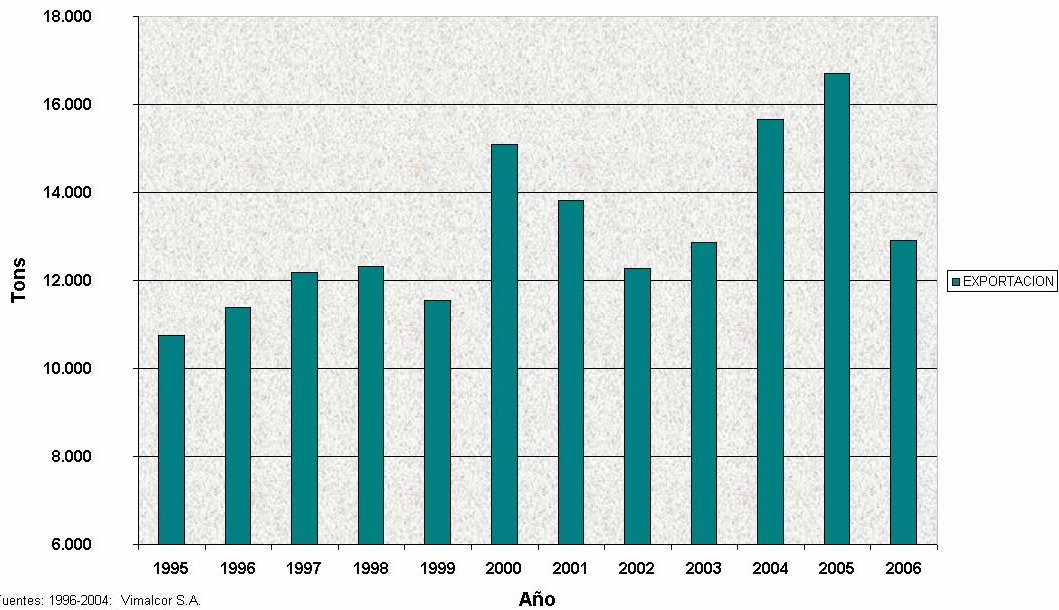
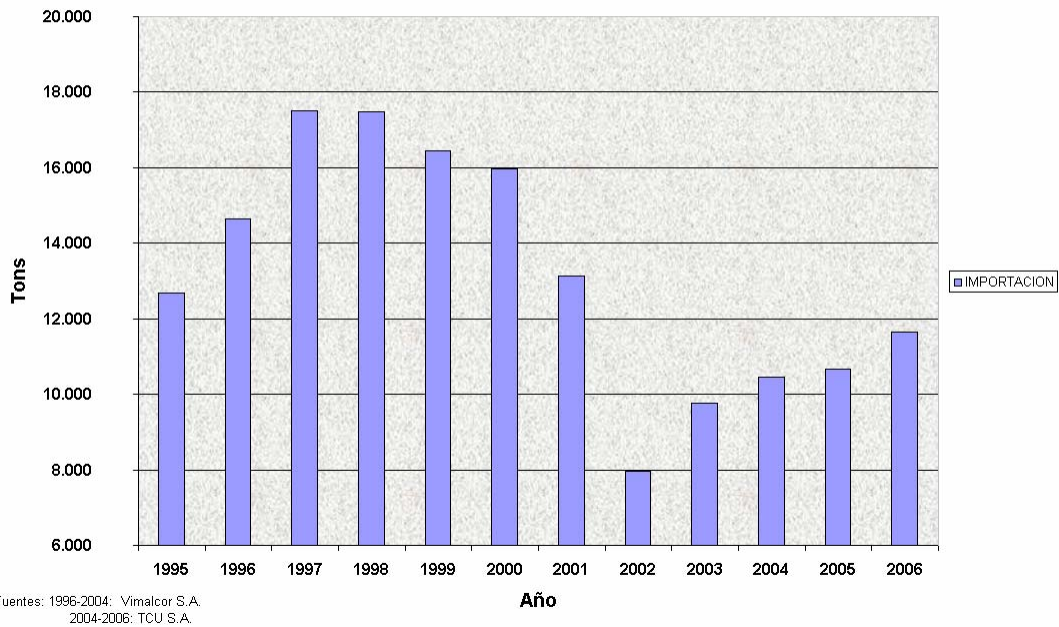


TCU S.A. procesa en la actualidad unas 2.400 ton/mes de carga, con mercaderías cuyos valores superan los 80 millones de dólares mensuales. Las siguientes gráficas muestran la evolución de cargas:

Evolucion de la carga de EXPORTACION (1995 - 2006)
Terminal de Cargas
Aeropuerto Internacional de Carrasco



Evolucion de la carga de IMPORTACION (1995 - 2006)
Terminal de Cargas
Aeropuerto Internacional de Carrasco



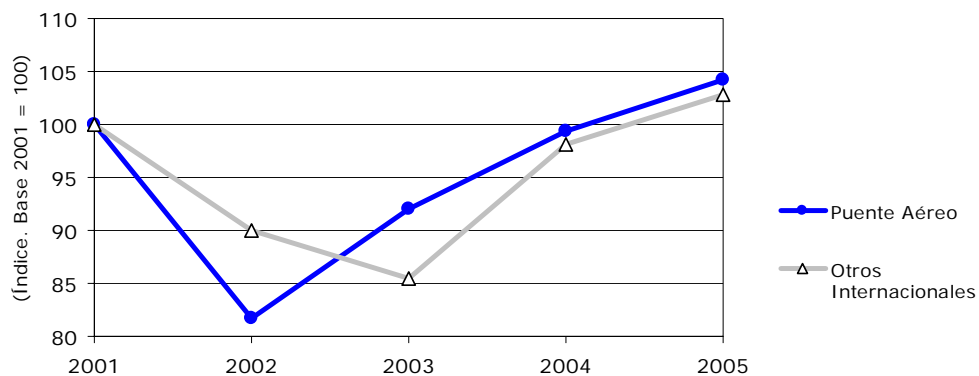


Movimiento de pasajeros en aeropuerto de Carrasco; por año según tipo de vuelo y sentido (en pasajeros)⁷²

Tipo de vuelo y Sentido	2005	2004	2003	2002	2001	2000
TOTAL	982.799	938.132	834.515	835.203	948.745	1.012.219
Entrada	485.663	463.369	403.861	403.952	464.825	515.768
Salida	497.136	474.763	430.654	431.251	483.920	496.451
NACIONAL	2.656	2.567	2.918	8.229
Entrada	1.244	1.588	1.450	3.873
Salida	1.412	979	1.468	4.356
PUENTE AÉREO (1)	332.691	317.337	293.873	260.687	319.147	422.224
Entrada	167.533	158.873	146.402	129.863	158.503	207.509
Salida	165.158	158.464	147.471	130.824	160.644	214.715
OTROS INTERNACIONALES	647.452	618.228	537.724	566.287	629.598	589.995
Entrada	316.886	302.908	256.009	270.216	306.322	308.259
Salida	330.566	315.320	281.715	296.071	323.276	281.736

(1) - Convenio de explotación del transporte de pasajeros Montevideo-Buenos Aires-Montevideo entre las empresas PLUNA, Aerolíneas Argentinas y AOG.

Pasajeros Movilizados en Aeropuerto de Carrasco



Se observa el impacto de la crisis del año 2002.

