

Las exportaciones de bienes crecieron a un ritmo promedio anual de 14% en la última década, lo que se suma a la buena performance en las exportaciones de servicios. Sin embargo, se ha llegado a una situación en la cual es necesario adecuar la infraestructura y los recursos para evitar que se presenten restricciones que impidan continuar con el crecimiento y por ende frenen las posibilidades de desarrollo del país.

La Unión de Exportadores del Uruguay (UEU) realizó entre setiembre y octubre de 2012 un sondeo entre sus socios para detectar las necesidades generales y específicas del sector. La encuesta consultó acerca de las percepciones de los empresarios en las áreas de infraestructura, educación, energía, innovación, medio ambiente y financiamiento.

Características del sondeo

Las respuestas corresponden a 61 empresas, de las cuales 52 son exportadoras de bienes y las restantes son exportadoras de servicios y agremiaciones de empresas exportadoras. Las exportaciones de bienes representadas suman cerca de US\$ 2.470 millones en 2011, es decir 31% del total exportado el año pasado, más exportaciones desde zonas francas que no están contabilizadas en ese total. Entre las empresas exportadoras de bienes (sin tomar las ventas desde zonas francas) respondieron la encuesta siete empresas que exportan más de US\$ 100 millones anuales, 19 de entre US\$ 25 millones y US\$ 100 millones; nueve de entre US\$ 5 millones y US\$ 25 millones; y 13 de menos de US\$ 5 millones anuales. Además hay que agregar unos US\$ 1.000 millones exportados desde las zonas francas y servicios principalmente de software y logística.

➤ **Infraestructura**

Más del 50% de los exportadores encuestados considera que las carreteras son el tema más acuciante dentro de lo que es la infraestructura del país, mientras que cerca del 40% de los exportadores consultados cree que la principal restricción al crecimiento son los puertos.

Las vías fluviales y los aeropuertos quedaron en un segundo plano en niveles similares y por último se ubican las vías férreas, aunque esto no quiere decir que no sea relevante sino que la mayoría cree que hay una mayor urgencia en mejorar carreteras y puertos.

Más allá de la forma de transporte que se utilice, se señaló la necesidad de un marco jurídico para el transporte multimodal y agilizar la tramitación de proyectos y autorizaciones para poder llevar adelante las obras e inversiones.

➤ **Carreteras**

En términos generales se señala el mal estado de las rutas, caminos y puentes, lo que tiene como consecuencia el encarecimiento de los fletes. Las rutas con mayores demandas de refacción o mejora son:

- ✓ R8, se señala que en Cerro Largo los puentes son muy angostos y antiguos y limita la carga por camión, y R7. Se propone doble vía hasta la frontera por R8 y R9 para una mejor conectividad con Brasil. Además, mejorar los 5 kilómetros del camino Binacional (Uruguay-Brasil).
- ✓ Las rutas o tramos mencionados más de una vez fueron: R12 (Ombúes de Lavalle-Nueva Palmira); R24; R21 (Mercedes-Nueva Palmira y Conchillas-Carmelo); R5; R3; R90 (arreglar y extender al Oeste hasta R5 para ser alternativa a la R26).
- ✓ Las mencionadas al menos una vez: R26, R20, R23 (Ismael Cortinas-San José), R96, R14 (Mercedes—Sarandí del Yí), R25, R54, R57, R4 (de R20 a R5), R6 (Montevideo-San Ramón y de la radial de la R26 a Vichadero, puente km 329), R27 (Vichadero—Rivera), R28, R29, R22 (de R21-Tarariras), R2, R31 (Tacuarembó—Salto, piedras sueltas) y R19 (Cerro Chato-Villa del Carmen).
- ✓ Se requieren mejoras en los caminos vecinales en la cuenca lechera.

- ✓ Se requieren mejoras en la zona adyacente al puerto de Nueva Palmira (con hormigón armado).
- ✓ Se propone habilitar un bypass para carga pesada en rutas que cruzan ciudades:
 - En Florencio Sánchez para camiones que vengan de R57, R12 y R2.
 - En R11 para Canelones y Santa Lucía.
 - Mejorar el de San José y el de Trinidad de R3.
 - En R8 Minas.
 - En R7 con R12 para evitar pasar por Tala y para evitar San Jacinto, mejorar el que existe en San Ramón.
 - En R6 en Santa Rosa para llegar a R11.
 - En R5 en Durazno falta sincronizar semáforos, cada semáforo tiene un viraje a la izquierda sin pista de viraje, dejando bloqueada la pista izquierda, lo que es peligroso.

