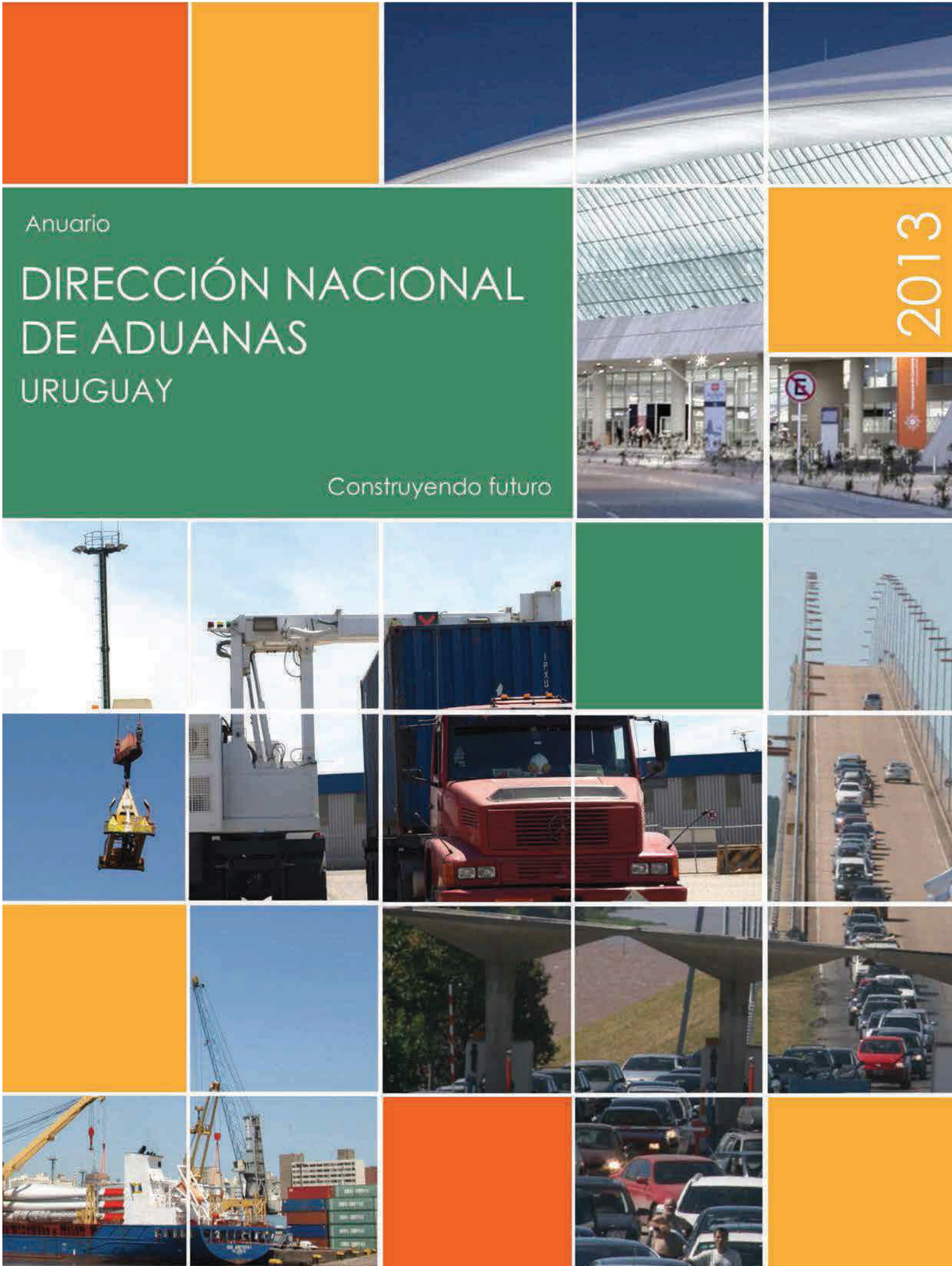


Anuario

DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS URUGUAY

Construyendo futuro

2013





LOBRAUS TOWER 2014

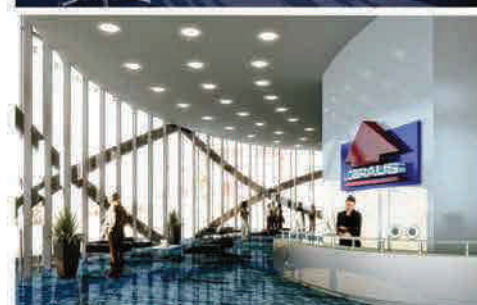
*El nuevo Faro del
Puerto de Montevideo!*

PRINCIPALES CARACTERISTICAS

- ▶ Construcción de una Torre de 21 pisos más Lobby;
- ▶ Nuevo depósito de 30.000m² en dos niveles;
- ▶ Diseño y tecnología de avanzada, con sistemas innovadores en seguridad, control y optimización de recursos en logística;
- ▶ Construcción de un Centro de Convenciones incluyendo restaurants y amenities;
- ▶ Edificio con uso de energías renovables;
- ▶ Construcción de un Parking en cuatro niveles;
- ▶ Área abierta de maniobras de contenedores y de mercaderías en general.