⁷² Fuente: M.T.O.P

Movimiento de carga en aeropuerto de Carrasco; por año según operación comercial (en toneladas)⁷³

Operación comercial	2005	2004	2003	2002	2001	2000
TOTAL	26.149	25.445	23.097	20.237	25.929	20.644
Importación	11.351	11.501	9.881	7.962	13.131	10.960
Exportación	14.798	13.944	13.216	12.275	12.798	9.684

Observamos oportunidades para el crecimiento en la carga aérea en Uruguay:

- Posicionarse como país prestador de servicios a terceros
 - Incorporar servicios de "customización"
 - Analizar viabilidad de parques industriales en zona portuaria y aeroportuaria (Ej: Brasil – Aerop. Industrial)
- Apostar al desarrollo de productos de alto valor (EXPO)

Aeropuerto Curbelo

El Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce, Carlos A. Curbelo está ubicado en la zona este de Uruguay, en el departamento de Maldonado, a pocos kilómetros de Punta del Este. El aeropuerto cuenta con una pista de 2.133 m de largo y 45 de ancho la cual, entre otras cosas, le permite ser un Aeropuerto Internacional



Hace unos años se efectuó la concesión B.O.T de la remodelación del aeropuerto Carlos A. Curbelo, que implicó la construcción de una nueva pista, la reconstrucción de la preexistente y de una nueva aerostación. Se puede operar en el mismo con vuelos charter, hasta Río de Janeiro y con limitaciones a Estados Unidos.

Aeropuerto Santa Bernardina

Es un aeropuerto estratégico para el país. Está contemplado como Aeropuerto Internacional de alternativa, con dos pistas, una de 2.279 m. y otra de 1.452 m.

Por sus dimensiones y ayudas está capacitado para operar con aerolíneas al igual que el aeropuerto de Carrasco y el de Punta del Este. Dispone de una torre de control de 30 m. de altura, construida con la mas avanzada tecnología digital, y radares con capacidades de 30 millas, que lo ubican a la vanguardia en el control de tránsito aéreo nacional.. La nueva infraestructura permite brindar mayor seguridad a las aeronaves que allí operan de tipo militar, civil y comercial.

A nivel de prospectiva podría ser un centro logístico de cargas aéreas.

⁷³ Fuente: M.T.O.P

Movimiento de pasajeros en aeropuerto C. Curbelo; por año según tipo de vuelo y sentido (en pasajeros)⁷⁴

Tipo de vuelo y Sentido	2005	2004	2003	2002	2001	2000
TOTAL	228.401	230.649	174.170	150.700	210.671	225.968
Entrada	113.118	113.603	86.638	73.257	103.919	111.777
Salida	115.283	117.046	87.532	77.443	106.752	114.191
NACIONAL	553	483	482	773	573	430
Entrada	331	337	304	321	243	183
Salida	222	146	178	452	330	247
ORIGEN-DESTINO BUENOS AIRES	195.484	195.443	146.156	126.121	191.874	205.054
Entrada	97.769	96.530	72.959	60.965	94.478	101.223
Salida	97.715	98.913	73.197	65.156	97.396	103.831
OTROS INTERNACIONALES	32.364	34.723	27.532	23.806	18.224	20.484
Entrada	15.018	16.736	13.375	11.971	9.198	10.371
Salida	17.346	17.987	14.157	11.835	9.026	10.113

Observamos también que en el período 2002-2003 hubo un notable descenso de la cantidad de pasajeros arribados al aeropuerto de Laguna del Sauce en las cercanías de Punta del Este.

Hoy en día, muchos turistas acceden a nuestro país por vía del Aeropuerto Internacional C. Curbelo dado que se ubica a menos de 20 km de una de las ciudades turísticas más atractivas de América Latina.

Pluna – Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea⁷⁵

Fue fundada en 1936 y se convierte en empresa de economía mixta en 1995. Hoy, la participación accionaria se compone de 97,61% del Estado, 2% de un empresario privado y 0,31% de los funcionarios.



Su flota consiste en 7 aviones con los cuales desarrolla 35 frecuencias de las acordadas para volar a Buenos Aires. También vuela a Santiago de Chile, San Pablo, Asunción y Madrid.

Se proyecta para un futuro cercano la conversión accionaria a un 25% del Estado, 75% una empresa privada faltando definir la participación de los funcionarios y el anterior empresario privado. El proyecto prevé operar 20 aviones con 5 de porte mediano y grande y 15 destinados a la región. Uno será carguero.

La inversión superará los 150 millones de dólares incluyendo las compras de las aeronaves.

⁷⁴ Fuente: M.T.O.P

⁷⁵ Fuente: Diario El País – Sección Economía 5 de Enero 2007

6.1.9 Centrales de Carga – Zonas Logísticas

En paralelo con la gran expansión portuaria se han desarrollado nuevas centrales de carga y se otras encuentran en la etapa de proyecto. Estas centrales de carga se complementan con las Terminales Extraportuarias, con las Zonas Francas y las ZAL (Zonas de Actividad Logística).

6.1.9.1 Zonas Francas

Las zonas francas están reguladas en nuestro país por la ley 15.921 de enero de 1998.

En ellas se aplica el derecho positivo uruguayo, a excepción del derecho aduanero y tributario y además quedan fuera de la aplicación de los monopolios estatales.

Las actividades que en ellas se realizan se consideran fuera del territorio nacional, las ventas a zonas francas desde dentro del territorio nacional constituyen exportación.

Los bienes introducidos a estos exclaves quedan exentos de todo tributo de importación. Además se establece que no debería pagar eventuales tributos de exportación si los mismos sales hacia terceros países. La circulación de bienes y la prestación de servicios dentro de la zona franca se encuentra exenta de IVA.

Zonas francas vs Puerto libre:⁷⁶

Los recintos aduaneros portuarios se encuentran regulados por la ley N° 16.246 del 8 de abril de 1992 y su Decreto Reglamentario N° 412/ 992 del 1° de setiembre de 1992. Dichas normas establecen que las mercaderías están exentas de todo arancel aduanero o tributo aplicable en ocasión de la importación (actualmente IVA e IMESI) durante su permanencia en los recintos aduaneros portuarios. Por otra parte, a diferencia del usuario de zona franca, la empresa que opere en un recinto aduanero portuario, no goza de exoneraciones tributarias genéricas por las actividades que realice en estas áreas. La regla general es que tanto la empresa nacional como la extranjera serán las únicas responsables por el pago de los impuestos respectivos. Sin embargo, existe una excepción en el caso de las empresas extranjeras que operen en el recinto portuario: cuando una empresa extranjera realice venta a crédito de bienes y/ o servicios a empresas locales y sea por lo tanto titular de un crédito contra las mismas, la empresa local será designada agente de retención responsable del pago del impuesto.

Otra diferencia que existe entre ambos éxclaves aduaneros, es en cuanto a las actividades que la ley permite desarrollar en unos y otros. Mientras en las zonas francas se puede realizar todo tipo de actividad industrial, comercial y de servicios, en los puertos no se puede realizar actividad industrial ni ninguna actividad que signifique un cambio en la naturaleza de la mercadería, lo que restringe la operativa portuaria a actividades de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento.

Zonas Francas del Uruguay⁷⁷:

ZONAMERICA Parque de Negocios y Tecnología

Ubicada en Montevideo, Zonamerica se desarrolla sobre un espacio de 100 has, con más de 100.000 m² construidos, en 23 edificios. Ha alcanzado un significativo nivel desarrollo con mas de 180 empresas internacionales instaladas, generando más de 4500 puestos de trabajo.

