los principales pasos de frontera según el valor del flujo comercial son Fray Bentos (45%), seguido por Chuy (18%), Salto (16%), Río Branco (13%) y Rivera (5%).



En otro orden, el 90% de los camiones que circulan por el paso de frontera de Salto corresponde a vinculaciones comerciales de Uruguay con Paraguay (81%) y Bolivia (9%).



Considerando los pasos de frontera con Brasil, se destaca que el paso de Río Branco es el preferido por los exportadores uruguayos, en cambio los exportadores brasileiros prefieren el paso de frontera del Chuy.

Al considerar los pasos de frontera con Argentina, se destaca que casi todo el comercio (en valor) de Uruguay con Argentina y Chile utiliza el paso de frontera de Fray Bentos.

B. Identificación de las principales normas del MERCOSUR que se aplican a los pasos analizados en el marco de la consultoría

Para complementar el trabajo realizado por el consultor, el equipo técnico de INALOG realizó un análisis de la normativa internacional que regula estos pasos de frontera específicos, donde se busca ofrecer una visión integral de los mismos.

El objetivo de este análisis normativo es proporcionar una base sólida para contextualizar adecuadamente el estudio realizado por el consultor, ya que este apartado proporciona una comprensión de los marcos legales y regulatorios que influyen en el funcionamiento de estos puntos estratégicos.

Acuerdo de Recife (MERCOSUR, CMC, DEC N° 4/00) – El Acuerdo de Recife (MERCOSUR/CMC/DEC N°4/00) proporciona las definiciones y los controles que se realizarán en las Áreas de Control Integrado (ACI).

(MERCOSUR/GMC/RES N° 29/07) – La normativa MERCOSUR/GMC/RES N°29/07 indica los puntos de frontera de control integrado, identificando en qué país debe estar el ACI, diferenciándolos entre “Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico”, y “Control de Cargas – Transporte Automotor”. Adicionalmente, menciona los organismos competentes para el funcionamiento del paso de frontera.

(MERCOSUR/GMC/RES N°20/09) - La normativa MERCOSUR/GMC/RES N°20/09 define el organismo coordinador de cada país y detalla el reglamento administrativo de los organismos coordinadores.

1.7 Participación de Montevideo en el mercado de contenedores de la región y conectividad marítima del comercio



Este informe, también realizado en el marco de la consultoría financiada por el BID con fondos no reembolsables y llevado adelante por el consultor Ec. Álvaro Lalanne, permitió actualizar al año 2022 los trasbordos marítimos por el puerto de Montevideo comprendidos en el informe “Servicios Logísticos y Facilitación de Comercio en Uruguay”, de setiembre 2021.

El mismo describe el movimiento de contenedores por el Puerto de Montevideo en 2022 y, cruzándolo con otras fuentes, analiza los tipos de movimientos efectuados, la posición de Uruguay en el mercado regional y la conectividad marítima del comercio exterior uruguayo.

En primer lugar, se presentan los datos que muestran el rol del Puerto de Montevideo como *hub* de contenedores de la región, destacándose que aproximadamente el 60% de los movimientos corresponden a operaciones de trasbordo y tránsito.

	Operación	Miles de TEUS 2022	Participación
COMEX	Importaciones	111	24%
	Exportaciones	142	
TRÁNSITOS	Tránsito descarga	42	5%
	Tránsito carga	8	
TRASBORDOS	Trasbordo (llenos y vacíos) carga y descarga	574	54%
VACÍOS-REMOVIDOS- S/I		192	18%
TOTAL		1069	100%

Al analizar los tránsitos, se obtiene que 42 mil TEUS llegaron en 2022 al puerto de Montevideo para distribuirse en tránsito a la región. Por otra parte, 8 mil TEUS se fueron en 2022 en tránsito por el puerto de Montevideo hacia el resto del mundo.

Al analizar los trasbordos, se observa que Montevideo opera principalmente como puerto de trasbordo de 2 regiones: Hidrovía Paraná-Paraguay y el sur argentino.

En cualquiera de esas dos regiones, Montevideo tiene una posición superior al 80% del mercado.

Adicionalmente, se destaca que de cada cien contenedores llenos que se descargan en Montevideo, 21 corresponden a importaciones nacionales, 8 a tránsitos regionales, mientras que 71 corresponden a trasbordos asociados a comercio exterior de Argentina o Paraguay.

Se menciona a su vez que Montevideo ha incrementado su conectividad con el resto del mundo en los últimos años a un ritmo algo superior que el de sus competidores. El comercio exterior nacional aprovecha la mayor conectividad a través de embarques directos hacia o desde los mercados de destino/origen, a pesar de que subsiste cierta dependencia de Brasil para conectar con mercados de la región oeste de América. Cabe

destacar que, aunque casi todos los exportadores uruguayos eligen el Puerto de Montevideo como lugar de embarque, el 4% de la carne bovina exportada a China en 2022 optó por usar puertos de Brasil.

El comercio exterior nacional aprovecha la infraestructura que le da el volumen movilizado y goza de alta conectividad con los mercados exteriores, especialmente con Asia y Europa. Respecto de América, una parte del tráfico tiene a Brasil como *hub* regional.

1.8 Factores de decisión de escala de las navieras en el Puerto de Montevideo

Este trabajo fue realizado entre el INALOG y el Centro de Navegación (CENNAVE). Tiene como objetivo el estudio de los distintos criterios que adoptan las navieras a la hora de decidir en qué puertos hacer escala para cumplir con las rutas de los servicios ofrecidos. El alcance de este estudio abarca el análisis de los factores de decisión únicamente para el caso particular de los servicios de línea regulares de contenedores.

Debido a la importancia que tiene la mercadería contenerizada en los puertos, y dado que el servicio de transporte de contenedores vía marítima es, en general, un servicio regular, es importante entender los factores de decisión de las navieras a la hora de elegir a un puerto como parte del itinerario de sus rutas.

Cabe resaltar que la decisión no depende de un sólo factor, sino que se da en base a un análisis multifactorial, que puede incluir seguridad jurídica, facilitación y adecuación de procedimientos, infraestructura adecuada a los requerimientos, eficiencia y eficacia de los servicios necesarios para la atención de los buques y sus operaciones, así como un marco que permita explotar las oportunidades geográficas, dentro de una estrategia global y regional.

Este trabajo, plantea identificar los factores de decisión que hacen que las navieras elijan el Puerto de Montevideo.

El informe se desarrolla en tres etapas, la primera se realiza en base a distintos estudios y propone un listado teórico de factores de decisión que influyen al momento de seleccionar los puertos que componen determinado itinerario. Esta etapa da como resultado un listado de 26 factores de decisión, agrupados en ocho categorías, el cual se utiliza para hacer una encuesta (que corresponde a la tercera etapa).



En la segunda etapa del informe, se identifican y caracterizan los servicios regulares para carga contenerizada que son ofrecidos en el Puerto de Montevideo en el período 2021-2023, de forma de determinar quiénes son los representantes destinatarios de la encuesta sobre factores de decisión. Se identifica que el universo de estudio corresponde a 15 navieras que brindan los servicios regulares para carga contenerizada que son ofrecidos en el Puerto de Montevideo.

Por último, se plantean los resultados de la encuesta dirigida a los representantes de las navieras en Uruguay acerca de la relevancia de cada uno de los factores a la hora de elegir recalar en el puerto de Montevideo, a la vez que se les solicitó que seleccionaran los factores, a su criterio, más importantes.

Las navieras evaluaron del 1 al 4 los 26 factores que influyen en la decisión de hacer escala en el Puerto de Montevideo.

Los factores que obtuvieron mayor valoración fueron: ubicación del puerto, operaciones de trasbordo, afectación por medidas gremiales, flexibilidad y adaptabilidad, conectividad marítima, procesos aduaneros y seguridad jurídica.

Los factores que obtuvieron mayores promedios son (de mayor a menor):

- Ubicación del puerto: 3,86
- Operaciones de trasbordo: 3,82
- Afectación por medidas gremiales: 3,79
- Flexibilidad y adaptabilidad: 3,75
- Conectividad marítima: 3,75

- Procesos aduaneros: 3,68
- Seguridad jurídica: 3,64

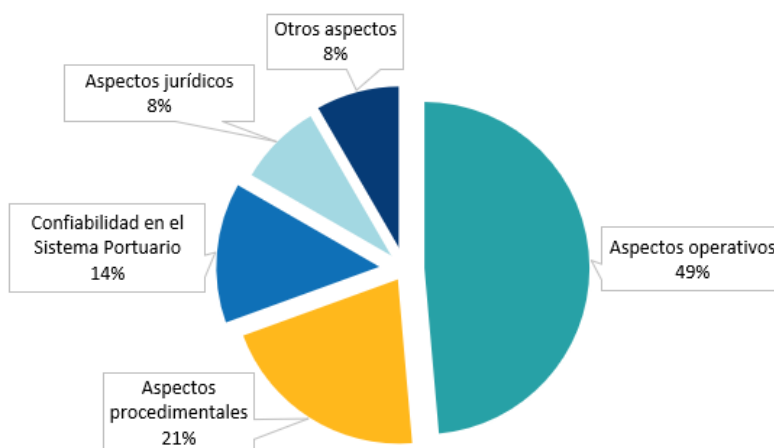
Por otra parte, los que obtuvieron los menores promedios son (de menor a mayor):

Servicios de valor agregado a la mercadería:

- Como aspecto operativo: 2,61
- Como aspecto de desarrollo de plataformas logísticas: 2,71

Al considerar la elección de los 5 factores más relevantes, los factores individuales, “costos y tarifas” (de la categoría “confiabilidad en el sistema portuario”) y “flexibilidad y adaptabilidad” (de la categoría “aspectos procedimentales”) fueron los más seleccionados.

En particular, “costos y tarifas” fue el factor más veces mencionado en primer lugar, seleccionado en el 46% de las respuestas.



Estudio de conectividad del Puerto de Montevideo

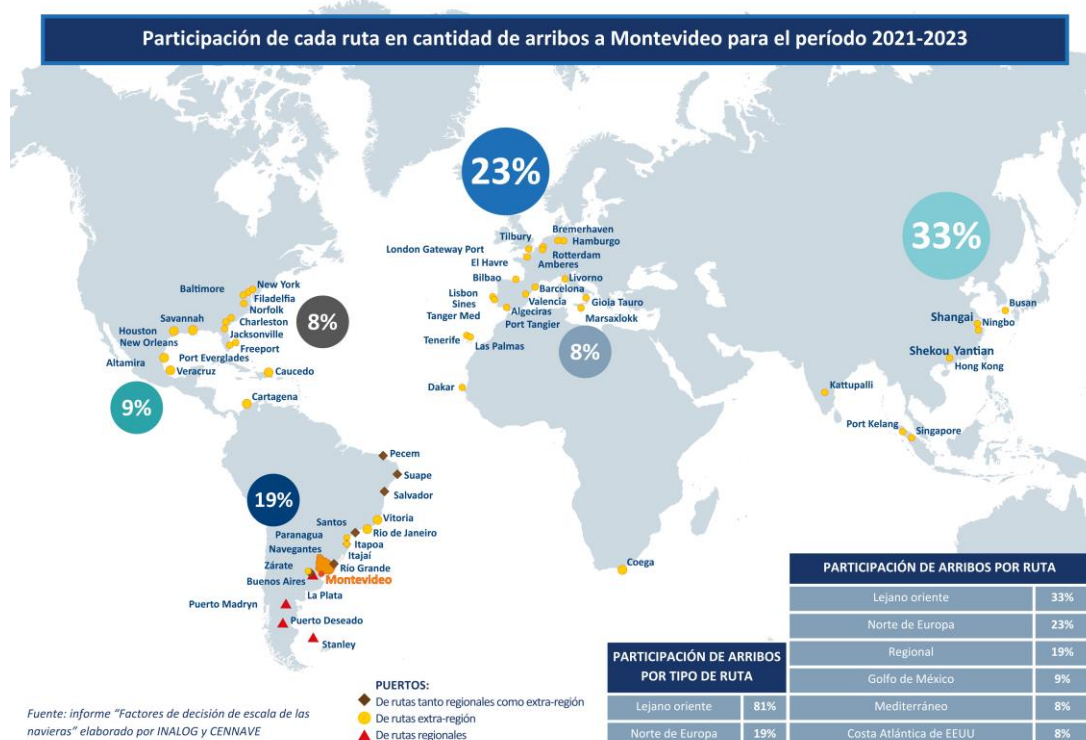
También en conjunto con el CENNAVE, el Instituto llevó adelante un estudio de la conectividad marítima del puerto de Montevideo. Se realizó un trabajo que identifica y caracteriza los servicios regulares para carga contenerizada que son ofrecidos en el Puerto de Montevideo.

A partir de esto, y considerando el período 2021-2023, se caracteriza al conjunto de rutas marítimas regionales y extrarregionales identificando, para cada servicio, la cantidad de arribos al puerto, las características de los buques y de los volúmenes movilizados. El análisis muestra, mediante los diferentes enfoques abordados, cuál es la tendencia respecto a la oferta de buques en los diferentes servicios, cuáles son los mayores portes de dichas embarcaciones y cuál es el porcentaje de utilización de los buques arribados (éste último refiere a los promedios de captación de carga en 2023).

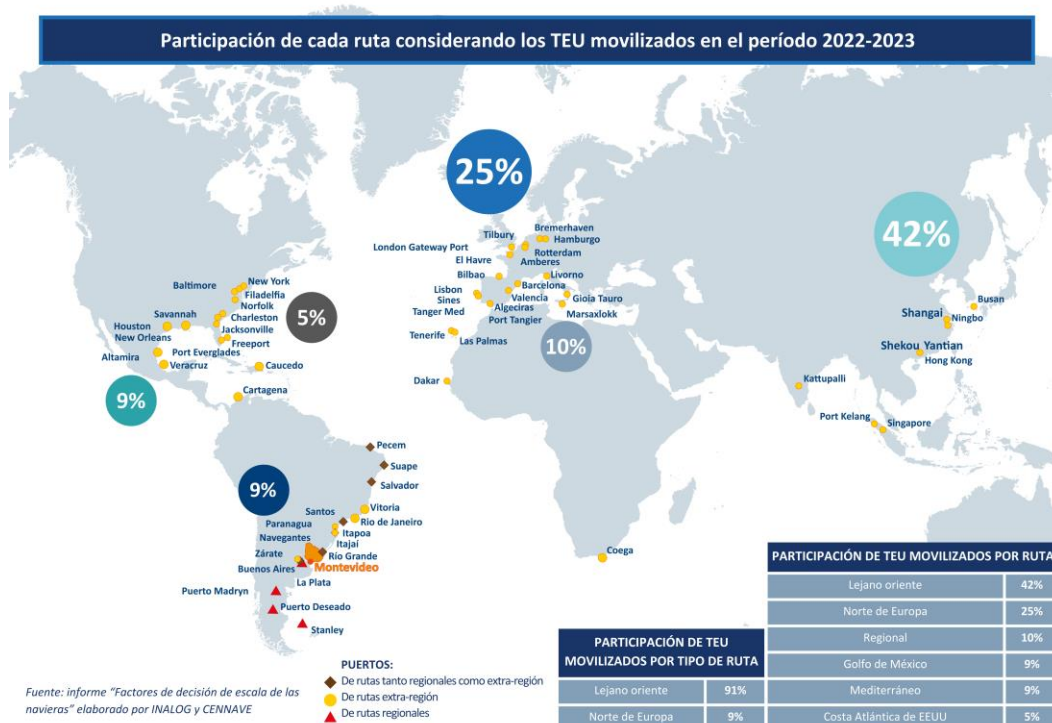
TIPO DE RUTA	RUTA	SERVICIOS	TIPO DE BUQUE
REGIONAL	REGIONAL	SAAS	CARGA GENERAL
		PATAGONIA EXPRESS	PORTACONTENEDORES
		PLATA SERVICE	
EXTRA-REGIONAL	COSTA ATLÁNTICA DE ESTADOS UNIDOS	MSC USA ECSA TANGO	
	GOLFO DE MÉXICO	GS1	
	LEJANO ORIENTE	IPANEMA NEW ASAS I FAR EAST FIL	
	MEDITERRÁNEO	MSC WEST MEDITERRANEAN	
	NORTE DE EUROPA	MSC NORTH EUROPE NEO SAMBA LUX ¹	
		GRIMALDI	RO-RO

Como resultado de la participación de cada ruta en cantidad de arribos para todo el período estudiado (2021-2023), las rutas extra-regionales representan el 81%: Lejano Oriente: 33%, Norte de Europa: 23%, Golfo de México: 9% y Mediterráneo y Costa Atlántica de EEUU representan un 8% cada una de ellas. La ruta Regional representa el 19% restante.

¹ Se agrega este servicio en 2023.



Como resultado de la participación porcentual de las rutas considerando los TEU movilizados en el período 2022-2023, las rutas extrarregionales representan el 91%: Lejano Oriente: 42%, Norte de Europa: 25%, Mediterráneo: 10%, Golfo de México: 9%, y Costa Atlántica de EEUU: 5%. La ruta Regional representa el 9% restante.