Lobraus Puerto Libre - Puerto de Montevideo Misiones 1590 piso 2
Tel. +598 2924 6064 lobraus@lobraus.net 11.000 - Montevideo - Uruguay



Al servicio de la sociedad

Tiempo atrás un pasajero, que había dejado olvidado en el Aeropuerto de Carrasco su riñonera, dirigió una carta a la Dirección Nacional de Aduanas agradeciendo que todo le fuera devuelto por una funcionaria. La riñonera contenía 6.000 dólares en efectivo.

Iniciativa por iniciativa, peldaño a peldaño, día a día toda la organización ha ido construyendo con esfuerzo el cambio en la cultura y en la práctica organizacional, que ese simple y sencillo hecho, a mi juicio, representa. Aunque el primer jalón fue anterior, recuerdo la elaboración conjunta de nuestra planificación estratégica, comenzando por nuestro sistema de creencias. Definimos la visión de ser una Aduana modelo internacionalmente, técnicamente autónoma, de servidores públicos profesionales e íntegros y líder de la comunidad de comercio exterior.

En estos años se ha concretado: el DUA digital (primer paso hacia una Aduana sin papeles), el pago descentralizado, el precinto electrónico (señero en América), el proyecto de Código Aduanero (hoy con media sanción legislativa), 10 Memorandos de Entendimiento en materia de Ética y Transparencia con igual cantidad de asociaciones de agentes privados de comercio exterior, el Cuadro de Mando Integral, más de 1950 cursos de capacitación para funcionarios, la aprobación del decreto de Reestructura Organizativa con la designación de las primeras 46 funciones, la firma de sus respectivos Acuerdos que pautarán una gestión por objetivos, por solo mencionar algunas iniciativas.

Muy próximamente serán operativos: los primeros procesos de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, la certificación de Operadores Económicos Autorizados y las Cadenas de Suministro Confiable con las Aduanas de Argentina y Brasil, la firma del decreto que reglamentará la distribución del Fondo por Desempeño, la plena implementación del nuevo Sistema Integrado de Inteligencia Aduanera (gestión de riesgo), entre otros nuevos procesos y procedimientos aduaneros.

Simultáneamente la Aduana uruguaya ha tenido una destacada actuación internacional desde: la Vicepresidencia regional (Américas y Caribe) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la concreción e impulso de Convenios de Cooperación con otras Aduanas (EE.UU., China, Azerbaiyán, Corea, Rusia, India, Sudáfrica, Nigeria, América Latina, España y Portugal) y la participación en diversos Comités de la OMA (Valoración, Auditoría, Sistema Armonizado, Modelo de Datos, RILO, etc.).

Se trabaja -en conjunto con otros organismos públicos y con asesoramiento privado internacional- en proyectos para automatizar y ordenar el flujo de mercaderías de y al Puerto de Montevideo y para construir una Zona de Actividad Logística en el Anillo Perimetral y Camino Manuel Fortet (que incluya un Centro Nacional de Verificación Aduanera). Se trata de proyectos a concretar en el mediano plazo.



**Director Nacional de Aduanas del Uruguay,
Cr. Enrique Canon**

Aduanas tiene por delante el desafío de responder ágilmente a las nuevas oportunidades de desarrollo que surgen para nuestro país. Se trata de mega emprendimientos industriales, comerciales, energéticos y logísticos que permitirán sustanciales cambios estructurales en la realidad económica y social del Uruguay. Al tiempo que implican rupturas de viejos paradigmas de la actividad aduanera, significan inversiones multimillonarias con fuerte impacto en el PBI y el mercado de trabajo. Tratamos de anticiparnos a los proyectos, convocando a los responsables para comprender su negocio y así implementar procedimientos adecuados acordes a la normativa y las necesidades. Me refiero a: las Nuevas Zonas Francas (Aguada Park, World Trade Center, Parque de las Ciencias, Montes del Plata, etc.), los Parques Industriales, los Parques Eólicos, la Planta Regasificadora y la prospección y explotación de hidrocarburos.

El proceso que fácilmente se describe en 40 líneas, importó ingentes y sostenidos esfuerzos de muchos (públicos y privados), confianza, ideas, intercambio, reveses circunstanciales, ensayos, errores. En síntesis: mucha energía de mucha gente. Sin embargo, nada ha sido ganado por siempre. Falta mucho por hacer y subsisten en nuestra interna grandes ineficiencias y buena parte de la cultura organizacional y prácticas pasadas. Aun así -con modestia- queremos exponer estos cambios al conjunto de la sociedad para que sólo sea uno de los ejemplos de lo realizado en la modernización del Estado uruguayo.