Brindar una completa oferta de soluciones para empresas internacionales que operan en las áreas de



⁷⁶ Tomado de El ABC de las zonas francas en Uruguay – Uruguay XXI

⁷⁷ Fuente: Ministerio de Economía – www.mef.gub.uy

Logística, Servicios Financieros, Informática y Tecnología, Call Centers, Oficinas Regionales, Biotecnología, Consultoría y Comercio en general.

ZONA FRANCA DE COLONIA

Situada en la ciudad de Colonia del Sacramento, es administrada por Grupo Continental Zona Franca S.A. Cuenta con industrias, desarrollos logísticos y de negocios.



FLORIDASUR

Ubicada a 93 kms. al Norte de Montevideo sobre Ruta N° 5. Cuenta actualmente con más de 500 empresas las cuales desarrollan sus actividades logísticas para toda la región en distintas modalidades y más de 70.000 m² construidos en unas 110 bodegas.

ZONA FRANCA M'BOPICUÁ

Empresa establecida en el año 2004. Ocupa una superficie de 253 há. linderas a la Terminal Logística M'Bopicuá y a 12 km de Fray Bentos. Posee una infraestructura moderna, diseñada para emprendimientos exclusivamente industriales, en especial actividades de transformación de la madera, celulosa y otras.



ZONA FRANCA RIO NEGRO

Estratégicamente ubicada en la cabecera del Puente Internacional San Martín, que une Fray Bentos de Uruguay con Puerto Unzué de Argentina. Situada a sólo 340 kms de Montevideo y a 280 kms de Buenos Aires, es el lugar ideal para atender los flujos de mercaderías cuyo destino son las ciudades más importantes de la región.

ZONA FRANCA BOTNIA FRAY BENTOS S.A.

La Zona Franca Botnia Fray Bentos es el enclave aduanero donde se desarrolla gran parte del proyecto de Botnia en Uruguay, contando con una superficie total de 459 has, incluyendo la Terminal portuaria asociada a la misma. Esta Zona Franca tiene por objeto la fabricación de celulosa, papel, así como la instalación de otras industrias vinculadas con estos procesos y la realización de operaciones portuarias.



ZONA FRANCA COLONIA SUIZA, Parque Industrial, Comercial y de Servicios

Situada en Nueva Helvecia (Dto. de Colonia), en un estratégico y neurálgico punto geográfico, donde convergen las principales rutas nacionales que conducen a los más importantes puntos de acceso al país. Cercana a los puertos de Juan Lacaze y Colonia y a la terminal de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

ZONA FRANCA LIBERTAD

Se encuentra emplazada en el km 49 de la ruta N° 1 con frente a la ciudad de Libertad.



ZONA FRANCA DE NUEVA PALMIRA

Es la zona franca administrada directamente por el Estado. A corta distancia del puerto de Nueva Palmira, puerta de la Hidrovía, una de las arterias fluviales de salida del interior brasileño, a pocos kilómetros de la costa argentina. Dispone de 100 has de extensión con depósitos cubiertos y predios libres, insertos en una zona agroindustrial.

Corporación Navíos S.A. cuenta con una capacidad de almacenaje cubierto para granos (de 280.000 Tons aproximadamente) y playa de acopio de minerales. Puerto privado con cinta transportadora de alta velocidad, con operativa polimodal. Puerto de 33 pies de calado, terminal de hidrovía.

ZONA FRANCA RIVERA

Con una extensión de 54 has, está ubicada en el entronque carretero y ferroviario que comunica a Uruguay con Brasil en el departamento de Rivera, a 7 km de la ciudad de Rivera. Se encuentra a 500 km del puerto de Montevideo y a 400 km del de Río Grande. Adyacente además a la interconexión eléctrica Brasil – Uruguay.

Dispone de 14.000 m² de galpones para almacenaje de mercaderías. En la actualidad está administrada por el Estado con el objetivo de alcanzar un complejo industrial y logístico fundado en la producción de la madera.

6.1.9.2 Terminales Extraportuarias

Observamos que se confirma su desarrollo como derivado de la facilitación de las operaciones de importación, exportación y tránsito de contenedores para desconsolidar y consolidar, debido a los problemas de congestión en las operaciones, por falta de área y de actividad especializada, en el Puerto de Montevideo.

Los Centros logísticos de distribución de mercaderías y sus funciones se indican en la lámina adjunta.

Desde el punto de vista de la extensión del área portuaria representan un importante apoyo en infraestructura.

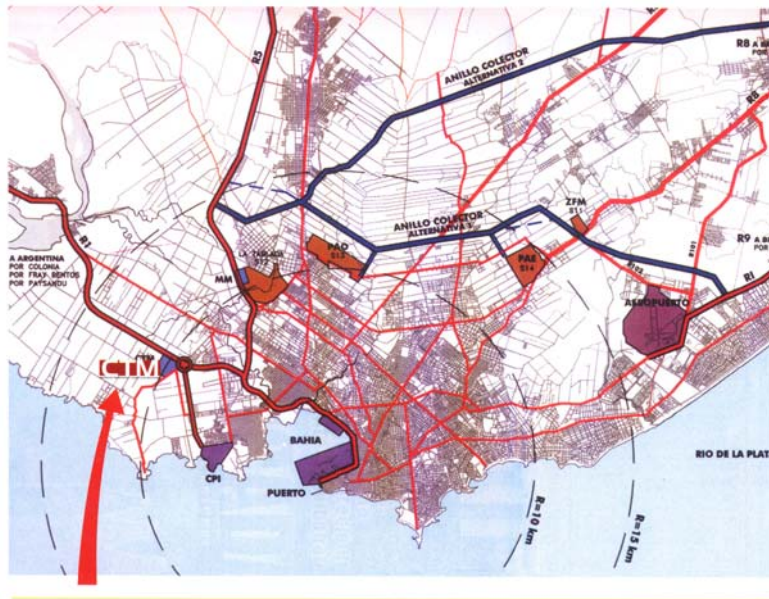


⁷⁸ Fuente: Elaboración Ing. Álvarez Mazza

6.1.9.3 Centrales de Carga

Para mejorar los servicios, la calidad, el rendimiento y la eficiencia de las operaciones se han desarrollado nuevas centrales, llamadas Centros Logísticos y de Distribución Física de Mercaderías, con un alto valor agregado.

Se reducen los costos, a la vez que se alcanza el despacho *Justo a Tiempo* y se ofrecen servicios bancarios y de comunicación. En algunos casos con alto valor agregado como en el sector farmacéutico.



Nuestra legislación permite este desarrollo y en el futuro veremos este sector como *Grandes Parques de Negocios*.



6.1.10 Enfoque Logístico Integrado al Transporte

Para adaptarse a las nuevas modalidades empresarias que exige la globalización de los mercados e integrar el abastecimiento, la producción y la distribución, las empresas, principalmente las manufactureras, comenzaron a trabajar con un enfoque sistémico integrado de la cadena de valor e introdujeron nuevas técnicas de compra, fabricación, gestión de stocks, transporte, distribución y postventa, conocidas con el nombre genérico de *logística*. Este análisis integrado de las diversas actividades capta las relaciones entre los subsistemas y la mejora a fin de alcanzar mayores niveles de eficiencia y reducir los costos del sistema empresario.

La logística aumenta la productividad reduciendo el volumen de stocks que, cuando el sistema de producción no es muy flexible, absorben las diferencias entre la oferta y la demanda. Además, la logística ajusta la producción a la demanda. La logística ha permitido la aparición de técnicas "just in time" (justo a tiempo), el comercio, la distribución continua y el almacenamiento centralizado.