Adicionalmente se presentan en el informe otros resultados como la participación de cada ruta considerando la capacidad de los buques medida en TRB, así como el análisis de esloras y calados de diseño de los buques que arribaron al Puerto de Montevideo.

1.9 . Participación en la Hoja de Ruta del Hidrógeno Verde y Derivados en Uruguay

El Uruguay se ha embarcado en la segunda transición energética, que apunta a la reducción del consumo de combustibles fósiles, con el objetivo nacional de alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono para el 2050, de acuerdo con la Estrategia Climática de Largo Plazo presentada por el Uruguay en el marco del Acuerdo de París en 2021.

En este contexto, el hidrógeno y sus derivados son clave para la descarbonización de los sectores más “duros” (como industria y transporte).

Por este motivo se ha lanzado la Hoja de Ruta del Hidrógeno Verde y sus derivados a 2040 (cuya versión final fue presentada a fines de 2023), y se ha creado el Programa H2U, el cual establece las actuales líneas de trabajo para el desarrollo del hidrógeno verde y derivados, y define un grupo interinstitucional encargado de trabajar de forma coordinada y articulada en la implementación del programa.

Es así como este año el INALOG ha pasado a formar parte del grupo interinstitucional encargado de estudiar la viabilidad en la implementación de proyectos de hidrógeno verde en el país, aportando conocimientos principalmente en lo que refiere a temas logísticos.

En particular, el instituto ha venido participando este año como contraparte en las dos consultorías contratadas por el MIEM, con la finalidad de estudiar las implicancias en distintos aspectos (técnicos, económicos, logísticos, etc.) de la producción y exportación desde Uruguay de derivados del hidrógeno.

Una de ellas, fue contratada al puerto de Rotterdam que junto a Royal Haskoning DSV y fue culminada en mayo de este año 2024, se enfocó en el análisis de los posibles puertos de salida de los productos considerando aspectos económicos, espacio disponible y escalabilidad, infraestructura existente y accesible, aspectos ambientales, zonas de seguridad, conexión con el interior y cercanía a plantas de producción y de CO₂.

La segunda consultoría, fue contratada a AUSENCO/SEG y finalizada en diciembre de 2024, analiza la logística en general de toda la cadena de hidrógeno y derivados: posibles localizaciones de la producción de hidrógeno y transporte de materias primas y de productos por diferentes medios (carretero, por ductos, fluvial y ferroviario), realizando análisis técnicos y económicos, buscando la optimización de los procesos.

Ambas consultorías plantean distintos escenarios de producción y, en base a ellos, realizan diferentes estimaciones en cuanto a requerimientos logísticos, en línea con la agenda del hidrógeno a 2040.

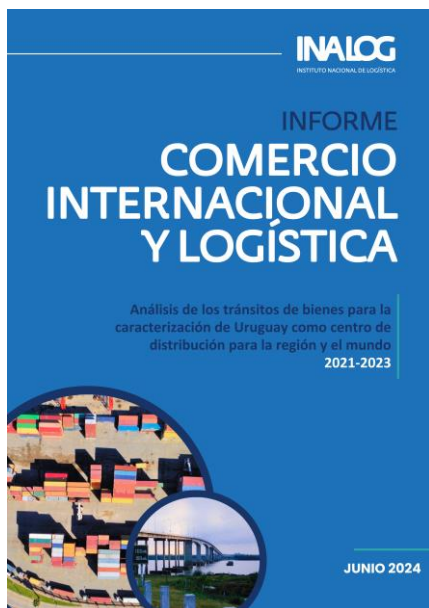
Por otra parte, y también enmarcado bajo la hoja de ruta de hidrógeno verde, el Instituto por solicitud del MIEM, participa en noviembre 2024 de la “Mission LatAm H2 Influentials Visitors Programme”, una misión neerlandesa organizada por la Oficina Regional de Promoción de Negocios de la embajada del Reino de Países Bajos en Buenos Aires, en cooperación con las demás embajadas neerlandesas en la región LATAM, que tuvo dos objetivos concretos:

- mostrar los avances y el desarrollo de proyectos de hidrógeno renovable en los Países Bajos, así como los conocimientos y tecnologías disponibles, y la demanda que podrían ayudar a desarrollar el sector en los países de América Latina,
- fomentar las relaciones comerciales entre los promotores y desarrolladores de proyectos de Hidrógeno verde de América Latina y los proveedores de tecnología, conocimientos y financiación de servicios, potenciales compradores e instalaciones portuarias neerlandesas que se preparan para las importaciones de hidrógeno renovable.

En el horizonte del instituto está continuar por este camino en los próximos años, alineado con los objetivos país.

2. SISTEMA INALOG DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA

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



En el presente año, el INALOG elaboró la tercera edición del informe “Caracterización de Uruguay como centro de distribución para la región y el mundo” que tiene como propósito principal profundizar en los principales mercados y productos que utilizan o tienen la potencialidad de utilizar a Uruguay como Centro de Distribución Regional, siendo el periodo analizado el trienio 2021 –2023.

El primer capítulo contempló por una parte los tránsitos CDR (Centro de Distribución Regional) que ingresaron a nuestro territorio aduanero con país de origen China, Estados Unidos, Alemania, Reino Unido, Italia, Francia, España y Suiza; y que efectivamente egresaron hacia el Mercosur (Argentina, Brasil y Paraguay) . Por otra parte, contuvo los principales productos en tránsito CDR por Uruguay, entre dichos orígenes y destinos. Por último, mostró la participación de las plataformas logísticas que intervienen en dichos tránsitos CDR.

El segundo capítulo contuvo, por una parte, los tránsitos CDR con origen en Brasil, Argentina, Paraguay, Chile y Bolivia (habiendo sumado al análisis estos últimos dos países para obtener una visión más global de la región) y destino exterior a Uruguay. Por otra parte, contempló los principales productos en tránsito CDR por nuestro país con dichos orígenes y que llevaron destino exterior a Uruguay. Por último, mostró la participación de las plataformas logísticas que intervienen en dichos tránsitos CDR.

Para finalizar, el tercer capítulo contuvo conclusiones generales sobre el análisis del presente informe y consideraciones finales acerca de los pasos a seguir en los próximos años por el sector logístico uruguayo.

Tránsitos CDR con origen extrarregional y destino en el Mercosur (Argentina, Brasil y Uruguay)

En este capítulo, el análisis se centró en los tránsitos CDR con origen en los ocho países extrarregionales seleccionados mencionados anteriormente dada su importancia para el comercio con Uruguay. A su vez se seleccionan los países miembros del Mercosur (Argentina, Brasil y Paraguay) como destino de dichos tránsitos CDR.²

A continuación, se detallan las principales conclusiones extraídas del primer capítulo.

Si analizamos la evolución de los tránsitos CDR con origen extrarregional y destino en el Mercosur, se observa que los mismos tuvieron una variación punta a punta positiva de 20% en el último trienio (2.122 MM USD en 2023 vs 1.775 MM USD en 2021).

Tránsitos CDR con origen en los 8 países seleccionados y destino Mercosur - millones de dólares CIF (2021 - 2023)				
País Destino	2021	2022	2023	Total Trienio
Paraguay	876	1.080	894	2.850
Argentina	674	875	983	2.532
Brasil	225	166	244	635
Total	1.775	2.121	2.122	6.017

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

Si analizamos el trienio, Paraguay fue el principal país de destino de los tránsitos CDR con origen extrarregional con un 47% del total (2.850 MM USD), seguido por Argentina con un 42% (2.532 MM USD) y, por último, Brasil con 11% (635 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, y, por último, sueros, vacunas y sangre humana.

Principales productos en tránsito con origen extrarregional y destino Mercosur - trienio 2021-2023		2021	2022	2023	Total (Trienio)	% del total (Trienio)
Partida	Partida Descripción	Millones de USD CIF				
3004	Medicamentos	189	159	174	521	9%
8517	Aparatos eléctricos de telefonía	141	114	131	386	6%
3002	Sueros, vacunas, sangre humana	58	57	121	235	4%
3303	Perfumes y aguas de tocador	48	80	102	230	4%
3808	Insecticidas, raticidas, fungicidas	67	77	48	192	3%
7606	Chapas y tiras de aluminio	77	85	11	174	3%
8471	Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos	57	68	47	172	3%
8518	Microfonos y sus soportes, altavoces	32	48	44	123	2%
8473	Partes y accesorios de informática (Fundas y similares)	39	33	37	108	2%
8443	Maquinas y aparatos de imprimir	35	37	35	106	2%
9504	Juguetes, juegos, videoconsolas o videojuegos	22	24	57	103	2%
8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles	27	38	31	95	2%
8714	Partes y accesorios para vehículos	23	38	27	87	1%
2933	Productos químicos orgánicos	15	38	30	83	1%
8528	Aparatos receptores de televisión	17	30	32	79	1%
8413	Bombas para líquidos	16	22	39	77	1%
8472	Las demás máquinas y aparatos de oficina	41	26	4	72	1%
8525	Máquinas y artefactos eléctricos	24	17	31	72	1%
8711	Motocicletas	24	22	21	66	1%
8504	Transformadores eléctricos, convertidores eléctricos	20	22	23	66	1%
Los demás		807	1.085	1.080	2.972	49%
Total		1.776	2.121	2.122	6.020	100%

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

² No se incluye en el análisis las partidas 2709 y 2710 de petróleo y sus derivados.

Si analizamos las plataformas logísticas que utilizaron los tránsitos CDR con origen extrarregional y destino en el Mercosur, se observó que casi en su totalidad los tránsitos finalizaron en Pasos de Frontera con un 86% en promedio del trienio; habiéndose iniciado dichos tránsitos en Puerto un 76%, en Zona Franca un 16%, 5% en Depósito Aduanero Particular y en Aeropuerto un 3%.

Tránsitos con origen extrarregional y destino Mercosur

Participación de plataformas: DUA-T - trienio 2021-2023

Mayúscula: fin del tránsito

Minúscula: inicio del tránsito

Plataformas	2021	2022	2023	Total Trienio
PASO FRONTERA	86,7%	88,9%	84,2%	86,6%
Puerto	78,4%	77,6%	71,6%	75,8%
Zona Franca	15,1%	13,3%	19,9%	16,1%
Depósito Aduanero Particular	1,8%	7,1%	5,6%	5,0%
Aeropuerto	4,6%	2,0%	2,9%	3,1%
AEROPUERTO	10,2%	8,2%	10,4%	9,6%
Zona Franca	99,0%	96,9%	96,1%	97,2%
Puerto	1,0%	3,0%	2,6%	2,2%
Depósito Aduanero Particular	0,0%	0,1%	1,4%	0,5%
PUERTO	3,2%	2,9%	5,5%	3,9%
Zona Franca	64,4%	86,4%	72,7%	74,3%
Puerto	29,6%	7,1%	5,7%	11,8%
Aeropuerto	5,8%	5,9%	16,9%	11,3%
Depósito Aduanero Particular	0,3%	0,6%	4,6%	2,5%
Paso Frontera	0,0%	0,0%	0,1%	0,05%
Total general	100%	100%	100%	100%

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

Tránsitos CDR con origen Mercosur ampliado y destino exterior a Uruguay

En este capítulo, el análisis se centró en los tránsitos CDR con origen en los ocho países extrarregionales seleccionados mencionados anteriormente dada su importancia para el comercio con Uruguay. A su vez se seleccionan los países miembros del Mercosur (Argentina, Brasil y Paraguay) como destino de dichos tránsitos CDR.³

A continuación, se detallan las principales conclusiones extraídas del primer capítulo.

Si analizamos la evolución de los tránsitos CDR con origen extrarregional y destino en el Mercosur, se observa que los mismos tuvieron una variación punta a punta positiva de 20% en el último trienio (2.122 MM USD en 2023 vs 1.775 MM USD en 2021).

Tránsitos CDR con origen en los 8 países seleccionados y destino Mercosur - millones de dólares CIF (2021 - 2023)				
País Destino	2021	2022	2023	Total Trienio
Paraguay	876	1.080	894	2.850
Argentina	674	875	983	2.532
Brasil	225	166	244	635
Total	1.775	2.121	2.122	6.017

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

Si analizamos el trienio, Paraguay fue el principal país de destino de los tránsitos CDR con origen extrarregional con un 47% del total (2.850 MM USD), seguido por Argentina con un 42% (2.532 MM USD) y, por último, Brasil con 11% (635 MM USD).

³ No se incluye en el análisis las partidas 2709 y 2710 de petróleo y sus derivados.

Los principales productos que transitaron por nuestro territorio aduanero si analizamos los orígenes y destinos en conjunto fueron medicamentos, aparatos eléctricos de telefonía, y, por último, sueros, vacunas y sangre humana.

Principales productos en tránsito con origen extrarregional y destino Mercosur - trienio 2021-2023		2021	2022	2023	Total (Trienio)	% del total (Trienio)
Partida	Partida Descripción	Millones de USD CIF				
3004	Medicamentos	189	159	174	521	9%
8517	Aparatos eléctricos de telefonía	141	114	131	386	6%
3002	Sueros, vacunas, sangre humana	58	57	121	235	4%
3303	Perfumes y aguas de tocador	48	80	102	230	4%
3808	Insecticidas, raticidas, fungicidas	67	77	48	192	3%
7606	Chapas y tiras de aluminio	77	85	11	174	3%
8471	Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos	57	68	47	172	3%
8518	Microfonos y sus soportes, altavoces	32	48	44	123	2%
8473	Partes y accesorios de informática (Fundas y similares)	39	33	37	108	2%
8443	Maquinas y aparatos de imprimir	35	37	35	106	2%
9504	Juguetes, juegos, videoconsolas o videojuegos	22	24	57	103	2%
8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles	27	38	31	95	2%
8714	Partes y accesorios para vehículos	23	38	27	87	1%
2933	Productos químicos orgánicos	15	38	30	83	1%
8528	Aparatos receptores de televisión	17	30	32	79	1%
8413	Bombas para líquidos	16	22	39	77	1%
8472	Las demás máquinas y aparatos de oficina	41	26	4	72	1%
8525	Máquinas y artefactos eléctricos	24	17	31	72	1%
8711	Motocicletas	24	22	21	66	1%
8504	Transformadores eléctricos, convertidores eléctricos	20	22	23	66	1%
Los demás		807	1.085	1.080	2.972	49%
Total		1.776	2.121	2.122	6.020	100%

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

Si analizamos las plataformas logísticas que utilizaron los tránsitos CDR con origen extrarregional y destino en el Mercosur, se observó que casi en su totalidad los tránsitos finalizaron en Pasos de Frontera con un 86% en promedio del trienio; habiéndose iniciado dichos tránsitos en Puerto un 76%, en Zona Franca un 16%, 5% en Depósito Aduanero Particular y en Aeropuerto un 3%.

**Tránsitos con origen extrarregional y destino Mercosur
Participación de plataformas: DUA-T - trienio 2021-2023**

Mayúscula: fin del tránsito

Minúscula: inicio del tránsito

Plataformas	2021	2022	2023	Total Trienio
PASO FRONTERA	86,7%	88,9%	84,2%	86,6%
Puerto	78,4%	77,6%	71,6%	75,8%
Zona Franca	15,1%	13,3%	19,9%	16,1%
Depósito Aduanero Particular	1,8%	7,1%	5,6%	5,0%
Aeropuerto	4,6%	2,0%	2,9%	3,1%
AEROPUERTO	10,2%	8,2%	10,4%	9,6%
Zona Franca	99,0%	96,9%	96,1%	97,2%
Puerto	1,0%	3,0%	2,6%	2,2%
Depósito Aduanero Particular	0,0%	0,1%	1,4%	0,5%
PUERTO	3,2%	2,9%	5,5%	3,9%
Zona Franca	64,4%	86,4%	72,7%	74,3%
Puerto	29,6%	7,1%	5,7%	11,8%
Aeropuerto	5,8%	5,9%	16,9%	11,3%
Depósito Aduanero Particular	0,3%	0,6%	4,6%	2,5%
Paso Frontera	0,0%	0,0%	0,1%	0,05%
Total general	100%	100%	100%	100%

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

Tránsitos CDR con origen Mercosur ampliado y destino exterior a Uruguay

En el segundo capítulo, se detallaron los tránsitos CDR de bienes con origen en la región mercosureana ampliada (seleccionamos a los siguientes mercados: Brasil, Argentina, Paraguay, Chile y Bolivia) y destino exterior a Uruguay, en el trienio 2021 – 2023.⁴

A continuación, se detallan las principales conclusiones extraídas del segundo capítulo.

⁴ No se incluye en el análisis las partidas 2709 y 2710 de petróleo y sus derivados.

Si analizamos la evolución de los tránsitos CDR con origen en los países de la región Mercosur seleccionados y destino exterior a Uruguay, se observó que los mismos tuvieron una variación punta a punta de 30% positiva (330 MM USD en 2023 vs. 253 MM USD en 2021).