Además, se propone habilitar más zonas de descanso y predios logísticos sobre R5 y contar con más rutas que permitan la circulación Este-Oeste por diferentes zonas del país.

Se indica que la mejora de las carreteras y puentes abriría la posibilidad al MTOP a habilitar la circulación de camiones con capacidad de carga de 38 toneladas (como en otros países incluyendo Brasil), hoy sólo se permiten 28 toneladas.

Asimismo, se planteó el problema de la prohibición de la circulación en las rutas de balastro en el norte del país cuando se registran lluvias de más de 20mm y la necesidad de eliminar las zonas inundables de las rutas nacionales.

Por otra parte, se propone acompasar los horarios de los controles uruguayos en los pasos de frontera a Brasil, el horario atención de los controles uruguayos es inferior al horario de los brasileros.

➤ Puertos

En relación a los puertos, las principales advertencias se refieren a los costos portuarios, la lentitud en el ingreso al Puerto de Montevideo y en operaciones de carga y descarga –que generan mayores costos-, la saturación de las playas de contenedores –en particular los fines de semana- y el embotellamiento zafra. Algunos encuestados indicaron que se necesitan balanzas habilitadas fuera del Puerto de Montevideo para poder entrar con más fluidez sin tener los camiones esperando y generando más costos.

Para los graneleros es un problema la baja prioridad de su carga frente a otras, se necesita un espacio específico para ellos. También solicitan cargas de graneles a barcazas en Paysandú, Fray Bentos y Salto. Mejorar las vías fluviales, en particular el Río Uruguay, dragar para que los barcos de mayor porte lleguen al puerto de Paysandú y Fray Bentos. Asimismo, reacondicionar la terminal de Fray Bentos, que cuenta con equipos obsoletos.

Los exportadores de líquidos requieren de una terminal portuaria para graneles líquidos para evitar la carga en cientos de camiones.

Se menciona el congestionamiento y la necesidad de ampliación del Puerto de Nueva Palmira y la necesidad de un puerto seco en Rivera con terminal multimodal.

Se indicó que el trámite de importación de repuestos y partes debe ser más ágil (en puertos, aeropuertos y fronteras terrestres), se encuentra poco eficiente que tome una semana retirar un bien del recinto portuario.

➤ Puerto de aguas profundas

En relación al puerto de aguas profundas se dio prácticamente un empate entre aquellos que no lo ven necesario y aquellos que sí están interesados, aunque se percibe una gran incertidumbre ya que un cuarto de los encuestados no respondió esta pregunta. Además, la respuesta depende de la ubicación del emprendimiento en cuestión en el país y las vías de acceso que tendrían para llegar al puerto.

En los casos afirmativos se planteó que es beneficioso siempre y cuando bajen los costos por una mayor competencia, se descongestionen otros puertos y los buques no dejen de entrar al puerto de Montevideo. Los interesados son de sectores variados: granos, químicos, alimentos (incluye lácteos), automotriz, frigoríficos y forestales.

➤ **Vías fluviales**

Existe interés de utilizar de forma más intensiva las vías fluviales para esto sería necesario mayor calado en el Río Uruguay, más disponibilidad de proveedores de barcas y utilizar más el tramo Paysandú-Nueva Palmira, tal vez estudiar la forma de dar algún paso desde Salto. Las empresas que hoy ofrecen los servicios no tienen precios competitivos.

La profundidad del Martín García es considerada un problema serio, que hace perder competitividad porque obliga a contratar el doble de barcos que lo que se debería. Cada barco tiene un costo fijo de recalada y, al no poder llenarlos en Uruguay, deben obligadamente recalcar en un segundo puerto en Brasil. El costo de la segunda recalada lo paga Uruguay.

➤ **Vía aérea**

De acuerdo con las respuestas recibidas, hace falta una mayor cantidad de vuelos de carga y mejorar la conectividad, en particular con Chile. Debe generarse competencia entre couriers aéreos.

➤ **Trenes de carga**

Con respecto a contar con trenes de carga los comentarios están divididos, la mitad de las empresas están interesadas en potenciar las vías férreas y la otra mitad indicó que no está interesada o no contestó. No obstante, aquellas empresas que mencionaron estar interesadas en el tren, indicaron que es **fundamental** para su crecimiento.