El enfoque logístico integrado del transporte, es decir, la integración del transporte con otros servicios posibilitan un mejor servicio al cliente.

La logística del transporte depende de servicios de alto nivel, que pueda controlar la circulación de los productos por todo el mundo y poseen la suficiente flexibilidad, rapidez y confiabilidad, para reaccionar ante los cambios que se producen en el mercado. También depende de servicios que permiten reducir los costos generales de los productos a entregar.

La combinación de tres tipos de costos interrelacionados – transporte, manipulación/almacenamiento, administración -, se toman bajo la denominación genérica de *costos logísticos*.

Esto significa que es posible preparar alternativas que en algunos casos, podrían entrañar mayores gastos de transporte para la empresa, aunque tales gastos se compensen considerablemente con la reducción de gastos administrativos y de manipulación, permitiendo obtener proporcionalmente mayores beneficios para todo el sistema empresario.

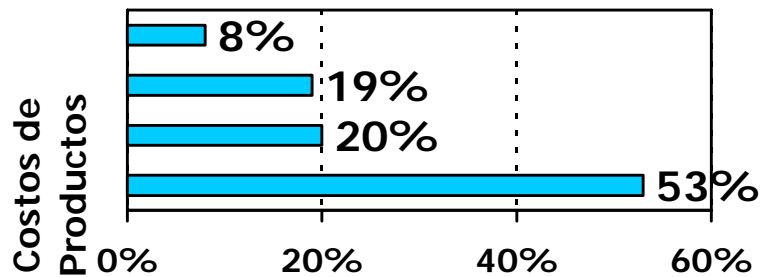
Los transportistas pueden conseguir economías de escala si producen mayores cantidades de servicios con métodos más económicos. Tales economías conducen a la combinación de diversos métodos de transporte, como el intermodal y especialmente el multimodal.

Al disponer de operadores de transporte eficientes, las industrias manufactureras han establecido sistemas logísticos de producción de acuerdo con sus propias necesidades, teniendo en cuenta las características de sus productos, los lugares donde obtienen los suministros y venden las mercaderías y las exigencias de sus clientes. Estas industrias pretenden que los transportistas con los que trabajan y van a compartir riesgos y beneficios sean creativos e innovadores y les presten servicios logísticos ajustados a sus necesidades.

La cooperación para la prestación de servicios integrados entre transporte, almacenamiento y gestión de stocks permiten reducir costos, en las transacciones comerciales entre industrias manufactureras y proveedores de servicios logísticos, observándose una mejor comprensión de las necesidades y limitaciones de cada una de las partes, reduciendo los niveles de incertidumbre en la transacción.

Por considerarlo de alto interés para el ejercicio del Observatorio, agregamos los siguientes cuadros incluidos en el informe original, que refieren a los costos logísticos relativos a otros costos de la cadena de distribución, para diferentes mercaderías. Se agregan cuadros comparativos de la actividad en otros países, utilización de mano de obra por contenedores y creación de puestos de trabajo.

Incidencia de Costos en las Empresas⁷⁹



Incidencia de Costos en los Productos⁸⁰

Productos	Porcentaje
Químicos	12.2
Alimentos	11.4
Farmacéutica	3.4
Bienes de Consumo	22.2
Bienes Industriales	24.4
Metalúrgicas	20.8
Mix de 270 empresas del Mercosur	19.8

Importancia Económica de la Logística⁸¹

- Por cada TEU que se capte en tránsito y se le aplique Logística se generan 261 horas hombres de trabajo uruguayo sobre el contenedor.
- Por cada 9 TEU's que a los que se aplique logística se genera 1 puesto de trabajo.
Ejemplo: Tomando un buque que trae 3000 TEU's , de los cuales se descargan en el Puerto de Montevideo 400 TEU's, y que además pueda captarse capte el 5% para hacerle la logística, nos permite deducir que ese buque generaría 2,2 puestos de trabajo.
- Si al 5% del tránsito se le hace la logística determina 5.500.000 HH de trabajo agregado uruguayo.

⁷⁹ Fuente Ing. Juan Operetti, Datos incluidos en el informe Original P. T 2001

⁸⁰ Ibidem

⁸¹ Ibidem

Actividades por contenedor	Horas Hombre / TEU	Operarios / TEU	% Incidencia
MANO DE OBRA DIRECTA			
Transporte desde la Terminal a depósito en tránsito	4	0,0015	1%
Decarga de contenedor (mix granel / palletizado)	22	0,0096	8%
Ingreso a inventario (palletizada)	3	0,0013	1%
Picking	37	0,0162	14%
VAL (Valor Agregado Logístico)	32	0,0140	12%
Control y carga	12	0,0052	5%
Administración Operativa	32	0,0140	12%
MANO DE OBRA DIRECTA OPERATIVA	142	0,0619	54%
MANO DE OBRA DIRECTA ADMINISTRATIVA	24	0,0105	9%
MANO DE OBRA ESTRUCTURA FIJA	80	0,0350	31%
SERVICIOS INDIRECTOS SOBRE CONTENEDOR	15	0,0066	6%
MANO DE OBRA TOTAL	261	0,11	100%

Cifras Económicas de Alto Impacto⁸²

- Exportación de servicios logísticos desde Uruguay = US\$ 300: / año
- Exportación de Servicios Logísticos = 4 veces Exportación de Software
- Exportación de Servicios Logísticos = 35 veces Exportación de Vinos
- Exportación de Servicios Logísticos = 70% de la Exportación de Carnes

Actividades Logísticas en otras áreas⁸³

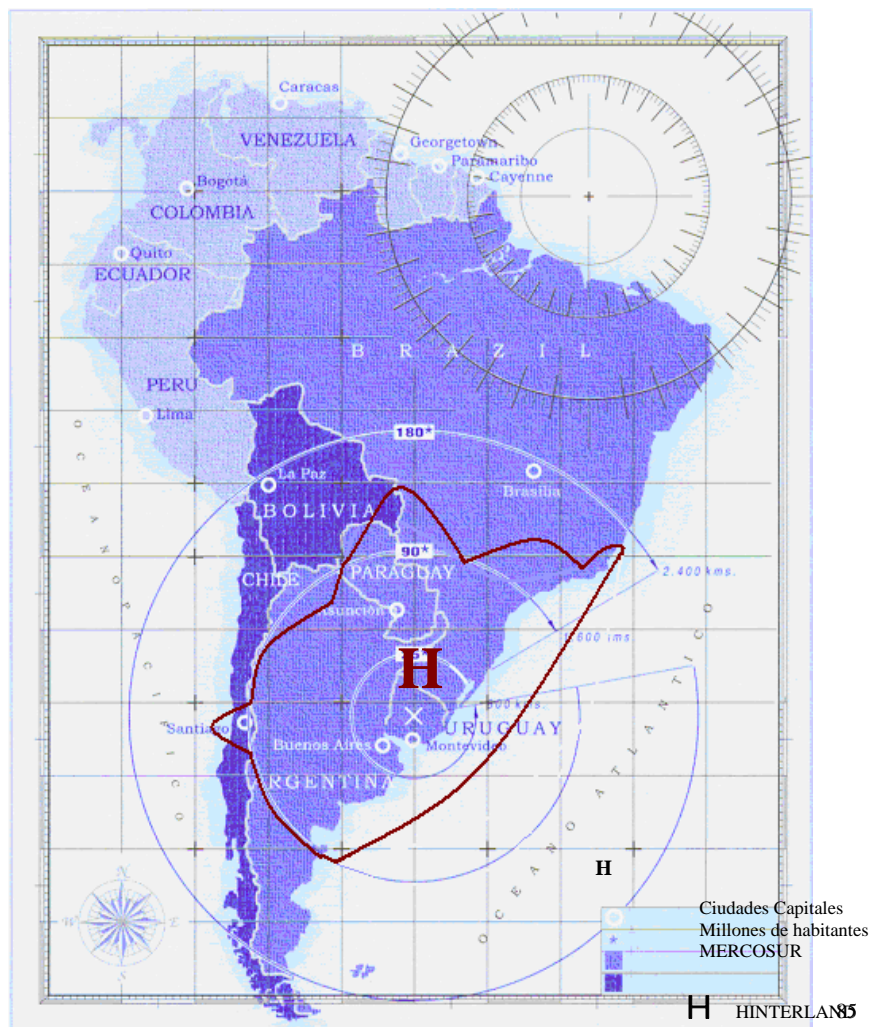
Los servicios logísticos, en general, se tercerizan y los grandes grupos económicos como América del Norte, Europa Oriental, Asia – Pacífico y, en menor grado, América Latina registran altos índices por actividades como: almacenamiento, transporte de salidas, agente aduanal, transporte de entrada, alcanzando porcentajes superiores al 50% y hasta del 88%.