Tránsitos CDR con origen Mercosur ampliado y destino exterior a Uruguay - millones de dólares CIF - trienio 2021-2023				
País Origen	2021	2022	2023	Total Trienio
Argentina	222	258	263	742
Paraguay	16	20	31	67
Brasil	7	17	27	50
Chile	9	10	9	28
Bolivia	0,01	0,00	0,19	0,20
Total	253	304	330	887

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

Argentina fue el país con valores más altos del trienio (742 MM USD) y representando el 84% del total para la región seleccionada como origen. Le siguió Paraguay, país que representó el 7% (67 MM USD) como país de origen de los tránsitos hacia el exterior de Uruguay. Brasil representó un 6% (50 MM USD) y Chile un 3% (28 MM USD) del total seleccionado de países en el trienio. Bolivia no presentó una participación significativa.

Los principales productos que transitaban por nuestro territorio aduanero si analizamos los tránsitos con origen en la región en conjunto y destino exterior a Uruguay fueron medicamentos, polímeros de propileno o de otras olefinas e hilos, gelatinas y sus derivados.

Principales productos en tránsito CDR con origen Mercosur ampliado y destino exterior a Uruguay- trienio 2021-2023		2021	2022	2023	Total (Trenio)	% del total
Partida	Partida Descripción	Millones de USD CIF				
3004	Medicamentos	184	220	238	642	72%
3902	Polímeros de propileno o de otras olefinas	22	20	10	51	6%
3503	Gelatinas y sus derivados	0	8	16	24	3%
8544	Hilos, cables y demás conductores	10	6	6	23	3%
2204	Bebidas alcohólicas	7	7	6	20	2%
8704	Vehículos para transporte de mercancías	3	3	5	10	1%
3307	Accesorios de tocador	2	3	4	9	1%
8479	Máquinas y aparatos mecánicos	2	4	3	9	1%
8429	Topadoras	0	3	5	8	1%
4811	Papel, cartón, manufacturas	0	0	8	8	1%
201	Carne bovina fresca o refrigerada	0	3	4	7	1%
3002	Sueros, vacunas, sangre humana	1	1	2	4	0,4%
3001	Extractos de glándulas o de otros órganos	2	1	0	4	0,4%
8417	Maquinaria	0	3	0	3	0,4%
1701	Azúcar de caña o de remolacha	0	0	3	3	0,3%
2922	Productos químicos orgánicos	1	1	0	2	0,2%
2931	Productos químicos orgánicos	0	1	1	2	0,2%
1212	Algarrobas, algas, remolacha azucarera y caña de azúcar y demás	0	2	0	2	0,2%
1006	Arroz	2	0	0	2	0,2%
1515	Aceite de jojoba y sus fracciones	1	0	1	2	0,2%
Los demás		16	19	18	52	6%
Total		253	304	330	887	100%

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

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

Tránsitos CDR con origen Mercosur ampliado y destino exterior a Uruguay

Participación de plataformas: DUA-T - trienio 2021-2023

Mayúscula: fin del tránsito

Minúscula: inicio del tránsito

Plataformas	2021	2022	2023	Total Trienio
AEROPUERTO	60,9%	58,4%	55,2%	57,9%
Zona Franca	99,8%	100,0%	100,0%	99,9%
Puerto	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%
PASO FRONTERA	20,1%	19,9%	22,7%	21,0%
Zona Franca	86,8%	88,4%	81,3%	85,1%
Puerto	11,2%	7,9%	4,7%	7,5%
Depósito Aduanero Particular	1,0%	2,4%	12,0%	5,9%
Aeropuerto	1,0%	1,3%	1,8%	1,4%
Paso Frontera	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%
PUERTO	16,7%	19,6%	19,8%	18,8%
Zona Franca	63,8%	66,3%	54,2%	61,0%
Paso Frontera	30,8%	33,2%	45,1%	37,2%
Depósito Aduanero Particular	5,2%	0,5%	0,7%	1,8%
Puerto	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Aeropuerto	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
DEP FISCAL UNICO*	2,3%	2,1%	2,2%	2,2%
Zona Franca	40,8%	40,6%	33,3%	37,9%
Paso Frontera	30,5%	26,4%	31,1%	29,4%
Puerto	28,5%	29,5%	8,5%	21,4%
Depósito Aduanero Particular	0,0%	3,5%	26,7%	11,0%
Aeropuerto	0,1%	0,0%	0,4%	0,2%
Total general	100%	100%	100%	100%

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

* Free Shops (UY)

* Mercosur ampliado: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Paraguay.

Según las cifras presentadas en este último capítulo, el país logró captar significativamente más carga desde el mundo con destino al Mercosur⁵ que en el sentido contrario. Para este trienio (2021-2023), los tránsitos CDR con destino al Mercosur (8.107 millones de dólares) fueron 10 veces los tránsitos CDR desde el Mercosur ampliado⁶ hacia el exterior de Uruguay (887 millones de dólares).

Frente al trienio anterior, la proporción continúa similar: es por esta razón que el sector logístico nacional deberá desempeñar acciones para lograr aumentar las cargas desde el Mercosur ampliado que transitan por Uruguay y salen de la región al mundo.

⁵ Mercosur: Argentina, Brasil Paraguay.

⁶ Mercosur ampliado: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Paraguay.

2.1 Informe anual “Sector logístico 2023 - análisis y estadísticas”



Se elaboró y publicó el informe: “*Sector Logístico 2023 – 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 2023”, 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, Brasil⁷ 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). Este año 2023, a diferencia del año anterior, se caracterizó por variaciones negativas en lo exportado para tres de los cuatro grupos de productos exportadores (Carne, Granos y Lácteos) tanto en volumen como en valor, el único que registró un crecimiento fue el grupo Madera.

⁷ Con foco en las regiones Sur y Sureste.

Se puede observar que, medido en millones de dólares, el grupo que lidera las exportaciones es el de la Carne, lo cual es una consecuencia de la caída abrupta que registró Granos para este año respecto al anterior.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Carne	1.580	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828	3.066	2.341
Granos	1.581	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712	3.112	1.659
Lácteos	564	585	680	647	646	733	969	812
Madera	806	935	1.022	931	879	1.073	1.130	1.233
TOTAL GRUPOS	4.531	5.098	4.687	5.270	4.820	6.347	8.276	6.045

Si se mide en toneladas brutas, el grupo Madera continúa liderando las ventas al exterior en términos de toneladas, demostrando la importancia de estas en el presente y futuro del país.

Los dos productos que presentaron mayor incidencia en el monto total exportado fue la soja (-13%) y la carne bovina (-6%). Se explica tanto por una situación climática muy desfavorable y una situación inestable en cuanto a los precios internacionales de estos productos. Los productos en términos de valor más vendidos fueron la carne bovina congelada, la madera en bruto y el arroz.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Carne	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653	574.331	516.790
Granos	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175	5.725.885	3.376.054
Lácteos	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984	256.203	230.663
Madera	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977	10.913.887	12.506.382
TOTAL GRUPOS	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789	17.470.306	16.629.889

Se analiza cómo Paraguay depende 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 Uruguay⁸. Paraguay en el 2023 exportó 10.712.082 toneladas a través de la Hidrovía. De este total, el 16% fue manejado por puertos uruguayos: un 8% utilizó el Puerto de Montevideo y un 8% el de Nueva Palmira.

Los años posteriores a 2019, tras caídas pronunciadas, mostraron leves y continuos crecimientos. Sin embargo, en el último año, la captación de las exportaciones paraguayas por la HPP en los puertos de nuestro país disminuyó significativamente, alcanzando solo un 16%. Esto subraya la necesidad de que Uruguay fortalezca su estrategia hacia la HPP para aprovechar el creciente uso de esta vía por parte de Paraguay.

⁸ Movimientos relativos al *hub* uruguayo.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP CAPTADAS POR MONTEVIDEO Y PALMIRA								
Toneladas	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Expo PY totales	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150	11.794.033	16.133.687
Expo PY a través de la HPP	8.217.522	8.972.907	8.708.823	8.687.905	9.363.596	8.591.974	6.083.157	10.712.082
Expo PY HPP / Expo PY totales	59%	65%	64%	63%	65%	63%	52%	66%
PY MVD / PY HPP	11%	10%	6%	6%	6%	8%	12%	8%
PY NP / PY HPP	46%	32%	20%	22%	17%	14%	13%	8%
PY NP + PY MVD / PY HPP	56%	42%	26%	28%	22%	22%	25%	16%

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 CDR.

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 2023. Se presentaron los datos agregados de los resultados publicados en el boletín mensual y se añadieron también datos referidos a la competitividad del Puerto de Montevideo.

Se subraya la importancia de nuestro país como un nodo portuario de conexiones, destacando que más de la mitad de los movimientos de contenedores registrados en los últimos años en el Puerto de Montevideo⁹ están relacionados con las actividades del *hub* (trasbordo, reembarco y tránsito). Asimismo, los movimientos del *hub* en el puerto de Nueva Palmira¹⁰ han adquirido una relevancia significativa en el último año¹¹, anteriormente representaban un poco más que el 40%.

El movimiento total en toneladas (sumadas las de carga general, a granel y contenerizada) del puerto de Montevideo registraron un incremento del 5%. El aumento responde al incremento de toneladas movilizadas en carga general (15%) y de contenedores (6%) suficiente para acaparar la caída en granel (-1%).

El movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo registró un incremento del 5% medido en toneladas. Si se observa medido en miles de TEUS, se registra un incremento del 4%, impulsado por variaciones positivas tanto de contenedores *hub* como aquellos Comex.

⁹ Desde 2021 los movimientos relativos al *hub* de contenedores supera el 60%.

¹⁰ INALOG consolida datos solo de embarques de carga (un movimiento). La información surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial), CENNAVE (Área de Estadísticas), Dirección Nacional de Hidrografía y terminales de Nueva Palmira.

¹¹ Los movimientos relativos al *hub* en Nueva Palmira representaban en 2021 el 45%, 2022 el 41% y su aumento al 68% en 2023.

PUERTO DE MONTEVIDEO: TONELADAS MOVILIZADAS POR MODALIDAD DE CARGA										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Datos	Años									
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Var % '23-'22	Part. '23
Carga General	649.147	1.618.195	2.362.954	1.506.586	2.081.697	3.408.090	2.249.643	2.580.930	15%	16%
Contenedores (*)	8.200.472	8.785.833	7.712.205	7.476.119	8.010.534	9.802.457	9.355.375	9.886.060	6%	62%
Granel	2.170.447	2.378.213	2.361.493	2.851.024	2.195.878	2.585.196	3.444.551	3.394.550	-1%	21%
Total	11.020.066	12.782.241	12.436.652	11.833.729	12.288.109	15.795.743	15.049.569	15.861.540	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 cercano al 50%, cifra superior al año anterior.

CARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE DESTINO						
TEUS, un movimiento, proc. INALOG de datos de CENNAVE						
País destino	2020	2021	2022	2023	Var. % '23-'22	Part. % '23
Paraguay	37.647	63.969	71.718	93.042	30%	35%
Argentina	23.269	33.603	38.577	36.492	-5%	14%
Brasil	8.084	17.526	16.789	25.855	54%	10%
España	10.137	10.680	11.550	9.796	-15%	4%
China	10.938	7.684	9.811	10.428	6%	4%
Estados U.	8.196	9.303	9.674	10.345	7%	4%
Italia	6.909	6.345	5.986	4.878	-19%	2%
Rusia	3.654	7.960	6.980	2.941	-58%	1%
Los demás	65.061	70.705	81.469	73.118	-10%	27%
Total	173.895	227.775	252.554	266.895	6%	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 promedio en el último trienio el 45% (en valor) de la mercadería en tránsito CDR (origen y destino exterior) fue intermediada por una Zona Franca, aunque solamente fue 18% si se considera el peso.

Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional		
Promedio anual 2016-2023		
Flujo	Mill USD	Part.
(1) Puerto - Frontera	1387	46%
(2) Aeropuerto - ZF- Aeropuerto	464	15%
(3) Puerto - ZF- Frontera	381	13%
(4) Puerto - ZF - Puerto	136	4%
(5) Frontera - ZF - Aeropuerto	97	3%
Resto	562	19%

Por último, en este informe se mostró una síntesis de los principales índices internacionales de la posición competitiva del sector: Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2023) – UNCTAD e Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria, trimestral (PLCSI Q4 2023) – UNCTAD. Estos presentaron mejoras respecto a ediciones anteriores.

2.2 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 estableció en setiembre del año 2020 el “Grupo de Expertos en Estadística”, en respuesta a la necesidad de disponer de información estadística del transporte de carga a través por la HPP.

El objetivo de dicho Grupo es implementar un mecanismo compartido entre los cinco Estados Miembros que facilite el intercambio y la recopilación de datos estadísticos confiables y homogéneos sobre el transporte de cargas por la HPP. Esto permitirá la creación de un “Sistema Integrado de Información Regional para la Hidrovía Paraguay-Paraná”.

Para cumplir con los requerimientos del CIH de la HPP, el MTOP solicitó al INALOG coordinara un grupo técnico interinstitucional integrado por representantes de DNH/MTOP, DNZF/MEF, DNA/MEF, ANP, PNN/MDN, INALOG, de manera de relevar y procesar la información a enviar a la Secretaría Ejecutiva del CIH.

El modelo básico propuesto por Uruguay considera los distintos 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 2022 a 2024 incluye:

1. Tabla 1: Datos de las toneladas brutas y netas de las mercaderías movilizadas por puerto (origen y destino) de la HPP: Datos de 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.
2. Tabla 2: Datos de arribos de embarcaciones por puerto de la HPP: 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 consideran solo dos tipos de

embarcaciones: buques y convoyes; los remolcadores y barcazas integrantes de cada convoy no se contabilizan como embarcaciones individuales.

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 barcazas
Observaciones

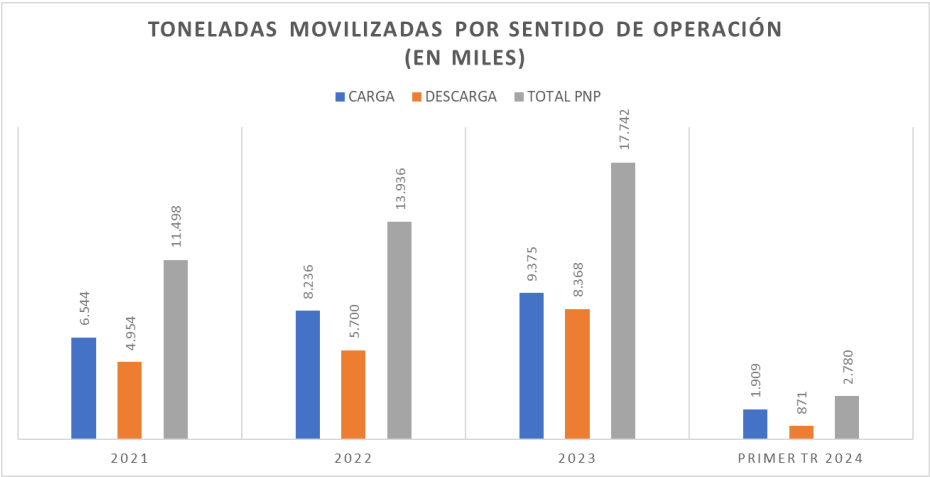
En Uruguay, para poder suministrar la información requerida por el CIH, se constituyó en el año 2020 un grupo técnico local con representantes de diversos organismos con competencia en el puerto de Nueva Palmira. Ese grupo técnico local integra representantes del MTOP, del INALOG, de la DNA, del AZF, de la ANP y de la PNN.

En 2024 el Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay-Paraná (GUIHPP) continuó con el trabajo de consolidación de la información de los distintos trimestres del año, según las dos tablas del modelo básico acordado en el grupo de expertos del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH).

En este contexto, se elaboró el reporte anual que describe las actividades realizadas por el GUIHPP, los resultados correspondientes al cierre del año 2023 y también del primer trimestre del 2024 de la información procesada del puerto de Nueva Palmira.

Además, dada la cantidad de datos que se consolidaron desde la creación del grupo, se analizó la evolución de los movimientos durante los últimos tres años, generando tanto un reporte como un informe sobre las principales características y movimientos del periodo, que luego fue distribuido con las principales autoridades. A continuación, presentamos algunas de los datos de manera resumida.

Toneladas movilizadas en todo el periodo por sentido de la operación



Al mirar los datos de los primeros trimestres y comparando con el dato anterior tenemos que los movimientos totales en el 2024 tuvieron una caída del 17%.