Sumario

- 1 Editorial: Director Nacional de Aduanas, Cr. Enrique Canon
- 4 Proyecto Puerto de Montevideo
- 6 Administración Nacional de Puertos
- 8 Precinto Electrónico
- 10 Centro Nacional de Verificación
- 13 Intergremial de Transporte Profesional de Carga del Uruguay
- 14 Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay
- 15 Lo Jack
- 16 Caminos para la Prosperidad
- 19 Operador Económico Autorizado
- 22 Asociación Uruguaya de Empresas de Servicios Expresos
- 23 Asociación Uruguaya de Agentes de Carga
- 25 Ventanilla Única de Comercio Exterior
- 28 Concepto
- 29 DUA Digital
- 30 Expediente Electrónico
- 31 Cámara de Industrias del Uruguay
- 32 Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay
- 33 Unión de Exportadores del Uruguay
- 34 Cámara Mercantil de Productos del País
- 36 Ex Ministro de Economía y Finanzas
- 38 Reestructura Organizativa
- 40 Director Nacional de Aduanas
- 42 Ministro de Industria, Energía y Minería
- 44 Uruguay XXI
- 45 Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay
- 46 Cámara de Zonas Francas del Uruguay
- 47 Terminal de Cargas del Uruguay
- 48 Código Aduanero Uruguayo
- 52 Jaime & Seré
- 53 Dirección General Impositiva
- 54 Planificación Estratégica
- 56 LOBRAUS
- 57 Montes del Plata
- 58 Incentivos por mejor desempeño
- 60 Schandy
- 62 Grupo Ras
- 63 Sistema Integrado de Inteligencia Aduanera
- 66 Responsabilidad Social Corporativa
- 69 Pasos de frontera
- 70 Frigorífico Modelo
- 71 Vicepresidencia OMA
- 77 Prefectura Nacional Naval
- 78 Centro de Navegación
- 79 Memorándums de ética
- 82 Jornada de trabajo del equipo de conducción
- 83 Uruguay: país confiable

Dirección Nacional de Aduanas

Impresora Polo S.A. / Depósito Legal N° 363.328
Diciembre de 2013



4
Puerto Montevideo,
un proyecto emblemático



36
Ex Ministro de Economía,
una mirada profunda



40
Director Nacional de
Aduanas, enfoque



42
Ministro de Industria,
desarrollo nacional



48
Código Aduanero,
un antes y un después

TAMBIÉN LA PRIMERA OPCIÓN EN SOLUCIONES INTEGRALES. LOGÍSTICAMENTE HABLANDO.

ZONAMERICA: EVOLUCIÓN DE CONTENEDORES EN TEUs 2002-2012 *



Creado como un modelo de Campus Empresarial de gran ductilidad para responder a las necesidades de las más diversas plataformas de negocios, Zonamerica ha experimentado en la última década un sistemático crecimiento también en el área de Logística y Centros de Distribución*, realizando para ello importantes inversiones en infraestructura y soluciones integrales para empresas logísticas de alto valor agregado. Una clara concepción de Campus Logístico desarrollado por Zonamerica para satisfacer los nuevos desafíos regionales del Uruguay.

* Crecimiento de TEUs durante los últimos 10 años en Zonamerica. Zonamerica, Depto. de Gestión y Control de Inventarios.



ZONAMERICA®
ESPACIO PARA CRECER | EL PARQUE

zonamerica.com

Nuevo sistema integrado de controles en accesos pondrá al puerto de cara al futuro

El Proyecto Puerto de Montevideo tiene como finalidad principal el diseño e instrumentación de un plan para racionalizar la operativa portuaria.

Mediante la modernización de procedimientos que combinen la simplificación y facilitación del comercio, con el control y la seguridad, el emprendimiento es clave en el nuevo contexto de comercio exterior que enfrenta el país.



Con la puesta en marcha de tal modernización, se obtendrá la trazabilidad y fiscalización de las mercaderías que circulan a través del Puerto de Montevideo y por los corredores logísticos que tienen estrecha vinculación con esa terminal.

El desarrollo de este nuevo Sistema Integrado de Controles en los Accesos del Puerto se encuentra en ejecución con la colaboración de la Fundación Valenciaport de España.

Objetivos

En líneas generales, el principal objetivo del mismo es el fortalecimiento de los procesos en el control de mercaderías que circulan en el puerto.

Se mejorará la eficiencia, calidad y seguridad del Puerto de Montevideo, ofreciendo servicios accesibles y transparentes para toda la comunidad portuaria, logrando que sea más competitivo, eficiente y preparado para el futuro.

Para ello, es necesario el involucramiento de todos los actores que están vinculados a la actividad Portuaria (tanto públicos y privados), en materia de aportes y soluciones específicas para cada sector.

Comunidad

Durante el 2013, la DNA ha mantenido reuniones con agentes de la Comunidad Portuaria por el enorme interés que ha suscitado el emprendimiento.

Las medidas introducidas para la mejora del control de accesos y de la operativa aduanera implican cambios en los procesos seguidos por los actores privados de la comunidad portuaria como ADAU, Cennave, Catidu, ITPC, TCP, TCM y Cupromar.

Las ventajas vislumbradas en las soluciones propuestas están motivando a estos actores a modificar y adaptar sus sistemas y procedimientos para beneficiarse de la solución.

Contexto

Este emprendimiento se hizo fundamental en el nuevo contexto de comercio exterior que afronta el Uruguay, y gracias al cual los

volúmenes alcanzados en la operación de contenedores en el Puerto de Montevideo justifican la implantación de tecnologías y procedimientos que acompañen tal crecimiento, mejorando la eficiencia y seguridad de los mismos.