En los mismos grupos económicos se pondera fuertemente a los factores que afectan a los usuarios de los servicios logísticos con cifras muy significativas que superan ampliamente el 50% y en algunos casos llegan al 100%. Los factores más importantes que consideran son:

- Presión para reducir costos
- Mejora de gestión de cadena de abastecimiento
- Mejoras al servicio al cliente
- Seguridad
- Implementación de nuevas TICs

⁸² Fuente: Ing. Juan Opertti, 2006

⁸³ Ibidem



6.2.2 Geografía y población

MERCOSUR – Tamaño y Población Relativa⁸⁶

	Tamaño Relativo		Población Relativa	
	En miles de Km2	En %	En miles	En %
MERCOSUR	11910	8,9	236.570	3,6
MERCOSUR, Chile y Bolivia	13.719	10,3	262.470	4
América Latina	18.012	15,4	529.400	6,9
América	37.361	28,0	902.600	12,1
Unión Europea	3.013	2,2	456.790	6,6
Otros	93.004	69,7	5.180.910	81,4
Mundo	133.378	100,0	6.540.300	100

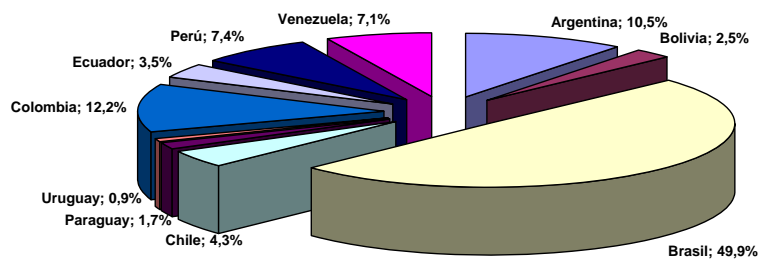
⁸⁵ Elaboración equipo de trabajo Observatorio en base a datos de Uruguay XXI

⁸⁶ Fuente CEPAL

Países del MERCOSUR: Área y Población (2006)⁸⁷

Países	Área (mil. Km2)	Miles de hab.
Argentina	2.780	39.302
Brasil	8.547	187.597
Paraguay	407	6.216
Uruguay	176	3.455
Total	11.910	236.570

Distribución de la población en la región – Año 2006⁸⁸



⁸⁷ Fuente: CEPAL

⁸⁸ Ibidem

América del Sur – Densidad de Población

El siguiente mapa⁸⁹, representa la densidad de población en América del Sur expresando con diferentes tonos y destacando la radicación de las poblaciones y de los centros poblados en las zonas costeras y próximas a las vías de comunicación fluvial. Se indican: Habitantes por kilómetro cuadrado y centros poblados, ciudades y capitales.



⁸⁹ Fuente: Atlas cultural, social y económico IHL

6.2.3 Indicadores Económicos

Los siguientes cuadros muestran información general sobre las Economías en América del Sur, la participación de los distintos sectores en cada una de los países de la Región y las tasas de evolución histórica para el período: 2000 – 2004

Región y las tasas de evolución histórica para el período: 2000 - 2004⁹⁰

	Área (km ²)	Población (millones de habitantes)	% de crecimiento anual Promedio 2000-04	PBN (Miles de millones de dólares)	% de crecimiento anual promedio 2003-04	PBI per capita (US\$)
Argentina	2.780.400	38.2	1.0	142,3	8,0	3.720
Bolivia	1.098.581	9.0	1.9	8,7	1,6	960
Brasil	8.547.404	178.7	1.2	552,1	3,9	3.090
Chile	756.626	16.0	1.2	78,4	4,9	4.910
Paraguay	406.752	5.8	2.3	6,8	0,4	1.170
Uruguay	176.215	3.4	0.6	13,4	11,6	3.950
Colombia	1.141.748	45.3	1.7	90,6	2,3	2.000
Ecuador	272.045	13.2	1.5	28,8	5,0	2.180
Perú	1.285.216	27.5	1.5	65,0	3,5	2.360
Venezuela	912.050	26.1	1.8	105,0	15,3	4.020

Visión Macroeconómica de la región, año 2004⁹¹

PBI	Argentina	Brasil	Bolivia	Chile	Paraguay	Uruguay
PBI en miles de millones de dólares	142,3	552,1	8,7	78,4	6,8	13,4
PBI per cápita	3.720	3.090	960	4.910	1.170	3.950
Agricultura	10%	5%	15%	9%	27%	13%
Industria	32%	17%	30%	34%	24%	27%
Servicios	59%	78%	55%	57%	49%	60%
Exportación de manufacturas como % del total de mercaderías (*)	27%	52%	17%	16%	14%	34%
Exp. de alta tecnología como % de manufacturas exportadas (*)	9%	12%	8%	3%	6%	2%
Inversión extranjera directa (millones de US\$) (*)	1.020	10.144	167	2.982	91	275
Deuda externa como % del PBI (*)	115%	54%	37%	67%	51%	91%

Nota (*) Datos para 2003

⁹⁰ Fuente Banco Mundial

⁹¹ Ibidem

En comparación con las demás economías sudamericanas, la uruguaya representa sólo un 1,7% del total de la región en relación al PBI y un 0,9% si tomamos en cuenta su población. Posee una tasa de natalidad muy baja, la menor de la región.

Uno de los principales indicadores de bienestar de la población de un país es su producto per cápita, si observamos este guarismo Uruguay está segundo en la región sólo por debajo de Chile.