Sentido de la operación	PRIMER TRIMESTRE			
	2021	2022	2023	2024
CARGA	1.288.415	1.583.620	1.958.038	1.908.829
DESCARGA	861.780	834.872	1.394.798	871.244
Total Puerto Nueva Palmira	2.150.195,10	2.418.491,86	3.352.836,20	2.780.073,40

Toneladas movilizadas por sentido de la operación presentados en 2024

Toneladas brutas por sentido de operación en el Puerto de Nueva Palmira (ene-dic 2023)		
Mes	Carga	Descarga
Enero	753.611	276.069
Febrero	582.323	405.250
Marzo	622.104	713.479
Abril	703.912	766.004
Mayo	718.845	708.122
Junio	1.040.274	958.109
Julio	697.683	844.457
Agosto	880.456	740.532
Setiembre	725.186	984.080
Octubre	1.108.776	807.129
Noviembre	749.888	668.681
Diciembre	791.568	495.718
Total	9.374.626	8.367.629
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 por sentido de operación en el Puerto de Nueva Palmira (ene-mar 2024)		
Mes	Carga	Descarga
Enero	515.012	269.655
Febrero	784.697	298.322
Marzo	609.121	303.267
Total	1.908.829	871.244
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)		

Toneladas descargadas según país de embarque

Toneladas brutas descargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de embarque (ene-dic 2023)	
País de embarque	Toneladas brutas
Brasil	4.703.346
Uruguay	1.259.310
Paraguay	812.783
Estados Unidos	280.103
Argentina	256.733
China	176.439
Canadá	172.262
Dinamarca	85.485
Bolivia	80.365
Israel	77.708
Colombia	71.053
Rusia	63.422
Finlandia	51.011
Marruecos	41.479
Alemania	35.569
Kenia	32.976
Bélgica	31.855
Egipto	29.920
Arabia Saudita	25.928
Vietnam	24.776
Indonesia	19.264
Nigeria	18.110
España	11.000
Qatar	4.530
Estonia	2.203
Total	8.367.629
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 descargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de embarque (ene-mar 2024)	
País de embarque	Toneladas brutas
Uruguay	297.057
Brasil	224.807
Estados Unidos	123.806
Paraguay	89.737
China	44.196
Canadá	41.640
Perú	15.262
Bélgica	11.608
Nigeria	8.841
Marruecos	4.985
Argentina	3.357
Finlandia	3.002
Rusia	2.805
Alemania	142
Total	871.244
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)	

Toneladas cargadas según país de destino

Toneladas brutas cargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de descarga (ene-dic 2023)		Toneladas brutas cargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de descarga (ene-mar 2024)	
País de descarga	Toneladas brutas	País de descarga	Toneladas brutas
China	3.667.523	China	343.117
Brasil	790.912	Brasil	305.062
Paraguay	735.839	Paraguay	167.911
Chile	593.275	Turquía	149.840
Países Bajos	516.316	Chile	115.481
Italia	499.554	Angola	110.439
Turquía	462.218	España	75.139
Argentina	457.493	Países Bajos	70.049
Rusia	260.481	Estados Unidos	65.213
Estados Unidos	209.418	Colombia	61.175
España	180.019	Bélgica	48.339
Gran Bretaña	157.924	Bangladesh	48.309
Corea	137.818	India	39.227
Perú	100.836	Uruguay	35.178
Malasia	94.479	Gran Bretaña	34.586
Alemania	84.280	Venezuela	32.999
Francia	67.372	Madagascar	31.628
Egipto	55.994	Rusia	30.492
Uruguay	55.489	Mauritania	30.109
Japón	44.463	Arabia Saudita	24.937
Rumania	42.032	Kenia	20.602
Bélgica	41.771	Costa Rica	15.600
Dinamarca	28.944	Tanzania	14.216
Israel	28.051	Argentina	10.858
Myanmar	27.498	Congo	9.345
Guatemala	24.196	Corea	5.808
Sudáfrica	5.006	Perú	4.990
Benin	4.500	Ecuador	4.881
Bolivia	923	Emiratos Árabes Unidos	3.300
Total	9.374.626	Total	1.908.829
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)		Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)	

Toneladas movilizadas por sentido y mercadería

Toneladas brutas movilizadas en el Puerto de Nueva Palmira por categoría, subcategoría de la mercadería y sentido (ene-dic 2023)		
Mercadería	Sentido de la operación	
Categoría / Subcategoría	Carga	Descarga
CARGA GENERAL	1.204.146	1.347.538
AZUCAR	22.495	33.463
BICARBONATO DE SODIO		367
BOBINAS	47.854	51.008
CARGA PROYECTO		189
CELULOSA	1.133.258	1.242.321
OTROS	409	17.398
SULFATO DE SODIO	130	2.793
GRANELES	8.170.480	7.020.092
ACEITE DE CANOLA	4.976	4.976
ACEITE DE SOJA	5.867	5.867
ARROZ	24.196	24.236
AZUFRE		14.119
CANOLA	248.411	
CARINATA	1.471	
CASCARA DE SOJA		61.972
CEBADA	125.499	
COQUE	104.029	121.650
FERTILIZANTE	572.918	1.049.398
GASOIL	26.689	25.861
HARINA DE SOJA	191.982	225.542
MAIZ	203.191	519.842
MALTA	259.958	
MINERAL DE HIERRO	4.567.198	4.334.233
OTROS		1.055
SOJA	1.167.545	631.341
TRIGO	666.550	
Total general	9.374.626	8.367.629
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 2024)		
Mercadería	Sentido de la operación	
Categoría / Subcategoría	Carga	Descarga
CARGA GENERAL	277.117	323.095
CELULOSA	256.185	297.057
BOBINAS	20.933	22.829
SULFATO DE SODIO		1.810
OTROS		1.399
GRANELES	1.631.712	548.149
MINERAL DE HIERRO	310.389	224.102
FERTILIZANTE	115.795	165.943
COQUE	32.433	65.562
SOJA	30.492	30.536
MAIZ	20.275	25.721
ARROZ	15.600	15.897
CASCARA DE SOJA		9.932
HARINA DE SOJA	47.387	7.098
GASOIL	3.496	3.357
CEBADA	294.815	
CANOLA	82.925	
TRIGO	609.209	
MALTA	62.242	
AZUCAR	6.653	
Total general	1.908.829	871.244
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN- PNN)		

Embarcaciones que arribaron al puerto

Cantidad de embarcaciones arribadas al Puerto de Nueva Palmira por mes (ene-dic 2023)			
	Buques	Convoyes ^(*)	Total (buques+convoyes)
Enero	28	41	69
Febrero	33	57	90
Marzo	36	70	106
Abril	34	70	104
Mayo	40	68	108
Junio	47	61	108
Julio	42	47	89
Agosto	30	59	89
Setiembre	40	64	104
Octubre	42	48	90
Noviembre	37	50	87
Diciembre	32	44	76
Total	441	679	1120
(*) Convoyes conformados por remolcadores y barcasas			
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN- PNN)			

Cantidad de embarcaciones arribadas al Puerto de Nueva Palmira por mes (ene-mar 2024)			
	Buques	Convoyes ^(*)	Total (buques+convoyes)
Enero	25	34	59
Febrero	35	31	66
Marzo	35	26	61
Total	95	91	186
(*) Convoyes conformados por remolcadores y barcasas			
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN- PNN)			

2.1 Boletín informativo mensual



Durante el correr de todo el año 2024 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.

3. PROMOCIÓN INTERNACIONAL

3.1 Ministerio de Relaciones Exteriores

A lo largo del año 2024 el INALOG ha continuado el estrecho relacionamiento con el Ministerio de Relaciones Exteriores del país y más concretamente con la Dirección de Inteligencia Promoción Comercial e Inversiones, manteniendo a través de dicho ministerio un fluido vínculo con las distintas representaciones diplomáticas de Uruguay en el exterior.

Lo antes mencionado permite tener canales para el flujo de información de interés y a su vez permite brindar información de interés para posicionar al Uruguay Logístico en el exterior.

Adicionalmente, se han mantenido reuniones con los embajadores que son designados a cumplir funciones en el exterior, estrechando vínculos con el Instituto para abordar temas que puedan ser de interés para el sector logístico a la vez que permite tener más elementos para detectar posibles oportunidades de negocios exterior.

3.2 Misión inversa para empresa del sur de Brasil

En el mes de mayo de 2023, el INALOG realizó una presentación sobre las oportunidades logísticas que brinda Uruguay para el sur de Brasil en el almuerzo mensual que organizó 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 y reunió a más de 90 empresarios de dicha región del Estado de Río Grande del Sur.

En esa misma instancia la delegación de Uruguay acompañada por el Presidente y el Director de la ACI NH, Diogo Leuck y Leandro Cezimbra, junto a la Cónsul Liliana Buonomo, realizaron dos visitas a empresas de gran relevancia en Novo Hamburgo. Por un lado, una empresa productora de pinturas, resinas y materiales adhesivos, líder en ventas en Latinoamérica; y por otro lado una empresa prestadora de servicios logísticos de almacenaje y manipulación de carga.

A raíz de estos contactos realizados, desde INALOG se coordinó una visita al instituto y a algunas plataformas logísticas uruguayas que eran de su interés para la empresa, específicamente estuvieron interesados en conocer más sobre el régimen de Zonas Francas.

Esta empresa fabrica pinturas y pegamentos e importan insumos y productos finales desde Asia, tiene su casa matriz en Novo Hamburgo (Río Grande do Sul) y presencia en todo Brasil y otros países de América Latina. Y su interés radicaba en la posibilidad de utilizar alguna plataforma logística en Uruguay como centro de distribución para la región para algún producto o insumo y esta es la razón por la que se coordinaron visitas y fueron acompañados por una delegación de INALOG a distintas plataformas logísticas para que puedan visualizar la infraestructura existente y ponerse en contacto con distintos proveedores de servicios logísticos.

3.3 Visita del presidente de ALACAT al INALOG

El presidente y gerente general del INALOG recibieron la visita del presidente de ALACAT, Moises Solis, en el marco de su visita a países de cono sur del continente.

Dicha visita fue una fructífera instancia para continuar estrechando vínculos entre INALOG y ALACAT, quienes en el mes de noviembre realizaron junto con AUDACA el webinar “Rol integral del Agente de Carga en la cadena logística”. Adicionalmente, se abordaron distintas temáticas en las que nuestro país viene trabajando para reforzar el posicionamiento de Uruguay como prestador de servicios logísticos para la región y como sinérgicamente se puede trabajar junto a ALACAT en este sentido.

3.4 INALOG en la I Reunión de la Comisión Mixta con Arabia Saudita

El Instituto Nacional de Logística participó en las sesiones técnicas en materia económico-comercial de la I Reunión de la Comisión Mixta con Arabia Saudita (Commix) organizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

En dicha instancia se abordaron temas vinculados a la logística aérea, portuaria y de las distintas plataformas logísticas de ambos países, buscando instancias de intercambio y oportunidades de inversión.

3.5 INALOG acompañó la misión de Hidrógeno en Países Bajos

INALOG participó como parte de la delegación de latinoamérica de la Misión “H2 Influentials Visitors Programme” desarrollada en Países Bajos y organizada por la Agencia Empresarial de los Países Bajos (RVO, por sus siglas en neerlandés) y la Oficina Regional de Promoción de Negocios (Regional Business Developer) en cooperación con las embajadas del Reino de Países Bajos en la región LatAm. Por INALOG concurrió la Ing. Lorena Martínez del Área de Ingeniería & Innovación del Instituto.

La delegación de América Latina estuvo conformada por representantes de Argentina, Chile, Colombia, México, Panamá, Perú y Uruguay.

Se trató de un programa intensivo (llevado a cabo durante 3 días) de visitas y reuniones de temáticas específicas y estratégicas enfocadas en hidrógeno verde, con el fin de generar conocimiento, vínculos y establecer ámbitos de cooperación y relaciones comerciales estratégicas a largo plazo entre actores de América Latina y los Países Bajos.

Específicamente, el programa tuvo dos objetivos concretos. Por un lado, presenciar el trabajo que Países Bajos está realizando para prepararse para la producción, el transporte, la distribución, el almacenamiento y la importación a gran escala de RH₂, como elemento clave en su proceso de transición energética. Por otra parte, fomentar las relaciones comerciales entre los promotores y desarrolladores de proyectos de RH₂ de América Latina y los proveedores de tecnología, conocimientos y financiación de servicios, potenciales compradores e instalaciones portuarias neerlandesas que se preparan para las importaciones del RH₂.

El primer día comenzó con la visita al Ministerio de Clima y Crecimiento Verde ubicado en la ciudad de La Haya, donde nos presentaron la Estrategia Neerlandesa sobre el

Hidrógeno y los desarrollos en curso en el sector del hidrógeno en los Países Bajos. Además, se desarrolló un panel de discusión sobre las complejidades y oportunidades para financiar proyectos de hidrógeno en América Latina.

En la tarde se visitó el Puerto de Ámsterdam, donde representantes del puerto compartieron su visión y los planes del puerto para convertirse en un centro clave en la importación y distribución de hidrógeno verde.

El segundo día la misión se trasladó hasta la región norte del país, específicamente a la ciudad de Groninga, donde se recorrieron las instalaciones de ENTRANCE – Centre of Expertise Energy y se presenció el trabajo colaborativo que están realizando Hanze University of Applied Sciences Groningen, New Energy Coalition, HEAVENN e Impact Hydrogen, junto con autoridades locales, investigadores y universidades, empresas emergentes y multinacionales, para convertir la región del norte en el principal valle del hidrógeno de Europa.

En la tarde nos trasladamos hasta las instalaciones de HyStock, una empresa de Gasunie que lleva trabajando en el hidrógeno y en la infraestructura del hidrógeno desde hace varios años. Allí nos compartieron los principales desafíos y lecciones aprendidas durante la construcción de la primera instalación de almacenamiento subterráneo de hidrógeno a gran escala de los Países Bajos, proyecto en el que están trabajando actualmente.

El tercer día se visitó el Puerto de Róterdam, el puerto más grande de Europa, comenzando con la visita a la Autoridad Portuaria. De cara al futuro, la Autoridad tiene como objetivo crear un puerto respetuoso con el medio ambiente, inclusivo y seguro. Un puerto de cero emisiones es el objetivo, con el hidrógeno como uno de los elementos clave. El puerto se está posicionando como líder en la transición energética de Europa, con planes para producir 2,5 GW de hidrógeno verde para 2030, aprovechando la energía eólica marina del Mar del Norte. Para 2050, la producción de H₂ tanto terrestre como marina debería alcanzar los 20 GW. Se importará hasta 9 veces más de otros lugares, incluida América Latina, y el puerto se está preparando para importar el 40% de las necesidades totales futuras de hidrógeno verde de la UE.

Luego nos trasladamos a RDM Rotterdam, el centro de innovación en el puerto y en el complejo industrial portuario, donde la educación y las empresas trabajan en desarrollos que contribuyen a un puerto inteligente. Allí, los estudiantes reciben formación en un entorno de aprendizaje en el que se ofrecen habilidades prácticas junto con la teoría. Un lugar donde se combinan negocios y educación, se trabaja en conjunto desde la idea hasta el prototipo y se utilizan instalaciones para pruebas y laboratorios de campo.

La jornada culminó con un paseo en barco por el Puerto de Róterdam junto con los representantes de la Autoridad Portuaria, durante el cual se llevó a cabo un networking con compañías neerlandesas y representantes de las embajadas y agencias de promoción del comercio de países de América Latina.

“Delft Day” en Países Bajos

En simultáneo con la Misión de Hidrógeno Verde, y también en Países Bajos, se desarrolló el programa “Offshore Energy Exhibition & Conference”.

En ese marco el INALOG, junto con gran parte de la delegación de América Latina de la misión de hidrógeno, se unió a dicho programa el pasado jueves 28 de noviembre.

La jornada se desarrolló en la ciudad de Delft (ubicada entre La Haya y Róterdam) y estuvo enteramente dedicada a presentar los avances de Países Bajos en materia de energía offshore, abarcando desde trabajos de investigación, simuladores y pruebas experimentales hasta proyectos en curso.

La primera visita fue a la Universidad Técnica de Delft, donde aportaron información general sobre la universidad y nos ofrecieron un tour por los laboratorios de offshore wind, floating wind e hidrógeno.

Seguidamente tuvieron lugar dos presentaciones: una de parte de TNO (un instituto de investigación sin fines de lucro) y la otra del Instituto de Investigación Marítima de Países Bajos (MARIN), que se dedica a recrear las condiciones naturales para realizar pruebas y simulaciones en barcos y operaciones marítimas

Luego nos trasladamos hasta Deltares-Innovative solutions for offshore wind, un instituto de conocimiento independiente que trabaja en soluciones innovadoras en el campo del agua y el subsuelo.

De esta forma culminó el programa y la visita de INALOG a Países Bajos.

4. CAPACITACIÓN Y FORTALECIMIENTO DEL SECTOR LOGÍSTICO

4.1 Participación y cobertura en, foros y eventos estratégicos

Febrero

Lanzamiento de la Estrategia Nacional de Economía Circular

INALOG acompañó el lanzamiento de la Estrategia Nacional de Economía Circular.

Un proyecto que comenzó en 2021, de los ministerios de Industria, Energía y Minería (MIEM), Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), Ambiente (MA), y Economía y Finanzas (MEF), con el apoyo de CEPAL y PAGE-ONUDI, y que culmina con un documento que sienta las bases para que se desarrollen nuevos avances en materia de sostenibilidad.

La apertura estuvo a cargo de Walter Verri, subsecretario del MIEM, Gerardo Amarilla, subsecretario del MA, Ignacio Buffa, ministro interino del MGAP, y Elisa Facio, ministra del MIEM.

Se desarrollaron luego dos paneles. El primero, sobre los avances de la economía circular en el contexto mundial y la región de América Latina, en el cual se tocaron temas como el consumo de recursos, el tratamiento de residuos y los pilares fundamentales de la economía circular.