En particular se planteó la necesidad de una integración por vías férreas con la región, con Brasil -tanto por Rivera como por Artigas- hasta Porto Alegre y San Pablo, pero también generar conectividad ferroviaria con Argentina, Paraguay y Bolivia.

Además, se mencionó repetidamente la necesidad de conectar Fray Bentos y Nueva Palmira con Montevideo y con el posible puerto de aguas profundas. Asimismo se solicitó mejorar las herramientas de trabajo de AFE y trabajar en los siguientes tramos: Fray Bentos–Algorta, Rivera-Nueva Palmira; Montevideo-Rivera; Fray Bentos-Nueva Palmira-Conchillas; Montevideo-Cerro Chato pasando por Valentines; Canelones-Maldonado-Rocha; Guichón-Fray Bentos; Paysandú-Fray Bentos; Fray Marcos-Canelones-San Bautista-Pando; Durazno-Montevideo; Piedras Coloradas-Montevideo; BaltasarBrum–Artigas; Tomás Gomensoro-Artigas; Artigas-Salto-Montevideo; Fray Bentos-Pando; rutas 3, 5, 8 y 9.

Tanto en el caso del tren como en el puerto de aguas profundas las respuestas están condicionadas a los costos que efectivamente tengan el uso de ambas infraestructuras.

➤ Educación

El 65% de los encuestados indicó que ha tenido dificultades para contratar personal en los últimos 6 meses. Entre las principales dificultades se destaca la ausencia de trabajadores en el interior del país y en particular el desinterés por la actividad rural zafra, especialmente en el Norte del país.

Además, se menciona la falta recursos humanos capacitados, en particular la falta de mecánicos, electricistas, electromecánicos, electrónica, torneros y soldadores, algo que se repite en varias empresas. Asimismo, se menciona la falta de ingenieros de casi todas las ramas, agrónomos, químicos, técnicos prevencionistas, programadores informáticos y en algunos casos falta de administrativos, especialistas en comercio exterior, personal para manejo de maquinaria y semirremolques, así como choferes de carga peligrosa con entrenamiento específico y concientización en seguridad vial. Se necesita una mayor formación en inglés, atención al cliente y reforzar los hábitos de trabajo.

Se menciona la actitud -principalmente de los jóvenes- de falta de compromiso con el trabajo, la alta rotación, la escasa predisposición al trabajo en equipo y la ansiedad por ascender sin tener experiencia, como dificultades permanentes. Por otra parte, se menciona la rigidez en la relación laboral en materia de sueldos y despidos como restricción. Se indicó que las ayudas estatales representan un desincentivo al trabajo y se constata un abuso del seguro de accidentes de trabajo por la ausencia de control real por parte de los médicos.

➤ **INEFOP**

Consultados sobre el INEFOP, el 55,7% de las empresas indicó que conoce el organismo, el restante 44,3% indicó que no lo conocía o no contestó. Esto muestra un gran desconocimiento de la institución. A su vez, solamente la tercera parte de las empresas que conocían al INEFOP (es decir el 20% del total encuestado) lo utilizó o se encuentra en vías de utilizarlo.

Entre aquellas empresas que lo utilizaron, algunas lo evaluaron positivamente pero otras fueron muy críticas. Indicaron que se trata de un organismo muy burocrático, que no se adecúa a los tiempos que requieren las empresas privadas, que falta celeridad en la organización y en la ejecución de los cursos, que los resultados dependen mucho de la calidad de las instituciones educativas con las que se termine trabajando.

Además señalaron que es muy reducido el monto destinado por empresa como para realmente conseguir resultados visibles, que no se adecúa a realidades de zafras y, en algunos casos, se informa que no están del todo claros los procedimientos y que los formularios deberían ser electrónicos.

➤ **Energía**

Consultados acerca de la posibilidad de tener problemas de abastecimiento de energía la mayoría (65%) planteó que sin duda cree que habrá dificultades en el futuro y algunos remarcaron que en los hechos ya hay dificultades que se reflejan en los altos costos tanto de energía como de combustible, algo que afecta la competitividad de las empresas.

Si bien la mayor parte de las encuestadas no está trabajando en generación de energía renovable (65%), el restante 35% sí lo está haciendo de forma variada: biomasa, solar, eólica, etc.