En este sentido, el desarrollo del comercio ha significado el nacimiento de nuevas problemáticas y, por ende, la necesidad de un cambio en la operativa y el rol de la Aduana en las actividades portuarias.

De esta forma, dado el análisis llevado a cabo por la Dirección Nacional de Aduanas, se identificaron dificultades en el control de los accesos del Puerto. Especialmente en lo que respecta a los trámites de operaciones aduaneras; a la congestión de camiones; las carencias tecnológicas y necesidades de optimización y uso de las existentes; la insuficiencia de personal y la necesidad de mayor coordinación con otros organismos involucrados en los procesos.

Procedimientos

Es así que está previsto realizar el diseño de procedimientos de control, junto con un análisis de la estructura de costos y recomendaciones iniciales.

Por otra parte, el proyecto contempla el estudio de iniciativas y sistemas existentes o planificados, el desarrollo del procedimiento de control aduanero sin papeles para el acceso al puerto, así como la reingeniería y mejora de procesos y recomendación para la modificación de procedimientos.

En tanto, el plan también incluirá recomendaciones sobre las tecnologías a adoptar y recomendaciones adicionales para la mejora de la seguridad, control y accesibilidad al recinto portuario.

Asimismo, se plantea estructurar un modelo de inversión, organizativo y de gobernanza para la implementación de la solución final que contemplará el sistema de controles automáticos en los accesos del Puerto de Montevideo.

Para el logro de este proyecto se trabaja de manera de presentar propuestas de actuaciones a las diferentes instituciones y actores a los efectos de su validación por todos los integrantes de la comunidad portuaria.

Equipo

Las bases de los avances logrados en el proyecto se sustentan en cuatro elementos fundamentales. En primer lugar, el gerenciamiento, que en este caso está llevando el Ad-



ministrador de Aduana Montevideo, Eduardo Torderolo, en segundo lugar, el compromiso del equipo de trabajo integrado por funcionarios de la Administración de Aduanas de Montevideo con técnicos de la División Procesos, Infraestructura y Área de Tecnologías de la Información.

Por otra parte, y en tercer lugar, el financia-

miento, garantizado por la Cooperación Andina de Fomento y el Banco de Desarrollo de América Latina, que no sólo ha distinguido con este financiamiento sino que lo ha hecho con celeridad y eficiencia.

Por último, la coalición pública-privada que tiene intereses comunes en la modernización y automatización del Puerto de Montevideo.

La ANP y la DNA en el comercio internacional

Por Ing. Alberto Díaz

La Administración Nacional de Puertos y la Dirección Nacional de Aduanas tienen un rol importantísimo en las actuales cadenas logísticas tanto de importación como de exportación.

Por muchos años en nuestro país hubo gran confusión a nivel popular de que es la DNA y que es la ANP atribuyendo roles a quien no tenía.

Por muchos años las tareas de uno parecían no ser compatibles con las del otro. Estas diferencias fueron machacando y marcando en los funcionarios de cada institución y con el correr de los años el concepto "Esto siempre se hizo así" fue logrando que cada una de las empresas entonces tuviera una predisposición diferente ante la actividad portuaria en particular.

Se contraponía el control, al crecimiento de la actividad, el trasbordo o el tránsito se veía claramente de diferente manera.

Aparece la nueva Aduana, con un rol de facilitador, no solo slogan sino una actitud práctica.

Aparecen las reuniones de coordinación, las consultas cruzadas de ida y vuelta sobre los nuevos negocios y los también viejos.

Todos somos parte de la cadena logística, unos más en la puesta a disposición de la infraestructura y otros en mayor medida en la documentación de respaldo de las actividades.

¿Que necesita el sistema portuario para seguir creciendo?, o dicho de otro modo ¿qué proyectos son estratégicos?

"Todos somos parte de la cadena logística"

Dejemos de lado la infraestructura que es un capítulo aparte

Procuramos

- 1) Posibilitar el despacho directo desde el Buque, minimizar el tiempo que una carga necesita para estar habilitada a salir del recinto portuario.
- 2) Extensión del recinto portuario, mediante la figura del puerto seco o como dicen en España terminal Marítima Interior, donde la carga que se encuentre allí estará ya en el sistema portuario y podrá desplazarse libremente entre recintos de igual características (bajo el régimen de Puerto Libre)
- 3) Trabajar las 24 horas, donde sea necesario y que el tiempo para el transportista sea el mínimo posible.
- 4) Que la Ventanilla Única de Comercio exterior sea rápidamente implantada.
- 5) Que los accesos a los puertos sean ágiles, agendados y seguros desde todo punto de vista.

En todos estos proyectos esta la ANP, y esta la DNA además de otros actores relevantes.

Y nuevamente empezamos a confundir a las personas, ya que lo que dice la DNA lo dice la ANP y lo que dice la ANP lo dice la DNA.

No somos lo mismo y no lo vamos a ser, pero trabajamos juntos para hacer del Uruguay un centro de distribución Regional, en función o al servicio del país productivo.

Públicamente decimos: Cuenten con nosotros que nosotros contamos con ustedes.