En el segundo, sobre la Estrategia Nacional de Economía Circular del Uruguay, se mencionaron flujos y líneas de acción priorizadas a implementarse, desarrolladas en el documento elaborado.

Sobre esto, cabe destacar como prioritarios los flujos de biomasa, bienes de consumo o de uso, energía y movilidad, construcción, vivienda e infraestructura y agua.

Abril

Inauguración de la Terminal de graneles líquidos de Navios South American Logistics en Nueva Palmira

INALOG participó de la inauguración de la Terminal de graneles líquidos de Navíos South American Logistics, Inc. en Nueva Palmira.

El presidente de Uruguay, Luis Lacalle Pou; Angeliki Frangou, directora general de Navios Logistics y George Achiotis, Chief Executive Officer; junto a representantes del gobierno nacional y departamental y de la dirección ejecutiva del grupo estuvieron presentes.

Angeliki Frangou, destacó la posición estratégica del país, su infraestructura, así como la cultura, la estabilidad y principalmente los trabajadores actuales y anteriores de la empresa.

Segundo encuentro de Corredores Bioceánicos – ALADI

El Instituto Nacional de Logística participó en el segundo encuentro de Corredores Bioceánicos, un evento llevado adelante por la ALADI en formato híbrido. Contó con la

participación de destacados panelistas, expertos y autoridades nacionales de los países miembros de la asociación. También estuvieron presentes representantes de organismos internacionales relacionados con el tema y exponentes del sector privado.

Uruguay estuvo representado por el presidente del INALOG, Ing. Alvaro Olazabal, quien presentó sobre los corredores y los desafíos de la logística de cargas. Destacando que el objetivo principal de los corredores bioceánicos es proporcionar un sistema de transporte más eficiente. El presidente abordó tres aspectos clave: primero, una breve introducción para entender mejor el concepto de corredores y logística de cargas; segundo, la identificación de sus principales desafíos; y tercero, una reflexión sobre las estrategias a seguir.

En resumen, el evento en general exploró diversos temas relacionados con el establecimiento de corredores bioceánicos, como la definición precisa del término, la implementación de estos sistemas de transporte, y el análisis de opciones para facilitar el comercio y financiar los proyectos de manera que sean factibles. Además, se discutió la importancia de mejorar y gestionar eficientemente los pasos fronterizos.

Lalanne presentó el estudio “Funcionamiento general, tiempos y costos en pasos de frontera”

El Ec. Alvaro Lalanne, consultor de comercio internacional y política comercial, presentó un avance del estudio llamado “Funcionamiento general, tiempos y costos en pasos de frontera” a las instituciones públicas vinculadas: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Ministerio de Relaciones Exteriores Uruguay, Dirección Nacional de Pasos de Fronteras y Dirección Nacional de Aduanas, Uruguay.

El objetivo del estudio es entender cómo funciona cada paso de frontera, recolectar datos sobre los tiempos que llevan los procesos, encontrar oportunidades de mejora y asociar las oportunidades con ganancias de eficiencia.

“Existen iniciativas privadas y públicas para mejorar los pasos de frontera, con obras en curso; la intención es enriquecer estos trabajos con datos para evaluar las políticas de infraestructura” dijo Lalanne.

Mayo

INALOG presente en el evento “Desarrollo de los corredores logísticos”

El Instituto Nacional de Logística participó en el evento “Desarrollo de los corredores logísticos” organizado por la Cámara de Logística del Uruguay en Parque de las Ciencias, en el cual se presentaron los casos de éxito de las Rutas 101 y 102.

La apertura estuvo a cargo del Ing. Pedro Garra, presidente de Calog, Lic. Adrián Míguez director de API y Tania Yanes coordinadora del Gabinete Productivo del Gobierno de Canelones.

El Ing. Juan Opertti presentó la tendencia y la potencialidad de avanzar en el desarrollo e implementación de corredores logísticos intermodales, a la vez que resalto los nuevos desafíos tecnológicos y oportunidades que se vendrán con la inteligencia artificial

generativa. A su vez las empresas D4 Logística y Distribución, AXIONLOG y SUPRAMAR presentaron sus esquemas de negocios y perspectivas desde los mencionados corredores.

Cerrando la jornada, Leticia Mazzini, directora del Centro de Estudios Estratégicos Canarios, presentó las grandes líneas estratégicas de acción que se vislumbran para el sector logístico en el departamento de Canelones. Por su parte, el intendente de Canelones, Marcelo Metediera resaltó la importancia de los ámbitos de interacción de los distintos actores para implementar políticas públicas eficaces.

Primera edición de Logistikforum de la Cámara de Comercio e Industria Uruguayo-Alemana

El evento inaugural del Logistikforum reunió a destacados representantes del sector logístico uruguayo y abordó los principales desafíos y oportunidades para el año 2024. Durante el foro, diversos paneles destacaron estrategias logísticas, innovación tecnológica, y el papel de la capacitación en el sector.

El primer panel estuvo compuesto por ejecutivos de ANCAP, UTE y Antel, quienes compartieron las estrategias logísticas de sus respectivas empresas y los retos futuros. La importancia de la logística en el desarrollo del hidrógeno verde fue uno de los temas destacados, siendo esta una de las apuestas claves para el país, según lo expuesto por Enertrag.

El segundo panel reunió a mujeres líderes del sector logístico, quienes compartieron sus experiencias y el camino hacia el liderazgo en un rubro históricamente dominado por hombres, destacando el valor de la diversidad en las capacidades y el liderazgo.

En el tercer panel, expertos del sector privado discutieron las implicancias geopolíticas actuales en la logística global, subrayando la necesidad de invertir en tecnologías como la robótica para centros logísticos, especialmente en la industria farmacéutica. Uruguay fue mencionado como un *hub* estratégico por su infraestructura y marco normativo.

Por su parte, Emilio Rivero, gerente general de INALOG, enfatizó la importancia de la articulación público-privada, la digitalización como un reto clave para el sector y la relevancia de la capacitación para la profesionalización de la logística en Uruguay.

Este foro sirvió como una instancia valiosa para discutir temas críticos y trazar líneas de acción para el desarrollo logístico del país en el corto y mediano plazo.

INALOG presente en una nueva edición de Pharma Supply Chain

Se llevó a cabo la quinta edición de Pharma Supply Chain, el evento que reúne a destacados líderes de la industria de farma.

La jornada contó con autoridades, entre las que se destacan el director ejecutivo de Uruguay XXI, Sebastián Risso y el presidente del INALOG, Alvaro Olazábal, quien le otorgó gran relevancia al encuentro y destacó que el sector logístico viene mejorando notablemente sus prácticas respecto a esta industria.

Participó de las presentaciones el Ec. Juan Martín Chaves, consultor independiente, quien expuso sobre el informe que realizó para el INALOG, sobre los desafíos que presenta el cambio climático para el sector logístico.

Otros bloques plantearon cómo generar impacto en la innovación logística, específicamente focalizando en farma.

Fue una jornada muy productiva, organizada por Uruguay XXI, para intercambiar esfuerzos, logros y últimas tendencias en el sector farmacéutico en Uruguay.

Junio

INALOG participó de la presentación del Reporte de Economía y Desarrollo de CAF 2023

Se llevó a cabo la presentación del Reporte de Economía y Desarrollo (RED) de CAF. El evento contó con la presencia de Miguel Ostos, representante de CAF en Uruguay y también de Robert Bouvier, ministro de Ambiente; quienes subrayaron los desafíos y oportunidades que enfrenta el país en el cambio climático así como también las políticas y cambios que ya se vienen implementando en esta temática.

El Ec. Pablo Brassiolo de la Dirección de Investigaciones Socioeconómicas de CAF realizó la presentación del informe, destacando tres mensajes que deja el diagnóstico; la importancia de la adaptación, la necesidad de contribuir a la mitigación global y a la urgencia de preservar el capital natural. Por otro lado, se expusieron opciones de políticas que servirían para enfrentar los desafíos y cómo los países deberán encontrar y construir su propio portafolio buscando aprovechar las oportunidades que se abren en el proceso de transformación y la adecuación de estas en base a los recursos y necesidades de cada país.

Por último, se contó con un panel de discusión del cual participaron: Herman Kamil, director de la Unidad de Gestión de Deuda, Ministerio de Economía y Finanzas; Marcelo Caffera, investigador de la Universidad de Montevideo y Fernando Barcia, gerente general de la Compañía Uruguaya de Transportes Colectivos S.A. (CUTCSA). En este panel, los participantes expusieron cómo el cambio climático esta hoy presente en sus respectivas áreas.

Presentación de la Exportación de Servicios Logísticos de la Fundación Tecnolog.

La Fundación Tecnolog presentó su “Monitor”, el cual mide el monto de las exportaciones de servicios logísticos. El evento lo abrió el Subsecretario de Relaciones Exteriores, Nicolás Albertoni quien destacó la importancia del sector logístico uruguayo y su posición como prestador de servicios para la región, felicitando a la Fundación Tecnolog por su aporte al sector.

El presidente de Tecnolog, Ruben Azar destacó la importancia de las exportaciones de servicios logísticos, mencionando que las transacciones por servicios logísticos entre residentes y no residentes para el año 2023 alcanzaron los 842 millones de dólares, y resaltando que las mismas tienen un potencial de crecimiento significativo.

Adicionalmente, el Director Nacional de Aduana, Jaime Borgini resaltó la importancia del manejo de información para el sector; de la misma forma el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, Juan Curbelo hizo énfasis en la importancia de Uruguay como *hub* regional y de cómo estos datos presentados mostraban lo relevante del sector logístico.

Finalmente el Presidente del Instituto Nacional de Logística, Alvaro Olazábal felicitó a la Fundación Tecnolog por el trabajo realizado y destacó también la importancia de manejar información en el sector y de que esta información genere indicadores que permitan medir la actividad.

Presentación del proyecto: “Automatización de Accesos Terrestres al Puerto de Montevideo”

INALOG participó de la presentación del proyecto: “Automatización de Accesos Terrestres al Puerto de Montevideo”.

El presidente de la ANP, Juan Curbelo, mencionó las obras que se vienen realizando en el puerto y en particular destacó la importancia de la implementación de la automatización de los accesos terrestres, siendo éste un hito relevante en el desarrollo de un puerto inteligente.

Luego, representantes de la empresa que están a cargo de ejecutar el trabajo, mostraron algunos componentes incluidos en el proyecto: balanzas de entrada y salida, equipamiento de vanguardia, como cámaras de video, tótems, barreras electromecánicas, semáforos, antenas, un centro de monitoreo de operaciones, etc.

Por último, el arquitecto Gonzalo Baranda de ANP, destacó el trabajo que está llevando la ANP en el desarrollo de este proyecto, siendo, la automatización de los accesos terrestres un proyecto clave en el desarrollo de la actividad portuaria.

Julio

INALOG participó del 108° aniversario del CENNAVE

El evento comenzó con el discurso de la presidente del CENNAVE, Dra. Mónica Ageitos que destacó los logros en el sector y estableció los nuevos desafíos de cara al nuevo período de gobierno.

Candidatos a la presidencia de la República estuvieron presentes en el evento, destacando la importancia del CENNAVE en la actividad marítima, fluvial y portuaria. También, coincidieron en que se debe seguir avanzando en el desarrollo del sector, y mencionaron distintos proyectos de interés para el país y su posición como *hub* regional.

Agosto

Jornada de intercambio sobre los criterios ESG en la implementación de políticas públicas

Uruguay XXI llevó a cabo una jornada de intercambio sobre los “criterios ESG en la implementación de políticas públicas”. Durante la sesión, representantes del MEF, BCU, MIEM, Ministerio de Ambiente, ANII, y otras instituciones expusieron las acciones que

sus respectivas organizaciones han tomado y planean tomar para cumplir con los objetivos medioambientales que Uruguay se ha propuesto alcanzar para 2025.

Además, representantes de InvestChile (Agencia Estatal para la Promoción y Atracción de Inversión Extranjera Directa), Procomar (Institución Pública de Costa Rica enfocada en promover el comercio internacional), y el BID, expusieron centrándose en cómo impulsar la inversión extranjera y las exportaciones de manera sostenible.

La participación de INALOG en este evento permitió un valioso intercambio entre los distintos actores sobre la implementación de políticas públicas desde una perspectiva sostenible, así como la identificación de posibles desafíos y acciones para el sector.

1er Foro Fluvial Sudamericano

Se llevó a cabo el 1er Foro Fluvial Sudamericano organizado y convocado por el Instituto de Desarrollo Regional (IDR) y el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), reuniendo a expertos y autoridades de la región para discutir la integración y desarrollo de las hidrovías sudamericanas.

La jornada inaugural contó con un acto de apertura a cargo de Juan José Olaizola, Subsecretario del MTOP, Nicolás Rebok, Director de Coordinación de Cuencas de la Cancillería Argentina, y Antonio Silveira, Gerente de Infraestructura Física y Transformación Digital de CAF.

Durante la jornada, se abordaron temas clave como la gobernanza y desarrollo de hidrovías, la descarbonización y adaptación al cambio climático, y los modelos de gestión hidroviaria. Los paneles destacaron la importancia de promover soluciones sostenibles para los desafíos fluviales de la región, en particular el impacto ambiental y los sistemas de información para la gestión eficiente de estos recursos.

En el caso del INALOG, su presidente, Alvaro Olazábal, participó como presentador en el coloquio “Modelos de gestión de la hidrovía y sistemas de información”, que contó con la presencia de oradores como Mariano Re (Sistema de Información sobre Sequías para el Sur de Sudamérica), Guillermo Pagliettini (Cámara Argentina de Mantenimiento de Vías Navegables y Dragados Ambientales), Francisco Suarez (Planificación Estratégica) y Alexandre Felipe Bruch (Agencia para el desarrollo de la Cuenca de Laguna Merín).

El evento, centrado en los desafíos de la integración regional en las cuencas hidrográficas, culminó con un taller de integración de los avances y la presentación del documento final que delineará la hoja de ruta para futuras colaboraciones en la región.

2do Foro Mercosur Export

El Grupo Brasil Export organizó con éxito el "Mercosur Export", un evento que se centró en el desarrollo de la infraestructura de transporte y logística en la región del Mercosur. Durante dos días, expertos y autoridades debatieron sobre los desafíos y oportunidades en estos sectores clave.

Entre los temas más relevantes se destacaron la integración jurídica en el transporte de carga, el desarrollo de corredores logísticos verdes y el uso de tecnologías avanzadas en

terminales portuarias. El evento concluyó con instancias de networking que promovieron la colaboración entre actores clave de la región.

Este foro ofreció una plataforma para discutir el futuro de la logística en el Mercosur, generando valiosos intercambios que impulsarán el crecimiento y la sostenibilidad en la región. Implementación de la hoja de ruta para el desarrollo de la Hidrovía Brasil-Uruguay

Se llevó adelante en las oficinas de CAF, la primera reunión de los grupos de trabajo para el proyecto “Implementación de la Hoja de Ruta para el Desarrollo de la Hidrovía Brasil-Uruguay”. El objetivo del trabajo es apoyar el desarrollo sostenible de la navegación y puertos en esa zona, fortaleciendo así la integración comercial y turística binacional. En la misma se presentó el esquema de coordinación a cargo de la CAF, Intendencia de Rocha, MEF y MTOP, así como los equipos técnicos para cada uno de los cuatro componentes: Gobernanza e Institucionalidad, Sostenibilidad Ambiental y Social, Corredor de Integración turística y Facilitación del Comercio. Este trabajo se enmarca en la cooperación técnica que CAF efectuará para el estudio de la Hidrovía Laguna Merín – Laguna Dos Patos, en virtud del impulso anunciado por los presidentes de Uruguay y Brasil.

Implementación de la hoja de ruta para el desarrollo de la Hidrovía Brasil-Uruguay

El 21 de agosto de 2024, se llevó adelante en las oficinas del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) la primera reunión de los grupos de trabajo para el proyecto “Implementación de la Hoja de Ruta para el Desarrollo de la Hidrovía Brasil-Uruguay”. El objetivo del trabajo es apoyar el desarrollo sostenible de la navegación y puertos en la Hidrovía Uruguay-Brasil, fortaleciendo así la integración comercial y turística binacional. En la misma se presentó el esquema de coordinación a cargo de la CAF, Intendencia de Rocha, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), y Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP).), así como los equipos técnicos para cada uno de los cuatro componentes: Gobernanza e Institucionalidad, Sostenibilidad Ambiental y Social, Corredor de Integración turística y Facilitación del Comercio. Este trabajo se enmarca en la cooperación técnica que CAF efectuará para el estudio de la Hidrovía Laguna Merín – Laguna Dos Patos, en virtud del impulso anunciado por los Presidentes de Uruguay y Brasil.

Setiembre

En diálogo con los candidatos presidenciales organizado por ADAU

En el marco del 20° aniversario de la Escuela de Formación Profesional en Comercio Exterior y Aduana (CEA), organizada por la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU), INALOG participó en una serie de desayunos titulados "En diálogo con los candidatos presidenciales". Este ciclo brindó una oportunidad única para escuchar las propuestas de los principales candidatos de cara a las elecciones de 2025, enfocadas en el comercio exterior, la logística y la competitividad del país.