6.2.3.1 Comercio

Principales productos exportados por los países de la región, los valores que figuran en paréntesis son los % sobre el total de lo exportado por el respectivo país para el año 2003 según la Organización Mundial de Comercio. :

◆ **Argentina:**

- Tortas y harinas de semillas oleaginosas y otros residuos de aceite vegetal (11,3%)
- Petróleos crudos (7,8%)
- Productos derivados del petróleo (7,4%)
- Aceite de soya (7,0%)
- Soya (6,2)
- Maíz (4,2%)
- Trigo (3,2%)
- Gas natural (2,9%)
- Cueros (2,4%)

◆ **Bolivia:**

- Gas natural (23,2%)
- Tortas y harinas de semillas oleaginosas y otros residuos de aceite vegetal (12,9%)
- Mineral de zinc y sus concentrados (7,5%)
- Aceite de soya (6,8%)
- Petróleos crudos (5,8%)
- Oro (4,4%)

◆ **Brasil:**

- Soya (5,9%)
- Mineral de hierro y sus concentrados (4,7%)
- Productos derivados del petróleo (3,8%)
- Vehículos automotores (3,6%)
- Tortas y harinas de semillas oleaginosas y otros residuos de aceite vegetal (3,6%)
- Petróleos crudos (2,9%)
- Aeronaves más pesadas que el aire (2,7%)
- Aves de corral (2,5%)

◆ **Chile**

- Cobre refinado (22.3%)
- Mineral y concentrados de cobre (12.0%)
- Pescado (7.0%)

- Pulpa de madera al (3.7%)
- Uvas frescas (3.5%)
- Vinos (3.3%)
- Alcohol metílico (metanol) (2.2%)

◆ **Paraguay**

- Soya (41.6 %)
- Tortas y harinas de semillas oleaginosas y otros residuos de aceite vegetal (10.4%)
- Aceite de soya (6.7%)
- Maiz (5.1%)
- Carne de ganado vacuno (4.8%)
- Algodón (4.7%)
- Pieles (3.9%)

◆ **Uruguay**

- Carne de ganado vacuno (16.3%)
- Cueros de otros bovinos y pieles de equinos (10.1%)
- Arroz (8,5%)
- Tapas de lana (5.5%)
- Pescado (3.8%)
- Leche y crema (2.7%)

En lo que se refiere a los intercambios comerciales, se presentan en los siguientes cuadros una visión global del comercio de América Latina con otras regiones del mundo, y los principales rubros de productos comercializados.

Se indican los montos comercializados, los destinos-orígenes de los productos, su incidencia porcentual por país y las variaciones porcentuales de intercambio por país para todo el período y particularmente en los años 1990 y 2004.

Exportaciones de mercancías de países signatarios del MERCOSUR por regiones Período: 1990-2004 (en millones de dólares)⁹²

Destino	Año	MERCOSUR	Las demás regiones			Mundo
			Total	América Latina	Otras regiones	
Origen	Año	MERCOSUR	Total	América Latina	Otras regiones	Mundo
Millones de U\$S						
Argentina	1990	1833	10520	516	10004	12353
	2000	8402	17939	3936	14003	26341
	2003	5640	23926	5044	18882	29566
	2004	6576	27877	4589	23288	34453
Brasil	1990	1320	30094	1893	28201	31414
	2000	7762	47324	4402	42922	55086
	2003	5672	67412	6418	60994	73084
	2004	8908	87567	9819	77748	96475
Paraguay	1990	379	580	122	458	959
	2000	553	316	120	196	869
	2003	734	508	191	317	1242
	2004	865	761	310	451	1626
Uruguay	1990	595	1098	27	1071	1693
	2000	1024	1271	136	1135	2295
	2003	673	1525	135	1390	2198
	2004	764	2186	183	2003	2950
MERCOSUR	1990	4127	42292	2558	39734	46419
	2000	17741	66850	8594	58256	84591
	2003	12719	93371	11788	81583	106090
	2004	17113	118391	14901	103490	135504

⁹² Fuente OMC

Destino	Origen	Año	MERCOSUR	Las demás regiones			Mundo
				Total	América Latina	Otras regiones	
Evolución de la Distribución Porcentual por destino							
Argentina	2000		9,9	21,2	4,7	16,6	31,1
	2004		4,9	20,6	3,4	17,2	25,4
Brasil	2000		9,2	55,9	5,2	50,7	65,1
	2004		6,6	64,6	7,2	57,4	74,2
Paraguay	2000		0,7	0,4	0,1	0,2	1,0
	2004		0,6	0,6	0,2	0,3	1,2
Uruguay	2000		1,2	1,5	0,2	1,3	2,7
	2004		0,6	1,6	0,1	1,5	2,2
MERCOSUR	2000		21,0	79,0	10,2	68,9	100,0
	2004		12,6	87,4	11,0	76,4	100,0
Variación porcentual							
Argentina	2000-04		-6	12	4	14	7
	2003		-1	20	13	22	15
	2004		17	17	-9	23	17
Brasil	2000-04		4	17	22	16	15
	2003		71	18	10	19	21
	2004		57	30	53	27	32
Paraguay	2000-04		12	25	27	23	17
	2003		33	28	6	46	31
	2004		18	50	62	42	31
Uruguay	2000-04		-7	15	8	15	6
	2003		11	22	22	22	18
	2004		14	43	36	44	34
MERCOSUR	2000-04		-1	15	15	15	13
	2003		25	19	11	20	19
	2004		35	27	26	27	28

**Importaciones de mercancías de países signatarios del MERCOSUR
por regiones Período: 1990-2004 (en millones de dólares)**

Origen		MERCOSUR	Las demás regiones			Mundo
Destino	Año		Total	América Latina	Otras regiones	
Millones de U\$S						
Argentina	1990	833	3243	399	2844	4076
	2000	6881	18273	816	17457	25154
	2003	5158	8676	422	8254	13834
	2004	8169	14151	443	13708	22320
Brasil	1990	2441	20083	1349	18734	22524
	2000	8182	50449	3513	46936	58631
	2003	5988	44718	2403	42315	50706
	2004	6741	59180	3577	55603	65921
Paraguay	1990	404	948	58	890	1352
	2000	1132	1061	76	985	2193
	2003	1172	693	41	652	1865
	2004	1635	1017	51	966	2652
Uruguay	1990	560	783	87	696	1343
	2000	1518	1948	237	1711	3466
	2003	1042	1148	59	1089	2190
	2004	1384	1730	76	1654	3114
MERCOSUR	1990	4238	25057	1893	23164	29295
	2000	17713	71731	4642	67089	89444
	2003	13360	55235	2925	52310	68595
	2004	17929	76078	4147	71931	94007

Origen		MERCOSUR	Las demás regiones			Mundo
Destino	Año		Total	América Latina	Otras regiones	
Evolución de la distribución porcentual por origen						
Argentina	2000	7,7	20,4	0,9	19,5	28,1
	2004	8,7	15,1	0,5	14,6	23,7
Brasil	2000	9,1	56,4	3,9	52,5	65,6
	2004	7,2	63,0	3,8	59,1	70,1
Paraguay	2000	1,3	1,2	0,1	1,1	2,5
	2004	1,7	1,1	0,1	1,0	2,8
Uruguay	2000	1,7	2,2	0,3	1,9	3,9
	2004	1,5	1,8	0,1	1,8	3,3
MERCOSUR	2000	19,8	80,2	5,2	75,0	100,0
	2004	19,1	80,9	4,4	76,5	100,0

Origen		MERCOSUR	Las demás regiones			Mundo
Destino	Año		Total	América Latina	Otras regiones	
Variación porcentual						
Argentina	2000-04	4	-6	-14	-6	-3
	2003	78	42	60	42	54
	2004	58	63	5	66	61
Brasil	2000-04	-5	4	0	4	3
	2003	1	2	1	2	2
	2004	13	32	49	31	30
Paraguay	2000-04	10	-1	-9	0	5
	2003	28	-8	-39	-5	12
	2004	40	47	24	48	42
Uruguay	2000-04	-2	-3	-25	-1	-3
	2003	10	13	-40	18	12
	2004	33	51	29	52	42
MERCOSUR	2000-04	0	1	-3	2	1
	2003	25	7	4	7	10
	2004	34	38	42	38	37

6.2.4 Corredores y Redes de Transporte Vial de la Región

En el desarrollo de este estudio se trata la incidencia del transporte como elemento dinamizador capaz de absorber y contribuir al rápido crecimiento de las economías y al intercambio de bienes y servicios en la región y con los bloques económicos, así como la expansión acelerada del comercio intra - zona. Los centros de distribución como los puertos, aeropuertos, centrales de carga, el transporte marítimo, de cabotaje, fluvial, vial, ferroviario y aéreo se constituyen en los medios fundamentales y eficaces para permitir esos dinámicos procesos de crecimiento y de integración regional.