Historia

La Administración Nacional de Puertos es un organismo descentralizado, que se vincula con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Tiene la competencia de la administración, conservación y desarrollo de los puertos públicos: Montevideo, Nueva Palmira, Colonia, Juan Lacaze, Fray Bentos, Paysandú, Salto.

La Administración Nacional del Puerto de Montevideo fue creada el 21 de julio de 1916 como la máxima autoridad portuaria uruguaya, por la ley Nº 5495 (artículo 11). A comienzos de la década de 1930, la ANPM amplió sus funciones, cuando incorporó a todos los puertos del país bajo su órbita institucional.

El 30 de marzo de 1944 fue colocada la piedra fundamental en el predio delimitado por las calles 25 de agosto, Guaraní, Piedras y Maciel, inaugurándose el edificio en 1949. Un año antes de la culminación de estas obras la Administración Nacional del Puerto de Montevideo pasó a denominarse Administración Nacional de Puertos.

La Ley Nº 5495 de 1916 fue modificada por la Ley de Puertos Nº 16.246, de 1992, que definió a la Administración Nacional de Puertos (ANP) como un servicio descentralizado que integra el dominio comercial e industrial del Estado, en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El instrumento legal que cambió el régimen portuario nacional, le adjudica a la ANP el control de su ejecución, el fomento de la descentralización de los puertos de la República, asegurar coordinación de actividades que se desarrollen en ellos, y velar para que los servicios se presten en régimen de libre competencia.

Descripción

El Puerto de Montevideo se encuentra ubicado sobre el Río de la Plata, latitud 34º55'S y longitud 56º14'O.

Con excepción de la bahía, la Terminal de hidrocarburos ubicada al norte de la bahía, las actuales instalaciones portuarias se encuentran en la costa este de la Bahía de Montevideo. Existen sin embargo proyectos de nuevos desarrollos a ubicarse sobre los lados norte y oeste.

La Escollera Oeste de 1.300 metros y la Escollera Este (Escollera Sarandí) de 900 metros protegen al puerto de los vientos del SO (pampero) y del S y SE, respectivamente. Esta protección se ve reforzada por un dique de cintura ubicado justo frente a los muelles operativos.

La superficie acuática del puerto se divide en tres dársenas (Dársena Fluvial, Dársena I y Dársena II). La superficie terrestre es de aproximadamente 110 hectáreas, mayormente dedicada a operaciones. Existen proyectos en curso para continuar ampliándola.

La longitud total de muelles es de más de 4.100 metros, y llegará a casi 4.500 metros en el corto plazo, no bien finalicen las obras del nuevo Muelle C.

Los vehículos carreteros ingresan al recinto portuario y salen del mismo por dos portones de acceso (Acceso Maciel y Acceso Florida). Como parte de un proyecto para racionalizar la circulación del tránsito vehicular dentro y alrededor del recinto portuario, se ha instalado un nuevo portón (Acceso Norte) para determinadas categorías de cargas, que se espera esté funcionando a pleno en corto tiempo.

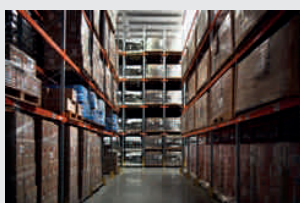
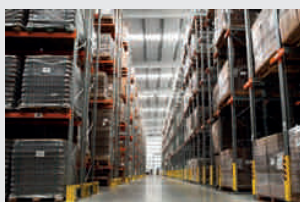
La Aduana en la historia

Hasta 1726, año de la fundación de la ciudad Plaza Fuerte y Puerto de Mar de San Felipe de Montevideo, no puede decirse que existiera nada parecido a un puerto sobre la costa de la bahía.

PoloOeste



El Parque Logístico del futuro, HOY.



Camino bajo de la petisa 5308 - Montevideo

Tel.: (598) 2315 3312

info@polooeste.com.uy

www.polooeste.com.uy

Un emprendimiento de:





Tecnología aplicada al control de cargas para un seguimiento seguro y eficaz

Más de 58 mil precintos electrónicos monitoreados, tanto en cargas sueltas como en contenedores, son controlados por el Centro de Monitoreo de la DNA. El dispositivo instalado permite efectuar el control y seguimiento satelital de los tránsitos en territorio aduanero nacional, aportando seguridad y fluidez al tráfico.

En el marco de la estrategia de Vigilancia Aduanera, de menos y mejor control, para lograr la facilitación del comercio internacional, el sistema de Precinto Electrónico contribuye a tal fin.

El sistema es utilizado en todas las operaciones de tránsito que se realizan por parte de las unidades de transporte que movilizan carga dentro del territorio nacional. Actualmente, el 100% de las mercaderías en contenedores son precintadas por cinco empresas privadas cuya tecnología fuera homologada por Aduana para prestar el servicio en el 100% de los puntos aduaneros del país. Mientras que de las cargas sueltas, se controla el 35% de

la operativa, estimándose que para abril de 2014 alcance el 100%.

El proyecto se realiza con la colaboración de empresas privadas autorizadas instaladas en todos los puntos aduaneros de tránsito del país, que precintan electrónicamente mercaderías en contenedores y en cargas sueltas (BREAK BULK).