Durante el primer encuentro, el Prof. Yamandú Orsi destacó la importancia de diseñar un sistema portuario nacional, optimizar los costos del comercio exterior y mejorar los controles, con miras al crecimiento económico y la integración regional.

En el segundo desayuno, el Dr. Álvaro Delgado presentó su visión para el período 2025-2030, centrada en la inserción internacional, la facilitación del comercio, y el uso de tecnología avanzada para reforzar los controles y agilizar los procesos logísticos.

El tercer y último encuentro contó con la exposición del Dr. Andrés Ojeda, quien subrayó el papel esencial de los despachantes de aduana y la necesidad de seguir profundizando en la digitalización de trámites estatales. Además, propuso avanzar en la implementación de acuerdos comerciales y la modernización de los puertos a través de la tecnología de Smart Ports.

Este ciclo de diálogos permitió un intercambio fructífero de ideas sobre cómo potenciar el comercio exterior de Uruguay, asegurando un futuro más competitivo y eficiente para el país en el escenario global.

Octubre

Finalización de la primera edición del curso de Gestión Moderna de Puertos

Se realizaron las defensas de tesis correspondientes a la primera edición del curso de Gestión Moderna de Puertos en Uruguay. Este curso forma parte del Programa TrainForTrade de la UNCTAD, y fue implementado localmente por el INALOG en colaboración con el CENNAVE.

Las presentaciones fueron evaluadas por jurados internacionales, conformados por representantes de la UNCTAD y de los puertos de España, Argentina, Perú y República Dominicana.

También se celebró la entrega de diplomas a los participantes de la primera edición del programa, que tiene como objetivo mejorar la eficiencia y competitividad del país en la gestión portuaria, un factor clave para consolidar a Uruguay como un *hub* logístico en la región.

La ceremonia de entrega de diplomas incluyó también la asignación de becas a los dos mejores estudiantes del curso, quienes tendrán la oportunidad de visitar dos de los principales puertos de España.

El evento contó con la presencia de destacadas autoridades nacionales e internacionales, subrayando la importancia de este programa para el desarrollo del sector logístico en Uruguay. Entre los presentes estuvieron Juan Jose Olaizola, subsecretario del MTOP, Juan Curbelo, presidente de la ANP, Alvaro Olazabal, presidente del INALOG y Mónica Ageitos, presidente del CENNAVE. Con respecto a las autoridades de la UNCTAD, contamos con la presencia de Pablo Ruiz Hiebra, Coordinador Residente de Naciones Unidas en Uruguay, Mark Assaf, Jefe Sección de Desarrollo de RRH/TrainForTrade – UNCTAD y Gonzalo Ayala – Responsable de la Red de Habla Hispana del Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD.

Cabe destacar que este evento no solo marca el cierre exitoso de la primera edición del curso, ampliamente valorado por los participantes, sino que también anuncia la confirmación de una segunda edición programada para los años 2025/2026.

INALOG presente en el AUDACA Day

INALOG participó en el Audaca Day organizado por la AUDACA Asoc. Uruguay de Agentes de Carga, en el cual su presidente y a su vez recién electo presidente de ALACAT MUNDO, Leonardo Gonzalez, expuso sobre la importancia de avanzar en la reglamentación de la figura del agente de cargas en Uruguay y la región para la profesionalización de su actividad, asegurando la confiabilidad de los servicios que prestan dentro de las cadenas intermodales de transporte.

A su vez, el presidente del Instituto Nacional de Logística (INALOG), Ing. Alvaro Olazábal, en sus palabras de apertura del evento resaltó el destacado rol que cumplen los agentes de carga en las cadenas logísticas internacionales, dado que son los actores que están vinculados con todos los eslabones de la cadena de suministro.

Noviembre

Evento de Cierre de Marca País

El martes 19 de noviembre se llevó a cabo el evento de cierre anual de Marca País, organizado por Uruguay XXI, donde se presentaron los logros alcanzados durante el 2024 y se trazaron metas para el próximo año.

Durante la jornada, se compartieron datos clave sobre el impacto de la marca, incluyendo su valor en dólares, su contribución al Producto Bruto Interno (PBI), su fortaleza en el mercado internacional y los índices de satisfacción global de inversores extranjeros, que refuerzan la imagen de Uruguay como un destino confiable y atractivo para las inversiones.

Entre las principales novedades, se destacó la incorporación de Uruguay Technology como una nueva marca sectorial, consolidando el compromiso del país con el desarrollo y la innovación tecnológica.

El director ejecutivo de Uruguay XXI, Sebastián Risso, anunció la participación de Uruguay en Expo Osaka 2025, Japón. Además, compartió detalles sobre el diseño del stand que representará al país y presentó datos específicos sobre Japón, destacando su importancia como socio comercial estratégico para Uruguay y las oportunidades que ofrece en el contexto del comercio internacional.

El evento culminó con la entrega de certificados a los nuevos socios de Marca País, un reconocimiento liderado por la ministra de Industria, Energía y Minería, Elisa Facio, y el subsecretario de Turismo, Remo Monzeglio.

Con estos avances, Marca País no solo fortalece la imagen de Uruguay en el escenario global, sino que también impulsa la confianza en sus marcas sectoriales, como Uruguay Logístico, reafirmando su papel como herramienta clave para proyectar las fortalezas del país y atraer nuevas oportunidades comerciales.

INALOG participó en la 8va Jornada de Derecho Aduanero proponiendo algunas modificaciones operativas al CAROU

Durante la Octava Jornada de Derecho Aduanero, el Dr. Daniel Olaizola, miembro del Consejo Directivo del INALOG, evaluó los 10 años del Código Aduanero de Uruguay,

destacando logros como la compilación y actualización normativa, pero subrayando la necesidad de modernización. Propuso las siguientes modificaciones:

Tecnología y control aduanero: Regular explícitamente el uso de inteligencia artificial para garantizar transparencia, legalidad y derechos constitucionales en los procesos aduaneros.

Depósito aduanero particular: Otorgar a la aduana la facultad de intimar a la importación definitiva en 30 días, reduciendo abandonos y litigios.

Admisión temporaria: Permitir el reingreso de mercancías bajo el mismo régimen si son reprocesadas, simplificando costos y trámites.

Auto-revisión y sanciones: Eliminar plazos y penalizaciones por auto-revisión, incentivando la corrección voluntaria y transparente de errores.

Competencias en zona primaria aduanera: Centralizar controles de ingreso y egreso de mercancías en el sistema informático de la aduana, mejorando coordinación y eficiencia.

Olaizola concluyó que estas reformas modernizarían el sistema, fomentando eficiencia, transparencia y competitividad en el comercio global.

El área de Economía & Información participó de la 11va. Edición del “DataCenterSummit”

El evento tuvo como propósito reunir a expertos, innovadores y líderes de opinión en un espacio inspirador y colaborativo. Este año, se centró en cómo la tecnología, y en particular la Inteligencia Artificial Generativa, puede transformar industrias y generar un impacto positivo en nuestro planeta.

Durante la jornada, se presentaron las últimas tendencias tecnológicas, destacando cómo estas herramientas pueden ser fundamentales para desarrollar soluciones innovadoras que potencien la creatividad, optimicen procesos y promuevan el progreso del ser humano. Además, se mostró cómo los avances en inteligencia generativas están mejorando el desempeño organizacional, permitiendo una comunicación más efectiva y reduciendo los tiempos de respuesta frente a las problemáticas a las que se enfrentan.

Asimismo, algunos de los expositores abordaron otras tecnologías claves que sustentan el éxito de las organizaciones, como son Business Intelligence, Ciberseguridad, Soluciones de Infraestructura y Servicios Profesionales. Entre los principales oradores se destacaron representantes de empresas como Microsoft, Google, Dell Technologies, Siemens.

Instancias como estas son esenciales, ya que no solo sirven como punto de encuentro de referentes en innovación tecnológica, sino que también impulsan la transformación empresarial y el intercambio de ideas que marcan el futuro de las industrias y por tanto también las del sector logístico.

4.2 Capacitación

Primera edición del curso “Gestión Moderna de Puertos” en Uruguay

En 2024 culminó de forma exitosa la primera edición del curso “Gestión Moderna de Puertos” de la UNCTAD en Uruguay (2023-2024).

En la ceremonia de clausura se realizó la entrega de los certificados internacionales de la UNCTAD a los 22 participantes que aprobaron el curso, mediante la aprobación de los exámenes, entrega de trabajos y defensa de trabajo final frente al jurado internacional.

Como resultado de esta primera edición se tiene que 22 participantes (10 del sector público y 12 del sector privado) obtuvieron el certificado de la UNCTAD, con un promedio de 87.4 puntos (sobre un total de 100) en el puntaje de las defensas. Adicionalmente se destaca que 11 defensas fueron aprobadas con más de 90 puntos y, en particular, una fue valorada con 100 puntos. Por otra parte, la tasa de satisfacción del curso por parte de los estudiantes fue de 93%, lo cual refleja la exitosa implementación del curso.

El evento contó con la presencia de destacadas autoridades nacionales e internacionales, subrayando la importancia de este programa para el desarrollo del sector logístico en Uruguay. Entre los presentes estuvieron Juan José Olaizola, subsecretario del MTOP, Juan Curbelo, presidente de la ANP, Álvaro Olazábal, presidente del INALOG y Mónica Ageitos, presidente del CENNAVE. Con respecto a las autoridades de la UNCTAD, participó Pablo Ruiz Hiebra, Coordinador Residente de Naciones Unidas en Uruguay, Mark Assaf, Jefe Sección de Desarrollo de RRHH/TrainForTrade – UNCTAD y Gonzalo Ayala, Responsable de la Red de Habla Hispana del Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD. También participaron autoridades de Puertos del Estado de España, representantes de los puertos partners del programa: Valencia, Gijón y Las Palmas, y los representantes de los países que participan del programa de habla hispana: Argentina, Panamá, Perú, República Dominicana y Bolivia.

La primera edición del curso se realizó en 2023-2024. **La segunda edición se realizará en 2025-2026.**

Antecedentes

Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la UNCTAD.

Durante 2022 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.

Adicionalmente a lo anterior, tanto INALOG como CENNAVE han participado de distintas instancias del programa con el objetivo de potenciar el desarrollo del curso en Uruguay.

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.

Para la implementación del mismo, INALOG ha firmado un acuerdo con el Centro de Navegación (CENNAVE), quien 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, Gijón o Las Palmas) a los 2 mejores estudiantes de la edición del curso.

La estructura del curso es la siguiente:

Primer año

- 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

Segundo año

- 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 debe identificar un problema y proponer soluciones concretas y aplicables.

Cabe señalar que la mayoría de los temas son dictados por profesores internacionales, ya sea de los puertos partners, así como por especialistas que recomienda la UNCTAD y que en general han sido capacitados en el programa. Igualmente hay algunos temas portuarios que refieren a temas locales, por lo que la comisión coordinadora de INALOG y CENNAVE se encarga de definir los especialistas del sector para tratar esos temas.

Por otra parte, se destaca que la aprobación de cada tema, la guía para realizar el trabajo, así como de cada trabajo final, está a cargo de la UNCTAD. Esto se complementa con la defensa que debe realizar cada participante ante un jurado internacional.

A partir del resultado de los exámenes y la realización de los ejercicios de cada módulo, junto al resultado de la monografía y su defensa, la UNCTAD otorga dos becas de viaje de estudios a uno de los puertos partners del programa.

“Supply Chain Management & Hinterland Connectivity” – APEC

El Cr. Fabricio Belza del Área de Economía del INALOG, participó en el curso “Supply Chain Management & Hinterland Connectivity” dictado por el centro de capacitación portuaria de APEC en febrero de 2024 en la ciudad de Amberes, Bélgica.

El curso constó tanto de presentaciones realizadas por los profesionales portuarios y profesores de la Universidad de Amberes, como de visitas a depósitos logísticos y terminales portuarias y ferroviarias.

El programa constó de 6 módulos:

- Cambiando las Cadenas de Suministro Globales: se exploraron las principales tendencias y factores críticos de éxito para las cadenas de suministro globales, con pautas sobre cómo alinear su propia estrategia portuaria.

- Conectividad del Territorio Continental: se discutieron los principales parámetros de conectividad portuaria y cómo desarrollar el territorio continental marítimo.
- Eficiencia y Competitividad Portuaria: se analizaron formas de mejorar el rendimiento operativo y aumentar la competitividad del puerto.
- Soluciones Innovadoras para Cadenas de Suministro más Sostenibles: se presentaron enfoques para implementar la innovación de manera efectiva en los servicios operativos relacionados con la cadena de suministro.
- Conectividad del Hinterland: se examinaron los principales factores que contribuyen a una conectividad sólida del hinterland y cómo ampliar su alcance más allá del área portuaria.
- Estrategia Portuaria: se llevaron a cabo sesiones prácticas para que los participantes desarrollaran estrategias portuarias basadas en sus conocimientos y experiencias adquiridos en el curso.

El curso proporcionó una visión sobre la transformación drástica de las cadenas de suministro globales y su impacto en el entorno portuario. Se centró en los tres aspectos principales de la cadena de suministro: la conectividad del territorio continental, la eficiencia portuaria y la conectividad del hinterland. La instancia fue muy fructífera, pues se abordó cada aspecto de la cadena de suministro, cada uno con sus desafíos asociados.

Seminario sobre cooperación en inversiones y desarrollo para países latinoamericanos

En el marco del programa de la Agencia Uruguaya de Cooperación Internacional (AUCI) y la Embajada de China en nuestro país, se otorgaron becas para participar en el Seminario que se llevó a cabo del 25 de julio al 7 de agosto de 2024 en la República Popular China, específicamente en las ciudades de Beijing y Shanghai. Los representantes del Instituto Nacional de Logística (INALOG), María Inés Ferrari y Tatiana Acosta, participaron en este importante evento. El seminario fue organizado por la “Academy for International Business Officials” (AIBO), una institución de educación y capacitación dependiente del Ministerio de Comercio de la República Popular China (MOFCOM), que promueve programas cooperativos orientados al desarrollo de recursos humanos, incluyendo seminarios de capacitación en China y cursos en línea en el extranjero.

El objetivo principal del seminario fue establecer una plataforma que facilite la cooperación entre China y los países latinoamericanos en áreas de inversión y comercio. Además, buscó promover la iniciativa “La Franja y la Ruta” y la implementación de iniciativas globales de desarrollo. Se plantearon acciones para difundir el Fondo de Desarrollo de la Cooperación China-Latinoamericana, profundizar la colaboración en cadenas de suministro e industria, y fortalecer el intercambio entre instituciones comerciales, con el fin de impulsar la expansión de una comunidad de destino entre China y Latinoamérica.

Las conferencias abordaron temas clave concernientes con la relación entre China y América Latina, así como la evolución y las estrategias de desarrollo chinas y su impacto en la región:

En primer lugar, el seminario analizó las condiciones nacionales básicas de China, incluyendo su geografía, población, historia y evolución económica, así como la relevancia del socialismo con características chinas. Se destacó el contexto natural y social que ha influido en su desarrollo moderno, enfatizando la importancia histórica como clave para comprender su trayectoria.

Un segundo eje temático fue la iniciativa “La Franja y la Ruta”, promovida por el gobierno de Xi Jinping, que tiene como objetivo fomentar el comercio y la cooperación en infraestructura entre China y diversos países. Se subrayó el crecimiento significativo de las relaciones comerciales entre China y América Latina, así como la mejora en la comunicación y los proyectos interregionales.

El seminario también abordó los conceptos de gobernanza propuestos por la nueva generación de líderes chinos, subrayando la búsqueda del “sueño chino” que aboga por el rejuvenecimiento nacional, la prosperidad y la felicidad del pueblo, además de un enfoque en el desarrollo equilibrado y sostenible.

Otro tema fundamental fue la cooperación en áreas clave entre China y América Latina, que incluye el comercio de materias primas, la cooperación financiera y el establecimiento de tratados de libre comercio con varios países latinoamericanos. Se destacó que China mantiene un superávit comercial con la mayoría de estos países.

Finalmente, se presentó el Fondo de Inversión para la Cooperación en Capacidad Productiva China-LATAM (CLAI Fund), diseñado para fomentar inversiones en sectores críticos como manufactura, energía y transporte. Este fondo se centra en estrategias de inversión diversificadas, manteniendo un equilibrio entre diferentes sectores y geografías.

En conjunto, el seminario resaltó el papel significativo de China en la economía global y su creciente influencia en América Latina, enfatizando la importancia de la colaboración para abordar desafíos y lograr un desarrollo sostenible. Además, los participantes realizaron visitas de campo y culturales a sitios emblemáticos de las ciudades anfitrionas y a empresas relevantes en las temáticas tratadas.

Visita de estudiantes de la Tecnicatura en Logística de la UTU de Canelones

El INALOG recibió a un grupo de estudiantes de la Tecnicatura en Logística de la UTU de Canelones. Durante la visita, el Lic. Emilio Rivero, gerente general, ofreció una presentación detallada sobre el rol del instituto, la posición de Uruguay como plataforma de servicios logísticos para Latinoamérica, las ventajas competitivas del sector, la normativa vigente, y otros temas de gran interés para los estudiantes.