Entre las empresas que respondieron que no están trabajando en la generación de energía renovable, varias indicaron que lo están estudiando. Tanto las que ya generan energía como las que lo están estudiando se mostraron desconformes con los tiempos del Estado -en particular de UTE-a la hora de realizar las conexiones. Indicaron que es necesario permitir a los emprendimientos pequeños—de por ejemplo de 1 o 2 megavatios- realizar su propia instalación y transportarla a través de la red de UTE. En particular indicaron que el precio de la UTE no cubre los costos de producción. Además, señalaron que no hay un marco normativo claro, ni la certeza de que las normas se mantengan en el tiempo.

Los encuestados sostuvieron que es necesario mejorar la matriz energética del país, incorporar gas natural a nivel industrial a costos competitivos, en particular frente a Argentina y Paraguay.

Además, indicaron que son necesarias unidades para el procesamiento de residuos,(incineradores, fosa de seguridad, etc.) adecuados y con la capacidad necesaria.

➤ **Financiamiento**

La mayoría de los encuestados, el 59%, contestó que el financiamiento no constituye un cuello de botella para el crecimiento del sector. Sin embargo, para una parte no menor de los encuestados, el 28%, el financiamiento sí es una restricción. Se trata de empresas de distinto porte y de diferentes rubros, varias son pymes. Indicaron que faltan fondos de capital de riesgo para proyectos innovadores, pese a la existencia de la ANII, y que el circuito bancario no es adecuado para esto. En particular se mencionó como restricción el límite legal de los bancos locales para dar créditos y se indicó que la prefinanciación de exportaciones debería mejorar sus tasas, además de volver a incluir a sectores a los que se le quitó dicho beneficio.

➤ **Innovación y medio ambiente**

Prácticamente la mitad de las empresas que respondieron la encuesta indicaron contar con un área de innovación dentro de la empresa. Algunas no contestaron y otras indicaron que no la tienen o no por el momento.

La gran mayoría de las empresas encuestadas indicaron que tienen un área de gestión ambiental en la empresa o, en su defecto, que están certificadas en medio ambiente, reciclan residuos y gestionan efluentes. Solamente el 20% aseguró que no realiza dichas prácticas y el 10% no respondió.

➤ **Otros obstáculos**

El costo país de Uruguay, el tamaño del mercado, las dificultades para exportar a algunos destinos, la falta de proveedores de materias primas e insumos, la demora del Estado para aprobar proyectos de inversión, la burocracia pública, los paros, los muelles costosos y -en algunos casos- el mal tiempo, son algunos de los factores mencionados que juegan en contra del normal funcionamiento y crecimiento del sector exportador.

Se propuso algún tipo de estímulo para realizar acuerdos entre las empresas y universidades que permitan que la investigación y la innovación no sean tan onerosas.

Además, se señaló la necesidad de aumentar el ancho de banda (en particular para los servicios de software) y profundizar la presencia de parques tecnológicos que operen como clusters.

Un tema puntual: se necesitan más fleteros con disponibilidad de equipos refrigerados para tramos carreteros internos para carga perecedera. Asimismo, es necesario contar con mayor capacidad de bodega refrigerada en los recintos portuarios.

➤ **Consideraciones finales**

Consultados acerca de cuál es el área más relevante para facilitar el crecimiento de su empresa, el 41% ubicó en primer lugar a la infraestructura. En segundo lugar se produjo un empate entre educación y energía. El financiamiento es la principal preocupación para el 17% de los encuestados (en general empresas medianas y pequeñas). En tanto, la innovación y el cuidado del medio ambiente no aparecen como preocupaciones relevantes en comparación con las mencionadas anteriormente.

Ante los resultados del sondeo realizado entre los exportadores, la UEU considera conveniente priorizar las inversiones en infraestructura carretera (en particular en las rutas mencionadas al comienzo del informe) y en la infraestructura portuaria, por tratarse del factor más relevante para los encuestados y por ser las vías de transporte con mayor impacto y necesidades. Sin embargo, la institución considera que no hay que descuidar los aspectos vinculados a la educación, en particular la formación técnica y profesional necesaria para seguir creciendo, y a la generación y abaratamiento de la energía. Allí habría que poner el foco de forma urgente para evitar que los cuellos de botella impidan continuar con el crecimiento obtenido hasta ahora.