En nuestra región las reformas económicas en general y la apertura comercial en particular han permitido esa integración, especialmente con los Tratados del MERCOSUR y Binacionales. En el período 1990 – 2000 se inicia un fuerte incremento en el intercambio comercial dejando al descubierto debilidades en la infraestructura de transporte.

El impacto de esa evolución económica y la expansión del comercio han orientado a los países a realizar altas inversiones en infraestructura. La rápida integración de servicios de transporte está produciendo el desarrollo de sistemas alternativos, con una dimensión regional, que denominamos los corredores de transporte de la región.

Los países del MERCOSUR ampliado con Chile y Bolivia y los cinco países que acordaron el Tratado de la Hidrovía Paraguay-Paraná han establecido una cantidad de redes de transporte, que conforman los corredores viales, ferroviarios e hidroviarios, permitiendo intercambios comerciales crecientes, entre los centros de producción y de consumo.

La necesidad de Integración Física, desarrollos de Infraestructura en la Región Sudamericana tratada en la Reunión de Presidentes de América del Sur, de Agosto del año 2000 en Brasilia, generó la creación de IIRSA.

IIRSA es una iniciativa de los doce países sudamericanos. Contempla mecanismos de coordinación e intercambio de información entre los Gobiernos, tres instituciones financieras multilaterales de la región (BID, CAF Y FONPLATA), el sector privado y la sociedad civil, de forma de lograr los objetivos multisectoriales propuestos.

Desde su inicio IIRSA contempla ciertos principios orientadores que han guiado las acciones de los gobiernos y las instituciones financieras del CCT y que relacionan los objetivos generales con otras iniciativas de la región. Estos principios son:

- Regionalismo abierto
- Eje de integración y desarrollo
- Sostenibilidad económica, social, ambiental y político – institucional
- Aumento al valor agregado de la producción
- Tecnologías de la Información
- Convergencia Normativa
- Coordinación Público – Privada

A través del trabajo conjunto de los países y las instituciones multilaterales participantes, IIRSA ha concentrado sus esfuerzos en tres áreas de acción principales:

- Construcción de una Visión Estratégica para la Integración Física Sudamericana, compartida entre los doce países, en la que se definen principios básicos para promover el crecimiento económico sostenido de la región, concibiendo la integración física como una condición necesaria para el desarrollo pero cuya sustentabilidad está ligada a transformaciones significativas en otras cuatro dimensiones claves: competitividad, calidad social, calidad ambiental y calidad institucional.
- Ejes de Integración y Desarrollo (EID): los países han definido diez EID que articulan el territorio del continente sudamericano. A partir de la caracterización de su realidad económica, social y ambiental actual y de sus potencialidades futuras, se identifican para cada EID los requerimientos de infraestructura física (transporte, energía y telecomunicaciones) para estimular el desarrollo regional y mejorar la calidad de vida de su población.
- Procesos Sectoriales de Integración (PSI): se han organizado grupos de trabajo regionales para promover la armonización de políticas, planes y marcos legales e institucionales referentes al uso de la infraestructura entre los países.

A tales efectos, la Iniciativa desarrolló estudios de diagnósticos de carácter regional y puso a consideración de los países lineamientos de acción de corto, mediano y largo plazo para los siguientes PSI:

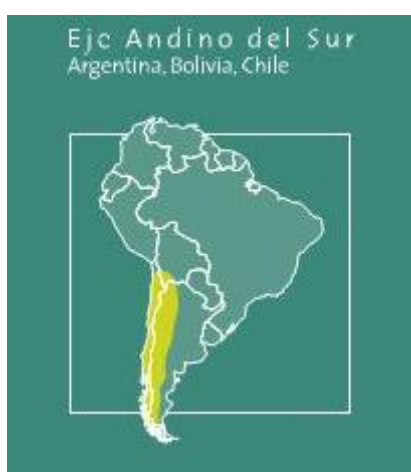
- Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
- Sistemas Operativos de Transporte Aéreo
- Facilitación de Pasos de Frontera
- Sistemas Operativos de Transporte Marítimo
- Integración Energética
- Sistemas Operativos de Transporte Multimodal
- Instrumentos de Financiamiento

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana⁹³



⁹³ Fuente: IIRSA, Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.

“El futuro de América del Sur: Construyendo la visión estratégica de la Integración física Suramericana” Taller Vesa, Octubre 2005 – M.T.O.P



La Cartera de Proyectos de IIRSA

En el marco de IIRSA, los gobiernos han conformado una cartera de 335 proyectos de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones, que representan una inversión estimada de U\$S 37.470 millones.⁹⁴

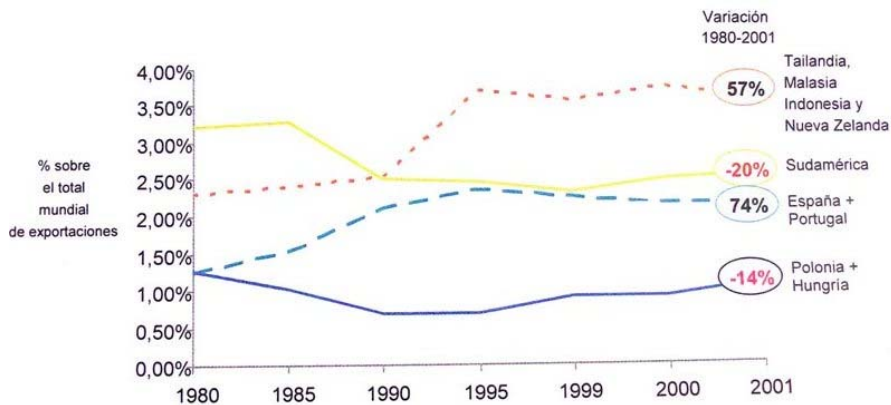
Eje de Integración y Desarrollo	Nº de grupos	Cantidad de proyectos	Inversión Estimada (millones de U\$S)
Andino	11	74	5.000
De Capricornio	4	34	2.000
Del Amazonas	6	44	2.000
Del Escudo Guayanés	4	32	370
Del Sur	2	21	1.100
Interoceánico Central	5	44	3.300
MERCOSUR –Chile	5	68	12.100
Perú – Brasil – Bolivia	3	18	11.600
TOTAL	40	335	37.470

⁹⁴ Aún no se ha conformado una cartera de proyectos para los Ejes de la Hidrovía Paraguay – Paraná y Andino del Sur