Esta instancia destacó el compromiso con el desarrollo educativo y profesional de los futuros expertos en logística, reafirmando el apoyo del instituto a la profesionalización del sector en Uruguay.

Capacitación a Uruguay XXI sobre la importancia logística de los tránsitos de bienes

INALOG brindó una capacitación a técnicos y autoridades de Uruguay XXI sobre la importancia logística de los tránsitos de bienes, centrándose en el análisis de los tránsitos CDR. Durante el evento, se presentaron datos relevantes sobre el comportamiento de estos tránsitos en el cuatrienio 2020-2023.

Según se destacó en la presentación, durante dicho período, el total de los tránsitos CDR que circularon por el territorio aduanero uruguayo representó un valor de 13.934 millones de dólares, con un crecimiento de 67% entre 2020 y 2023. Ocho países, entre los que se incluyen China, Estados Unidos, Alemania, Reino Unido, Francia, Italia, España y Suiza, originaron el 69% del total de estos tránsitos.

Se realizó especial énfasis en los tránsitos CDR con destino al Mercosur, los cuales alcanzaron un valor total de 9.685 millones de dólares en el cuatrienio, con un crecimiento del 81%. De estos tránsitos, los provenientes de los ocho países seleccionados representaron 7.152 millones de dólares.

Asimismo, se analizaron los tránsitos CDR con origen en el Mercosur y destino exterior a Uruguay, los cuales totalizaron 1.032 millones de dólares en el mismo período, registrando un crecimiento del 86%. Cabe destacar que el 76% de estos tránsitos tuvo como destino países extrarregionales.

La capacitación concluyó con un análisis de las plataformas utilizadas para la salida de los tránsitos CDR, destacando que el 86% de los tránsitos con destino Mercosur salieron por Paso de Frontera, mientras que el 61% de los tránsitos desde Mercosur hacia el exterior de Uruguay utilizaron el Aeropuerto.

Esta actividad de capacitación refuerza el compromiso de INALOG y Uruguay XXI en la mejora continua del manejo logístico y aduanero, fundamental para potenciar la competitividad del país en el comercio internacional.

10° Edición del Curso de Zonas Francas en Uruguay

Las Zonas Francas juegan un rol clave en la captación de inversión extranjera, en la generación de empleo calificado y en la diversificación de las exportaciones del país, siendo uno de los regímenes aduaneros más relevantes para el desarrollo del sector logístico uruguayo. Es por esto, que parte del equipo del INALOG, con el objetivo de profundizar y actualizar sus conocimientos sobre el marco jurídico, tributario y aduanero de las Zonas Francas, participó de la 10° edición del Curso de Zonas Francas en Uruguay dictado por expertos de reconocida trayectoria en el régimen, a través de la Fundación Zonamerica.

El curso fue llevado adelante entre el 23/07 y el 12/09, totalizando la suma de 27 horas de clases.

Los contenidos del curso fueron los siguientes:

- Contexto internacional de zonas francas.
- Normativa jurídica.
- Normativa tributaria.

- Fiscalidad internacional y lavado de activos.
- Normativa aduanera.
- Casos prácticos y oportunidades del régimen.

Segunda Hackathon en THE BOX: Innovación en la Cadena Agroindustrial

El lunes 14 de octubre se realizó la segunda Hackathon en THE BOX Centro de Demostración Logística en Zonamerica, enfocada en encontrar soluciones para dos desafíos de la cadena agroindustrial de granos.

Desafíos Planteados

* DESAFÍO 1: Actualmente la cadena logística granelera no tiene completa visibilidad de la trazabilidad y situación del grano en las diferentes etapas de la cadena, ni tiempos operativos y disponibilidad de camiones entre otros; especialmente durante la zafra.

¿Cómo podríamos contar con esta información en tiempo real y así bajar costos operativos, captar más granos y aumentar las utilidades de los diferentes involucrados?

* DESAFÍO 2: El proceso actual de aprobación de bodegas está obstaculizando el comercio y la logística granelera afectando negativamente la competitividad del sector.

¿Cómo podríamos optimizar este proceso?

En base a la metodología de *design thinking* se visualizan los usuarios, la fase donde está presente el problema, quienes son los actores involucrados y se buscan soluciones creativas a implementar a futuro. Estas herramientas son presentadas a un jurado que da devoluciones a los proyectos planteados.

En tres grupos diferentes se identificaron las siguientes soluciones:

- *Grain track*: app de *track and trace* para el transporte de granos que daría previsibilidad al transportista.
- MEG: mejora en eficiencia de granos. Un sistema de implementación de inspección conjunta de bodega de buques para la disminución en tiempos.
- Vigia: Sistema de gestión de transporte, para identificar cantidad de camiones, medir el avance de la cosecha, si es buena zafra, datos de clima y de las rutas para optimizar la carga y descarga.

Estas jornadas de *networking*, que cuentan con la presencia de actores del sector e instituciones gubernamentales, ayudan a que se interactúe tanto con el objetivo de plantear escenarios y soluciones de logística así como también para generar sinergias a la mejora de la misma.

Curso de las Naciones Unidas sobre “El Uso de Blockchain en la Facilitación del Comercio”

Funcionarios del INALOG participaron del curso “El Uso de Blockchain en la Facilitación del Comercio” impartido por la UNCTAD en colaboración con la CEPAL donde se explora el potencial de esta tecnología y su capacidad para revolucionar el comercio internacional y las cadenas de suministro.

El curso estuvo estructurado en dos módulos. El primero titulado: “Comprender el uso potencial de blockchain para la facilitación del comercio” brindó una visión general de la evolución de la tecnología blockchain y presentó casos de éxito donde la misma ha sido aplicada para mejorar la facilitación del comercio y la eficiencia de las cadenas de suministro.

El siguiente módulo: “Cómo implementar Blockchain para la Facilitación del Comercio: una guía de implementación de usuario para los Gobiernos” propuso una guía de coordinación para los agentes interesados, donde profundizó acerca del entorno de políticas, los marcos regulatorios, el cumplimiento y las condiciones previas de gobernanza, aspectos fundamentales para la adopción de la tecnología blockchain.

El curso culminó con la entrega de un trabajo final enfocado en los principales desafíos que enfrenta nuestro país en relación con la implementación de esta tecnología, así como en la identificación de áreas y proyectos que podrían beneficiarse de su adopción.

5. ÁMBITO DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL

5.1 Hidrógeno Verde

Reunión sobre Hidrogeno Verde con los técnicos del MIEM, INALOG y el Puerto de Amberes-Brujas

En el marco de la visita y los trabajos con APEC y POABI se llevó a cabo una reunión de trabajo sobre Hidrogeno Verde con los técnicos del Ministerio de Industria, Energía y Minería liderado por la Ing. María José Gonzalez, autoridades del INALOG y los expertos venidos de Amberes, en la cual se abordó los estudios y análisis por parte de Uruguay en dicha temática; a la vez que se presentó como se está preparando el Puerto de Amberes-Brujas para el manejo de esta emergente energía sostenible.

Firma del Memorando de Entendimiento entre distintas instituciones de Uruguay y el Puerto de Amberes – Brujas Internacional sobre la temática del Hidrogeno Verde

En el marco de la 29.^a Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP 29) que se realizó entre los días 14 y 16 de noviembre en Bakú, Azerbaiyan se firmó el Memorándum (MoU) entre el Ministerio de Industria, Energía y Minería, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Administración Nacional de Puertos, el Instituto Nacional de Logística de Uruguay y el Puerto de Amberes – Brujas Internacional.

El objeto del MoU es establecer un marco para promover oportunidades de cooperación en materia portuaria y logística vinculada a la exportación desde Uruguay e importación desde Amberes de la producción de derivados del hidrógeno verde, en particular combustibles sintéticos y amoníaco.

Algunas de las áreas de cooperación están relacionadas con el apoyo al desarrollo de la cadena de suministro de Uruguay, las futuras exportaciones, las operaciones de los puertos y/o terminales portuarias para los derivados del hidrógeno.

Dicha cooperación se basará en compartir experiencias, estudios, conocimientos y capacidad técnica; participar y organizar reuniones a nivel técnico y de alto nivel; organizar sesiones de capacitación técnica; realizar estudios conjuntos y desarrollar normas regulatorias, de control y de seguridad portuaria y tráfico náutico relacionadas con el manejo e instalaciones de los derivados del hidrógeno verde, en particular combustibles sintéticos y amoníaco.

5.2 Promoviendo la Integración Regional a través de la Participación en Foros

Estratégicos del MERCOSUR

El Instituto Nacional de Logística consolida su rol como actor relevante en la promoción de la logística y el transporte regional, participando activamente en mesas de diálogo estratégicas organizadas por el MERCOSUR. A lo largo de 2024, el INALOG asistió como observador a diversas reuniones del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte” y otras

instancias relevantes, con el objetivo de fomentar la cooperación regional, promover el intercambio de experiencias y contribuir al desarrollo sostenible del transporte terrestre y marítimo en la región.

V Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo Nº 5 “Transporte” del MERCOSUR

El Instituto Nacional de Logística participó como observador en la V Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo Nº 5 “Transporte” del MERCOSUR, celebrada los días 2 y 3 del presente mes en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas bajo la Presidencia Pro Tempore de Uruguay.

Participaron delegaciones de Uruguay, Argentina, Paraguay, Brasil, Chile y Bolivia, así como a representantes del sector privado.

Durante la reunión se discutieron políticas públicas de transporte terrestre internacional, destacando la importancia del compromiso de todos los actores involucrados.

Estos encuentros son esenciales para avanzar en soluciones concretas y efectivas que fomenten el crecimiento y la mejora del sector.

El INALOG subraya la relevancia de seguir promoviendo estos espacios de diálogo y análisis.

La colaboración y el intercambio de experiencias son fundamentales para avanzar hacia un sistema de transporte más seguro, eficiente y sostenible en la región MERCOSUR.

INALOG participó en la Mesa Redonda sobre Control Integrado del Tránsito Vecinal y Turismo SGT 18 del MERCOSUR

INALOG participó en la Mesa Redonda titulada “El control integrado del tránsito vecinal y turismo y el Acuerdo de Localidades Fronterizas Vinculadas (ALFV)”, celebrada en el Edificio MERCOSUR de Montevideo. Este evento reunió a delegaciones de Uruguay, Argentina, Brasil y Paraguay para abordar temas clave relacionados con la gestión del tránsito en fronteras.

La jornada se inauguró con palabras de bienvenida por parte de la presidencia de la delegación de Uruguay, Consejera Karla Enseñat, seguidas de una presentación a cargo del Sr. Zelmar Milesi, Coordinador Nacional de Uruguay del SCT COF, quien compartió un análisis del informe de las Áreas de Control Integrado y el informe de PROCOMEX.

A continuación, el Crio. Mayor Ney Da Rosa, de la Dirección Nacional de Migración, ofreció su perspectiva sobre el nuevo sistema de control migratorio en Uruguay.

El cierre de las presentaciones de la delegación uruguaya estuvo a cargo del gerente general de INALOG, Lic. Emilio Rivero, quien expuso el estudio denominado “Funcionamiento general, tiempos y costos en pasos de frontera”, publicado en junio de este año por el Instituto. Durante su intervención, destacó la importancia del transporte terrestre para el comercio exterior y la logística en Uruguay, enfatizando su papel como *hub* regional. Explicó la metodología utilizada en el estudio, la normativa analizada y el marco operativo de los pasos de frontera, así como los distintos modelos de costos incorporados para la evaluación de políticas relacionadas.

Posteriormente, cada delegación tuvo la oportunidad de presentar sus propuestas, enriqueciendo el diálogo.

La jornada culminó con un espacio de reflexión e intercambio entre las delegaciones, permitiendo profundizar en los desafíos y oportunidades del tránsito vecinal y turístico en la región.

INALOG reafirma su compromiso con iniciativas como esta, que buscan optimizar el funcionamiento en las fronteras y facilitar el comercio en la región.

Participación en la LXVI Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte”

Entre el 11 y el 13 de noviembre, el INALOG asistió a la LXVI Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte”, celebrada en Montevideo. Coordinado por la Dirección Nacional de Transporte del MTOP, este encuentro congregó a delegaciones de Uruguay, Argentina, Paraguay, Brasil y Chile, junto a representantes del sector privado.

Las sesiones incluyeron reuniones técnicas en el MTOP y presentaciones oficiales en la sede de la ALADI. Se discutieron temas críticos como la regulación y armonización del transporte terrestre y marítimo, destacando la importancia de la cooperación regional para optimizar las condiciones del transporte y fomentar su sostenibilidad. Este evento marcó también el final de la Presidencia Pro Tempore de Uruguay para el Subgrupo de Trabajo N° 5, que será asumida por Argentina luego de la cumbre presidencial de diciembre del presente año.

El INALOG reafirmó su compromiso con estos espacios de intercambio, esenciales para fortalecer la integración regional, impulsar políticas públicas efectivas y promover el desarrollo logístico en la región.

5.3 Participación del INALOG en la XXV Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de la ALADI

El Instituto Nacional de Logística participó en calidad de observador los días 14 y 15 de noviembre de 2024 en la XXV Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), celebrada en la sede de dicho organismo internacional. Este evento contó con la participación de delegaciones de los siete países signatarios del ATIT — Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay—, en modalidades presencial y virtual.

El ATIT, como instrumento jurídico, regula el transporte terrestre y ferroviario en la región de la ALADI, promoviendo el comercio y la integración entre los países miembros al garantizar el acceso a servicios de transporte en estos territorios. La Secretaría General de la ALADI brinda el apoyo técnico y administrativo necesario para el funcionamiento de estas Comisiones Administradoras en el marco del Tratado de Montevideo 1980.

En su rol de observador, el INALOG participó con el objetivo de escuchar las perspectivas de los países miembros, comprender los desafíos del sector. Estas instancias son de gran valor para el Instituto, ya que permiten identificar tendencias y necesidades regionales, fortalecer el intercambio de conocimientos y avanzar en la construcción de un sistema de transporte más integrado, eficiente y sostenible.

5.4 Implementación de la hoja de ruta para el desarrollo de la Hidrovía Uruguay- Brasil

Como se mencionó en el punto 1.2 de la presente memoria, INALOG integra y colabora en la implementación de dicha hoja de ruta, la cual se realiza a través de la cooperación internacional de fondos no reembolsables del Banco de Desarrollo para América Latina y el Caribe (CAF).

En este marco el Instituto junto a otras instituciones públicas del Uruguay integra un ámbito de trabajo interinstitucional para alcanzar los objetivos perseguidos. Técnicos del INALOG integran la Secretaría Técnica que asiste a la Coordinación General para la implementación de la hoja de ruta y a su vez integran los grupos de trabajo vinculados con la Gobernanza y la Facilitación del Comercio de la misma.

6. COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA

Como parte de su compromiso con el desarrollo y la promoción del sector logístico, el INALOG organizó este año una serie de eventos estratégicos que abordaron temáticas clave para la industria. Estas instancias no solo fomentaron el intercambio de conocimientos y experiencias con expertos nacionales e internacionales, sino que también reunieron a la comunidad del sector, fortaleciendo la colaboración y el posicionamiento de Uruguay como un *hub* logístico de excelencia en la región. A continuación, se detallan los eventos más destacados realizados durante el año.

6.1 Eventos organizados por el INALOG

Taller de estrategia de un gran *hub* logístico-portuario europeo – La experiencia del puerto de Amberes-Brujas

Se llevó adelante el “Taller de Estrategia de un gran *hub* logístico-portuario europeo – La experiencia del puerto de Amberes-Brujas”. Se hicieron presentes autoridades nacionales como Juan José Olaizola, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas; Juan Curbelo, presidente de la Administración Nacional de Puertos; Francis Sobry, Ministro Consejero de la Embajada de Bélgica; y Alvaro Olazábal, Presidente del INALOG; quienes dieron palabras de bienvenida felicitando esta instancia.

Los expertos internacionales Aag Helewaut (*Manager Port Projects*) e Ingrid Vanstreels (*Port Strategy Manager*), representantes del destacado puerto de Amberes-Brujas han compartido su experiencia sobre estrategia logístico-portuaria durante los dos días de taller, ante la presencia de líderes del sector, quienes se congregaron con el propósito de adquirir conocimientos de las innovaciones aplicadas por este importante centro logístico europeo.

El primer día del taller destacó las estrategias clave del puerto para mejorar la conectividad y eficiencia, atrayendo a importantes líneas marítimas y consolidándose como un *hub* líder en Europa. Se subrayó la importancia de la estrategia comercial, la competitividad y la conectividad marítima ofrecida, que ha sido fundamental para su destacada posición, a pesar de la competencia.

El segundo día se centró en temas como la facilitación del comercio, la sostenibilidad, las tendencias en la cadena de suministro y el desarrollo portuario. Se destacó la adopción de tecnologías emergentes para simplificar los procesos aduaneros y la importancia de la sostenibilidad y la transición energética en su plan estratégico.