Descripción

El dispositivo colocado en cada tránsito, permite realizar el seguimiento satelital del mismo. El precinto envía señales al Centro de Monitoreo de la DNA, donde se controla la seguridad de la carga transportada, que se respeta la ruta señalada para la operación y

que se cumpla en el tiempo estipulado el recorrido del medio de transporte.

El Centro de Monitoreo es la unidad especializada encargada de monitorear los siete días en la semana las 24 horas del día, los 365 días del año, los tránsitos precintados electrónicamente. También realiza la coordinación de respuesta ante incidentes, auditorías de los equipos utilizados y análisis de tránsitos ante desviaciones o cualquier otra incidencia que presuma una maniobra ilícita. Ante la constatación de alertas el personal asignado al CMA envía alertas a las sedes de vigilancia que operan en cuatro puntos estratégicos del país a efectos de que equipos técnicos intervengan

el medio de transporte donde se haya detectado la alerta.

Gracias a esta tecnología, los principales puntos de seguimiento son:

- Mercaderías entrando o saliendo de recintos aduaneros.
- Vehículos estacionados en zona de descanso o detenidos, fuera de ruta o demorados.
- Apertura y cierre de precintos.
- Alarmas por salida no autorizada del recinto.
- Precinto electrónico violado.
- Acceder a información descriptiva de cada movimiento de mercancía.
- Gestionar la vinculación con las declaraciones aduaneras.

Beneficios

La institución logra presencia total en la cadena del proceso de un tránsito, mediante la aplicación de tecnología, permitiendo ejercer un control eficiente. En tal sentido, se conoce en todo momento el estado de la carga en tránsito dentro del proceso operativo, así como la ubicación geosposicional de la misma. Este conocimiento ha permitido identificar, mediante análisis de indicadores, aquellos puntos a los cuales orientar los esfuerzos para garantizar la eficiencia.

Por otra parte, como contrapartida de las garantías que ofrece esta tecnología, la Aduana brinda a las operaciones con precinto electrónico la habilitación de horarios nocturnos para desarrollar el tránsito, algo que está restringido si no cuenta con esta garantía, y el establecimiento de zonas de descanso en las que el transportista puede detenerse, en caso de que lo requiera.

Adicionalmente, el proceso de declaración se ha simplificado y se han eliminado formularios en papel. Se ha logrado un impacto positivo en las primas de seguro y hasta ahora, se ha logrado evitar el robo de mercaderías en tránsito.

Asimismo, ha habido un cambio en el pensamiento de la comunidad del comercio exterior. Lo que era y es indudablemente un costo, los operadores han comenzado a percibir que también es una inversión que diferencia al país, a la hora de vender servicios a sus clientes en el exterior.

El costo agregado por la utilización de precintos electrónicos, ha sido estimado en el 0,033% del valor de las mercaderías. También,



con la aplicación de esta tecnología es posible realizar procesos automáticos en operaciones con depósitos extra portuarios (llegada automática) sin la necesidad de haber funcionarios aduaneros para realizar la misma.

Integración

Las empresas prestadoras del servicio de Precinto Electrónico son responsables por sus dispositivos y deben por lo dicho anteriormente tener personal para el precintado y desprecintado de cargas en todos los puntos aduaneros del país. El tráfico de dispositivos una vez utilizados, así como la recarga de las baterías de los equipos, es de cuenta del prestador del servicio.

La Dirección Nacional de Aduanas optó por el sistema de homologación en base a exigencias técnicas, atento a que asumir por sí el servicio no estaría dentro de sus cometidos y por otro lado, licitar el mismo, generaría un monopolio inconducente en aras de la iniciativa.

De este modo, la responsabilidad ante la Dirección Nacional de Aduanas de indicar frente a cada operación cuál será la empresa que brindará el servicio, quedó asignada al Despachante de Aduana que gestiona el permiso aduanero.

Obligaciones

Entre las obligaciones de las empresas homologadas para prestar el servicio de Precinto Electrónico, cuyo cumplimiento es controlado por la DNA, se encuentran:

- La obligación de universalización del servicio. Esto es, ninguna empresa homologada puede estar ausente de un corredor que una dos puntos

(origen/destino) en cualquier distancia del territorio nacional. Este requisito previene el hecho de que las empresas exploten solamente los corredores más rentables.-

- Constituir un Centro de Monitoreo de la Empresa (CMO) en el territorio nacional.
- El personal para el precintado y desprecintado no debe tener vínculos laborales con otro tipo de operadores de comercio exterior.
- La empresa precintadora es responsable del mensaje electrónico de activación de viaje, mensaje que se transmite por medio del Sistema Lucía (Sistema de comercio exterior de Aduana)
- La empresa debe estar radicada en el país y contar con aprobación en cuanto a su solvencia económica para el desempeño del servicio.
- Comunicación trimestral de costos del servicio y en toda oportunidad donde se registre un cambio de costo.