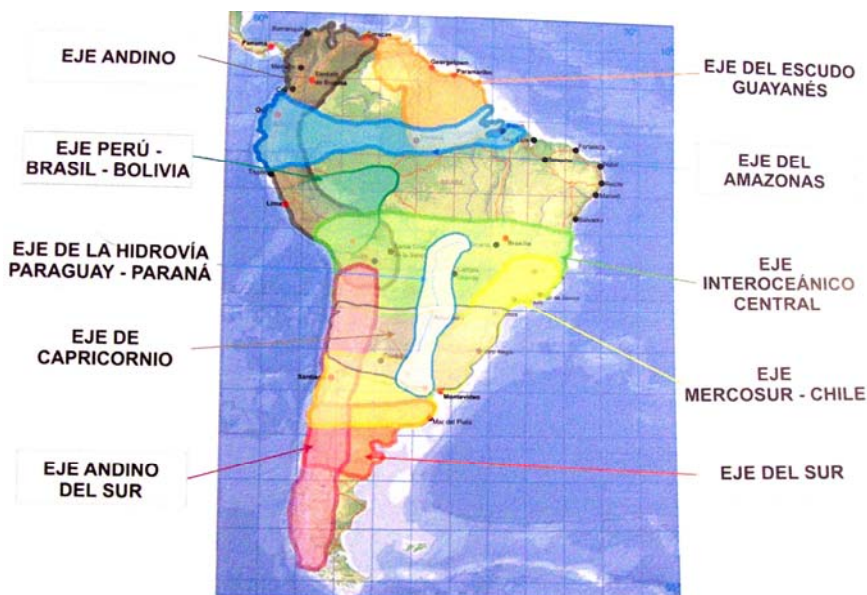
Visión Estratégica para la Integración Física

- Sudamérica es una región rica en recursos con un gran potencial
- Las economías no crecen de manera suficiente para reducir problemas de pobreza, desempleo y exclusión
- Los desequilibrios sociales aumentan a pesar de reformas de equilibrio fiscal y apertura de mercados
- Aumenta la brecha entre Sudamérica y el primer mundo y perdemos terrenos con otras regiones emergentes. Como ejemplo, incluimos la siguiente gráfica:

Participación en las Exportaciones Mundiales



Espacios de Ejes de Integración y Desarrollo



En el mapa de Ejes de Integración y Desarrollo se indican los sub-espacios que tienen alta incidencia en el desarrollo de nuestro país, señalando claramente el potencial de crecimiento en la región, en el comercio intraregional, generando una importante perspectiva de nuestro desarrollo internacional a través de las funciones de tránsito, de intercambio de materias primas, bienes y servicios de logística.

En este estudio debemos señalar los principales ejes de integración que impactan en nuestro país y en los cuales debemos participar activamente:

- Eje MERCOSUR – Chile – Agregamos como referencia relevante la inversión en grupo 2 y 4
- Eje de la Hidrovía Paraguay – Paraná – Se desarrolla más adelante
- Eje Capricornio (en el supuesto que alcance las zonas adyacentes al Río de la Plata)
- Eje Andino del Sur - complementa integración

Eje MERCOSUR – CHILE: Datos de países

- El Eje constituye una región de 3,1 millones de km², con una población de, aproximadamente, 135 millones de habitantes en el año 2003
- El 86% de la población vive en zonas urbanas, y el 14% en zonas rurales
- La población económicamente es el 64% del total, la población pasiva mayor constituye el 7% del total, y la pasiva menor el 29%
- El Eje acumula más del 50% del PBI de los países respectivos: Argentina 62%, Brasil 63%, Chile 52%, etc.
- En total, el Eje incluye el 63% de las actividades económicas de los países que lo componen

Eje MERCOSUR – Chile Inversión total Grupo 2

Grupo 2: Porto Alegre - Colonia	Inversión tot. (U\$S 1.000)
Construcción del Puente Internacional Jaguarao – Río Branco	12.000
Paso de Frontera en el corredor Mvdeo. – Chuy	s/d
Central Térmica de Ciclo Combinado	170.000
Despliegue de Red de Fibra Óptica	s/d
Licencias de Derechos de Uso del Espectro para Servicios de Telecomunicaciones Móviles	s/d
Adecuación del Corredor Río Branco – Colonia (Rutas 1,11,8,17,18)	82.280
Puente Buenos Aires – Colonia	800.000
Ruta 26: reacondicionamiento del tramo Río Branco – Paysandú	8.212
Reacondicionamiento de la ruta Mvdeo. Fray Bentos – Paysandú 1,3,11,23,12 y 2	15.535
Reacondicionamiento de la ruta Mvdeo. – Rivera	21.840
Ampliación del Puerto Nueva Palmira	10.000
Ampliación del Puerto La Paloma	30.000
Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Salto y Paysandú	93.000
Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Montevideo y Rivera	54.500
TOTAL	1.255.458

Eje MERCOSUR – Chile Inversión Total Grupo 4

Grupo 4: Mercedes – Santa Fe – Salto - Paysandú	Inversión total
Repavimentación Ruta Nacional N° 158: tramo San Francisco – Villa María	17.500
Repavimentación Ruta Nacional N° 158: tramo Villa María – Río Cuarto	22.000
Repavimentación Ruta Nacional N° 18: tramo empalme RN N° 32 – Villaguay	10.000
Ampliación Ruta Provincial N° 26: Tramo Victoria – Nogoyá	6.000
Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional 168: Túnel sub-fluvial entre Paraná y Santa Fé	16.000
Construcción Puente Binacional Salto – Concordia	12.000
Duplicación Ruta Nacional N° 158: Tramo Villa María – Río Cuarto	60.000
Construcción conexión Nogoyá empalme Ruta Nacional 14	s/d
Duplicación Ruta Nacional 19 en el tramo Ruta Nacional 11 San Francisco	60.000
Construcción Variantes Ruta Nacional 19	6.600
TOTAL	210.100

6.2.5 Corredores y redes de transporte ferroviarias de la Región

El tendido de líneas férreas en la subregión ha tenido como principal objetivo la comunicación entre centros de producción del interior y los puertos de embarque. La interconexión de localizaciones del interior doméstico ha tenido muy baja prioridad, al igual que el tendido de redes internacionales. La ausencia de conexiones físicas, las diferencias de trocha y otras discontinuidades son características de larga data en el tendido de líneas férreas en la subregión.

Como parte de los procesos de reforma económica, la mayor parte de los ferrocarriles ha sido privatizada. En Argentina como en Brasil la mayoría del transporte de carga se encuentra en manos de operadores privados, mientras que en Paraguay, y Uruguay los ferrocarriles siguen bajo administración estatal.

En la relación costo/tiempo que requiere la logística comercial internacional, dentro de la economía global, permite suponer para el modo ferroviario, por sus ventajas comparativas, una posición estratégica incuestionable.

En el caso de América del Sur, debería tenerse presente para elaborar las estrategias de transporte, el aumento previsto en el comercio con los países asiáticos, que tienen un crecimiento sostenido de su economía, mientras que la ubicación de las zonas productivas y de consumo en América del Sur, están concentradas en la costa este del continente.

En el caso particular del corredor Santos - San Pablo - Buenos Aires - Santiago - Valparaíso^{95y96}, el mismo tendría como función *además del transporte para el comercio intraregional*, el que se generaría como alternativa *intermodal terrestre*, para el comercio de los países del Mercosur: Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, con Asia y el Pacífico. Este comercio para el año 1998 totalizaba aproximadamente 85 millones de toneladas⁹⁷, de los cuales, en la actualidad, la

95 Mendoza como nudo de tránsito entre el Mercosur y Chile. 1997-Universidad Nacional de Cuyo-Facultad de Ciencias Económicas.

96 Estudio de Prefactibilidad mejoramiento conexión internacional zona central (Chile) y la Región Cuyo (Argentina)-Consorcio Túnel Juan Pablo II. Abril 1996.