El taller concluyó con el presidente del INALOG agradeciendo la participación y destacando la importancia del contenido compartido por los expertos, reafirmando la importancia de la innovación, la sostenibilidad y la colaboración entre actores de la comunidad logística y portuaria.



Se presentó el Protocolo integrado de mercancías peligrosas

Se realizó en Torre Ejecutiva una jornada de presentación del nuevo Protocolo integrado de mercancías peligrosas.

La actividad fue organizada por la Dirección Nacional de Emergencias del SINAIE, en conjunto con el INALOG y la AUDACA.

En esta instancia se repasó el marco institucional del SINAIE, los aspectos conceptuales de la gestión integral del riesgo de emergencias y desastres en Uruguay y se hizo foco en dos decretos: el de creación de la llamada MASPEL (Mesa de Análisis de Sustancias Peligrosas) y el de aprobación del protocolo integrado.

La actividad fue valorada muy positivamente por el público presente, en tanto se habilitó un espacio para plantear consultas e intercambiar impresiones.

La inteligencia artificial para potenciar la excelencia del Uruguay Logístico

INALOG llevó adelante una conferencia enfocada en el rol de la Inteligencia Artificial (IA) en la transformación del sector logístico. Bajo el título “La inteligencia artificial para potenciar la excelencia del Uruguay Logístico”, expertos en tecnología y logística compartieron sus conocimientos sobre cómo la IA está impulsando cambios en los procesos y la competitividad de la industria.

El Ing. Luis Alberto Delgado, Director Regional de España en Sudamérica para ISS Intelligent Security Systems, presentó el concepto de IA y su uso en video, además de

exponer sobre la modernización de la cadena de suministro con aplicación de la IA y los casos de éxito en LATAM.

A continuación, el Ing. Sidney Rückert, Key Account Manager de Ports & Logistics en ISS, abordó la IA aplicada al transporte, puertos, aeropuertos y zonas francas, compartiendo experiencias en LATAM.

Finalmente, la MSc. Cecilia González, profesora en las áreas de comercio internacional y logística en la Universidad ORT Uruguay, se centró en la capacitación académica en IA para cadenas de suministro eficientes y recursos humanos a la altura de las nuevas tecnologías y demandas del mercado.

El evento concluyó con un panel de cierre a cargo del Ing. Juan Operti como moderador, donde se llevaron a cabo preguntas y respuestas con los expositores, brindando una visión integral sobre el potencial de la IA para optimizar la logística en Uruguay y posicionar al país como un referente regional en innovación tecnológica en este ámbito.



6.2 Redes sociales

En 2024, las redes sociales se consolidaron como una herramienta clave para el INALOG, permitiendo una comunicación directa y eficaz con diversos públicos. A través de estas plataformas, se promovieron los eventos, se difundieron los informes y materiales desarrollados por el Instituto, y se destacaron las principales ventajas de Uruguay como *hub* logístico. El trabajo en redes buscó no solo informar, sino también generar interacción, fortalecer la comunidad logística y posicionar al INALOG como un referente en el sector.

Métricas

En 2024, el INALOG experimentó un importante crecimiento en su presencia digital, consolidando sus redes sociales como un canal clave para la difusión de información, el posicionamiento institucional y aumento de visitas a su sitio web. LinkedIn, en particular, ha sido una plataforma central en la estrategia de comunicación, logrando un crecimiento del **27%** en el número de seguidores, lo que refleja un creciente interés por el contenido generado.

A lo largo del año, se realizaron **92** publicaciones que alcanzaron una gran repercusión, obteniendo **2335** reacciones por parte de la audiencia y generando **111.843** impresiones de contenido orgánico (interacciones como clics o detención sobre el contenido). Estos resultados demuestran la eficacia de la estrategia digital y el fortalecimiento de la visibilidad del INALOG en el entorno profesional.

Gestión y creación de contenidos

Durante 2024, el equipo de comunicación del INALOG implementó una estrategia integral de gestión y creación de contenidos, diseñada para fortalecer la visibilidad del Instituto y su posicionamiento en el sector logístico. Cada contenido fue cuidadosamente planificado para alinearse con los objetivos estratégicos del INALOG, asegurando la difusión de información clave y actualizada.

A través de un enfoque creativo y orientado a la audiencia, se produjeron piezas gráficas, audiovisuales y editoriales que potenciaron la presencia del INALOG en diversos canales, especialmente en redes sociales y plataformas digitales. La coherencia y calidad de los mensajes contribuyeron a consolidar una imagen institucional sólida, mientras que la diversidad de formatos permitió captar la atención de distintos públicos, promoviendo la interacción y el *engagement*.

6.3 Actualización web

Se llevó a cabo una actualización integral del sitio web con el objetivo de mejorar la experiencia del usuario, optimizar la navegación y reforzar la identidad visual institucional. Este proceso incluyó la renovación completa del diseño visual, alineado con los estándares actuales de accesibilidad y usabilidad, asegurando una interfaz moderna y funcional.

La nueva visual de la web refleja el compromiso del INALOG con la innovación y la excelencia, presentando de manera más clara y atractiva la información sobre el sector logístico, los servicios ofrecidos y las actividades relevantes del Instituto. Además, se incorporaron nuevas secciones y funcionalidades que permiten un acceso más eficiente a los informes, noticias y eventos del sector, fortaleciendo el rol de la web como una plataforma clave de comunicación con los distintos actores del ecosistema logístico.



6.4 Seguimiento del uso de marca Uruguay Logístico

Entre 2023 y 2024, se llevó a cabo una campaña de seguimiento del uso de la marca Uruguay Logístico. El objetivo fue evaluar cómo se está utilizando la marca en el sector logístico, puntualmente a las instituciones a las que se les fue otorgado el uso anteriormente.

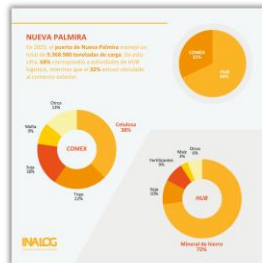
Durante 2024 se llevó a cabo una encuesta vía correo electrónico, cuyos resultados revelaron que el 47% de los encuestados utilizan la marca Uruguay Logístico, mientras que el 53% no la utiliza. Esta información es valiosa para ajustar las estrategias de comunicación y promoción, asegurando que la marca refleje adecuadamente la identidad y los valores de Uruguay como un *hub* logístico en la región.



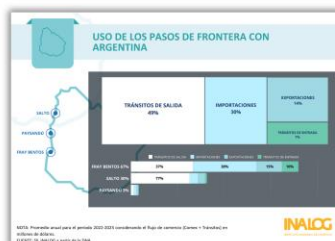
6.5 Infografías

Con el objetivo de hacer más accesible y comprensible la información técnica, el INALOG desarrolló este año una serie de infografías que sintetizan los datos clave de los informes logísticos. Estas piezas visuales permitieron presentar de manera clara y atractiva temas complejos, facilitando su comprensión por parte de un público diverso. Además, se utilizaron como una herramienta estratégica para redireccionar visitas a nuestra web, ampliando el alcance de los contenidos y fortaleciendo la presencia digital del Instituto.

Informe anual 2023



Funcionamiento general, tiempo y costos en pasos de frontera 2022-2023

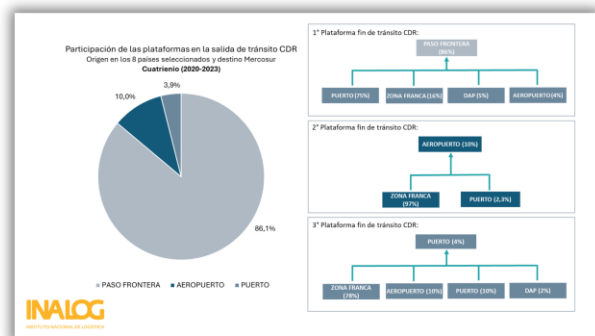
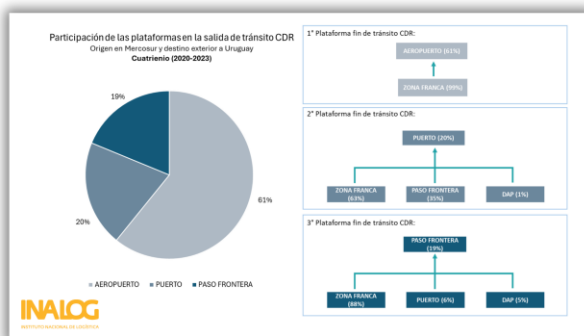
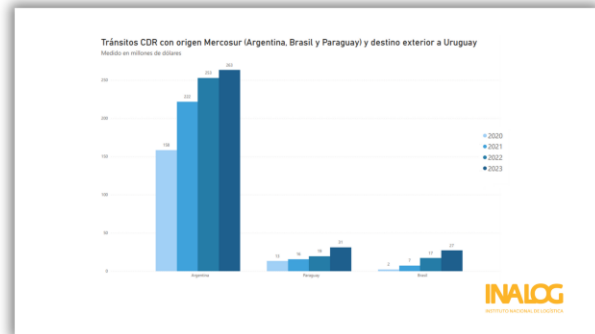
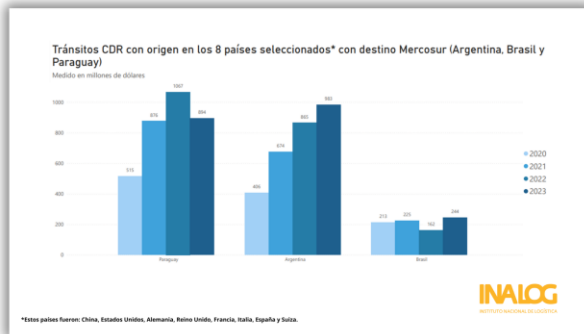


Funcionamiento general, tiempos y costos en pasos de frontera



Comercio internacional y logística – Análisis de tránsitos





Movimiento de cargas y embarcaciones en el puerto de Nueva Palmira en el periodo 2021-2023

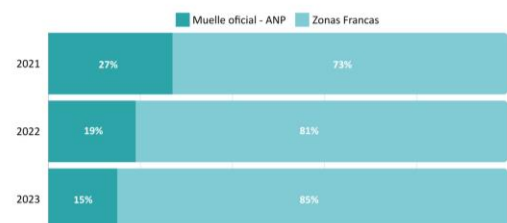
CRECIMIENTO DEL MOVIMIENTO DE CARGA EN EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA (2021-2023)

EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS, EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA HA REGISTRADO UN AUMENTO DEL 54% EN LAS TONELADAS MOVILIZADAS, CON UN CRECIMIENTO EN AMBOS SENTIDOS DE OPERACIÓN, SIENDO MÁS NOTABLE EL INCREMENTO EN LAS DESCARGAS.



INCREMENTO DE LA PARTICIPACIÓN DE ZONAS FRANCA EN EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA (2021-2023)

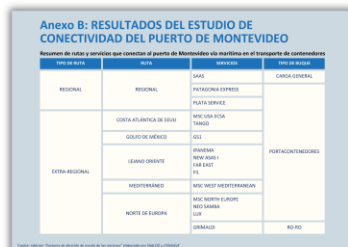
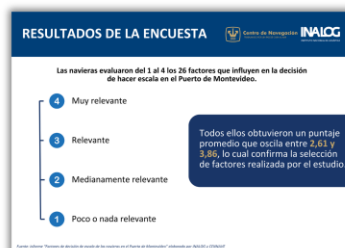
LAS TERMINALES PORTUARIAS PRIVADAS BAJO EL RÉGIMEN DE ZONA FRANCA TUVIERON UNA PARTICIPACIÓN DEL 85% EN EL ÚLTIMO AÑO. COMO SE MUESTRA A CONTINUACIÓN, LA INCIDENCIA DE ESTAS HA IDO AUMENTANDO SU RELEVANCIA DESDE EL INICIO DEL PERIODO EN EL TOTAL.



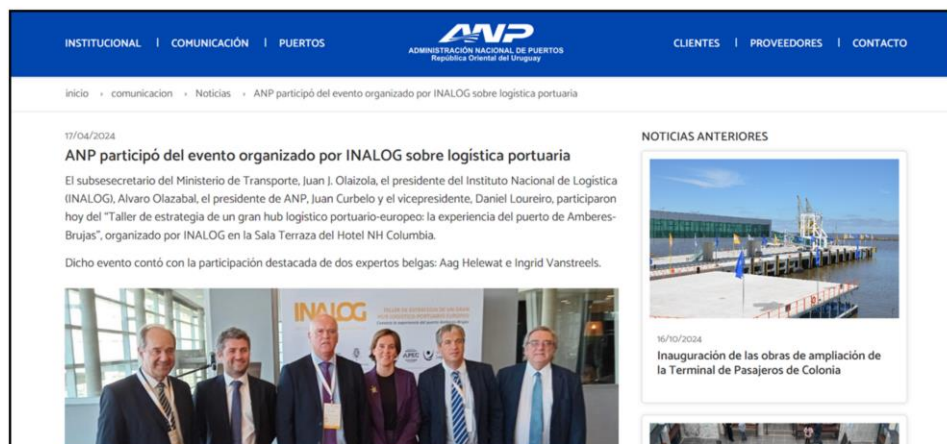
Participación de Montevideo en el mercado de contenedores de la región y conectividad marítima del comercio



Estudio de factores de decisión de escala de las navieras + Estudio de conectividad del Puerto de Montevideo.



6.6 Presencia en medios





AN AGENCIA
URUGUAYA
DE NOTICIAS

NEWSLETTER Montevideo 11:25 HS.
Lunes 21 de octubre de 2024

PODERES • MINISTERIOS • ORGANISMOS PÚBLICOS • PARTIDOS POLÍTICOS • INTENDENCIAS • EMPRESARIALES Y OTROS • TODOS LOS AUTORES

Grupo CEO • Organismos Públicos

FOTO

Estudiantes de Canelones visitaron el Instituto Nacional de Logística

Los grupos de logística de las escuelas técnica de Canelones y Las Piedras asistieron al INALOG donde profundizaron en el rol fundamental que cumple la profesión en el país.

Por Dirección de UTU
27 de junio de 2024 - 14:17

Compartí esta nota:     




Álvaro Olazábal, presidente del Instituto Nacional de Logística (Inalog)

“La ANP como autoridad de los puertos comerciales tiene un rol clave en la logística”

» La Administración Nacional de Puertos (ANP) es clave para la logística del país, gestionando puertos y cadenas de suministro eficientes. En ese contexto, las innovaciones tecnológicas son fundamentales para avanzar hacia un ecosistema logístico “inteligente” y así mantener la competitividad regional y global.



realizado por APEC/Poabi del puerto de Amberes-Brujas.

“El Inalog ha desarrollado un trabajo conjunto cercano y continuo muy positivo con la ANP”

¿Qué importancia tiene la ANP para la logística de nuestro país?
El rol relevante de la actividad portuaria en el funcionamiento de la

FORO FLUVIAL SUDAMERICANO

INICIO ¿QUÉ ES EL FORO? EJES DE TRABAJO PRIMER FORO NOVEDADES CONTACTO

Durante los días 14 y 15 de agosto líderes y especialistas se reunieron para explorar las oportunidades y desafíos que enfrenta el sector a nivel regional.

El **Foro Fluvial Sudamericano** constituye un espacio crucial para la colaboración y el intercambio de conocimientos en torno al desarrollo sostenible de los sistemas fluviales en nuestra región. El evento se estructura en diversas sesiones que incluyen presentaciones clave, mesas de trabajo temáticas y un taller de integración, culminando con la presentación de propuestas concretas y el lanzamiento del próximo Foro.

DINÁMICA DE LA JORNADA

Dado los lineamientos planteados en los ejes de trabajo, se distribuyó previo al evento a todas las entidades y especialistas invitados y convocados a participar de la misma, un documento liminar realizado por el Dr. Ricardo Sánchez, reconocido experto en la temática, el cual sirvió como base para trabajar durante la jornada.

Se llevaron adelante **6 paneles-coloquio** con una temática específica a debatir en cada uno. **Gobernanza y desarrollo de Hidrovías Sudamericanas, Descarbonización y adaptación al cambio climático – Problemática ambiental, Modelos de gestión de la hidrografía y sistemas de información, Evolución esperada de los sistemas hidroviarios, y Desafíos de la integración regional en las cuencas hidrográficas I y II.**





El primer Camión eléctrico de carga mundialmente reconocido
y reconocido por tener puentes de conexión, 100% eléctricos

Camión especial

Transporte carretero

CAMIÓN TRACTOR 100% ELÉCTRICO Q3MA

El Camión tractor 100% eléctrico de la serie Q3MA de Volvo, es el primer Camión tractor de 200 CV, en el mundo, que ha sido en su totalidad

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS:

- El motor eléctrico es un motor de potencia, capaz de alcanzar la máxima potencia en 10 segundos, lo que le permite al conductor adaptarse a las necesidades de la conducción.
- El motor eléctrico es un motor de potencia, capaz de alcanzar la máxima potencia en 10 segundos, lo que le permite al conductor adaptarse a las necesidades de la conducción.

INALOG

INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA



www.inalog.org.uy



@Uy_logistico



Instituto Nacional de Logística