Tecnologías en dispositivos

- Conectividad GSM: UDP o TCP/IP, doble SIM para operar complementariamente mediante SMS
- Batería: operativa y reportando durante 96 – 120 horas con una cadencia de reportes cada 30 segundos
- Memoria interna para auditoría a demanda (8640 últimas posiciones, 72 horas reportando cada 30 segundos)
- Tiempos de colocación en contenedores: -3 minutos (1 persona) -en camiones con cubierta de lona 10-15 minutos (2 personas)

Una solución ideal para la operativa del tránsito de mercaderías en frontera

La instalación del Centro Nacional de Verificación Aduanera en Montevideo resultará funcional a los objetivos de la Dirección Nacional de Aduanas ya que posibilitará un control más eficaz y eficiente de las cargas. Entre otros, le permitirá a la Intendencia de Montevideo inhabilitar la circulación de tránsito pesado en la ciudad.

En el marco de la creación de una Zona de Actividad Logística en Montevideo (ZAL), la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND), la Intendencia de Montevideo (IM) y la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) establecieron un compromiso para la creación del primer Centro Nacional de Verificación Aduanera (CNVA).

Un Centro de Verificación de mercaderías es aquel en donde la DNA realiza la verificación física de mercaderías ingresadas o para egresar del país. Por otro lado, el concepto de Zona de Actividad Logística refiere a un centro, en un territorio definido, en el que todas las actividades de transporte, logística y distribución de mercancías, tanto para el transporte nacional e internacional, se llevan a cabo por diferentes operadores sobre una base comercial.

Por tanto, la creación de un centro logístico y de verificación es la solución ideal para facilitar el tránsito de mercaderías en frontera y así agilizar la disponibilidad de las mismas por parte de los operadores privados, disminuyendo sensiblemente los tiempos de espera.

El CNVA es parte del Programa este organismo, "Uruguay Tránsito Seguro", que además incluye la readecuación de los límites jurisdiccionales de las distintas administraciones de aduana, adecuándolas a las necesidades actuales del comercio exterior; la implementación de precintos electrónicos y la creación de bases regionales de vigilancia.

El Proyecto incluye que se realicen allí todas las actividades de contralor necesarias por parte de los organismos del Estado que intervienen habitualmente, como el Ministerio

de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), así como el Ministerio de Salud Pública (MSP), entre otros.

En relación a los servicios a privados, se contará con playa de almacenamiento de contenedores, depósitos para almacenamiento de mercadería, servicios de vigilancia, oficinas para empresas, locales de cobranzas, estación de servicio, parking para camiones, minimercados, hotel, parking para vehículos livianos y baños, entre otros servicios.

Intendencia

Contar con un centro logístico es necesario para resolver los problemas fundamentales de ordenamiento territorial y vial de la Intendencia de Montevideo, quién planea realizar en el lugar, la desconsolidación de mercadería proveniente de camiones de gran porte, a vehículos de menor tamaño.

En este sentido, su Programa de Movilidad Urbana establece la prohibición de que la carga pesada ingrese a Montevideo. Esto implica que toda la carga pesada que hasta el momento entraba la capital del país, necesitará un lugar seguro para desconsolidar. Por este motivo, pretende intensificar la fiscalización en los puntos neurálgicos de ingreso a la capital.

Estudios

La CND, organismo gestor del proyecto, ha realizado el estudio de prefactibilidad y actualmente se encuentra desarrollando el proyecto de factibilidad.

El estudio de prefactibilidad identificó la ubicación óptima, se estudiaron esquemas de gestión, financiamiento y se determinó la necesidad del centro.



Los resultados:

- 40 hectáreas, con posibilidad de ampliación.
- Playa de almacenamiento de contenedores, depósitos para almacenamiento, servicios para transportistas y oficinas públicas.
- Inversión aproximada de US\$ 70 millones.
- Proyecto autosustentable.

Actualmente, la CND se encuentra trabajando en la consecución del Proyecto de Factibilidad de la ZAL, analizando los siguientes lineamientos:

- complementar estudio prefactibilidad;
- demanda;
- oferta;
- diseño del layout óptimo;
- costos;
- impacto ambiental y territorial;
- impacto socioeconómico en la zona



y para el sector logístico regional;

- modelo financiero;
- modelo de negocios; y
- análisis de riesgos

Ubicación

La ubicación del CNVA-ZAL se limita a las inmediaciones de Montevideo, sobre las rutas 1, 5 o 102, más precisamente Ruta 102 (anillo perimetral) entre Cno. Fortet y Avenida César Mayo Gutiérrez.

Las estimaciones iniciales indican que la dimensión del proyecto debería estar en el entorno de las 40 hectáreas, habiendo previsto la posibilidad de ampliarse 20-30 hectáreas más.

Compromiso

El contrato estableció el compromiso de Aduana en la instalación de un Centro de Verificación Aduanera dentro de la Zona de Actividad Logística de Montevideo (ZAL).

Actualmente, se encuentra en proceso la selección de una empresa consultora que colaborará en el diseño de los procesos y del layout óptimo.



LOJACK

CONTAINERS

PRECINTOS ELECTRÓNICOS.
AL SERVICIO DEL PROYECTO URUGUAY
"TRÁNSITO SEGURO"



Los Precintos electrónicos con GPS están homologados por la Dirección Nacional de Aduanas para su uso en forma obligatoria en todos los transportes de carga que circulen dentro de la República Oriental del Uruguay.

Para más información comuníquese con nuestras sucursales o Ingrese en www.lojack.com.uy

Sucursal Montevideo

Piedras 690, Montevideo
(00598) 2915 4646

Sucursal Punta del Este

Av. Artigas, Rotonda de la parada 5 de La Mansa
(042) 49 9169 (desde Montevideo)
49 9169 (desde Punta del Este)

Importante evolución del transporte: más profesionalización y capacitación

Por **Hermes Grassi**

Hermes Grassi atraviesa su tercer período al frente de la Mesa Directiva de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga del Uruguay (ITPC).

El titular de la organización empresarial aportó su visión respecto a la situación por la que atraviesa el sector y a la evolución experimentada durante su gestión.

“Hemos mejorado constantemente los servicios, buscando solucionar y mejorar las condiciones de trabajo de los camioneros, en relación a la agilidad lograda en la operativa en puertos y zonas de descarga. Desde aproximadamente cinco años visualizamos una importante evolución en los diferentes aspectos vinculados al sector, por lo cual estamos conformes, y percibimos que los colegas también lo aprecian. Personalmente, evalué los resultados con satisfacción y conformidad al observar un parque automotor moderno, que cumple con eficacia los compromisos asumidos en los contratos, y otorga respuestas adecuadas a las exigencias y requerimientos impuestos por el mercado en los distintos rubros de actividad. Por tal razón, considero que transitamos por un buen período de la mano del crecimiento experimentado en la economía.

Sobre el grado de informalidad que aún persiste en el sector, el presidente de la Mesa Directiva de ITPC evaluó hasta qué grado llega este fenómeno.

“Nuestro objetivo es llegar a eliminarla, ya que este problema produce importantes perjuicios a los transportistas que cumplen fielmente con sus compromisos y obligaciones. Su erradicación definitiva permitirá trabajar de manera más eficaz y dejar de competir con quienes lo hacen de esa forma. Al respecto, entendemos que si se decidiera bajar la incidencia del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en el costo del flete, se podría reducir notoriamente la informalidad de otra forma, permitiéndole al gobierno recaudar más y ordenar mejor los aportes y las condiciones de trabajo”.

Planteados en general los aspectos que afectan al transporte de carga por carretera, Grassi expli-

có la forma en que ITPC le hace llegar las inquietudes a las autoridades a nivel del Ejecutivo.

“Nuestra institución posee un diálogo fluido y constante con los representantes públicos involucrados en esta materia, sea con los Ministerios de Economía y Finanzas (MEF), de Transporte y Obras Públicas (MTO), autoridades portuarias, de las Intendencias Municipales, y los organismos competentes. Es así como permanentemente realizamos planteos, desde la óptica del transportista, dirigidos a colaborar

“Transitamos por un período de crecimiento”

en la evaluación y desarrollo de planes y proyectos que no solo beneficien al sector sino también a la comunidad. El progreso no depende de una rama de actividad, se logra con el trabajo de la sociedad en su conjunto.

Cabe destacar que ITPC integra el Órgano de Control (OC) junto al MEF y al MTO, donde se trabaja en el análisis de información selectiva, básicamente en los asuntos relativos a las cargas, para conocer qué tipo de camiones circulan por qué lugares y cuánto peso transportan, a partir de lo cual se han detectado ciertas irregularidades que son notificadas al MTO.

En materia de Aduanas, consideramos importante subrayar el sistema de precinto electrónico implementado por la administración, el cual otorga seguridad y eficacia al control y seguimiento de la carga contenedorizada.

Por otra parte, comenzará a implementarse un documento electrónico, el cual ha sido previsto por Ley 17.296 de 2001, denominado Guía de Carga. En su dinámica de trabajo, el sistema obliga a declarar el Contratante y la partida y destino de los viajes en forma electrónica.

Respecto a los desafíos que tiene en su horizonte la ITPC, Grassi trazó varios lineamientos.

“A nivel institucional, principalmente continuaremos la línea trazada por los integrantes de la Directiva, en el sentido de mantener un estilo serio de trabajo y de credibilidad respecto a la información con la cual se trabajan



La Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay (I.T.P.C.)

es una organización empresarial con personería jurídica que nuclea Asociaciones gremiales y Cámaras empresariales compuestas por empresas dedicadas al transporte de carga por vía terrestre.

y elaboran los proyectos que planteamos a la veintena de gremiales asociadas y a las entidades, sean públicas y privadas, con las cuales se vincula directa o indirectamente nuestra labor, buscando siempre el beneficio colectivo y el de la sociedad en su conjunto, dada la importancia que reviste el transporte para la economía del país.

En los últimos tiempos adquirimos y acondicionamos nuestra propia sede ubicada en la calle La Paz, la cual dispone de las comodidades suficientes para atender las distintas áreas en la que desplegamos nuestra labor. La infraestructura se ha diseñado de manera de ofrecer un lugar físico espacioso donde reunir a los transportistas de los distintos rubros de actividad, dotándola de espacio suficiente para estructurar áreas para reuniones, sectores administrativos y técnicos.

En cuanto al proceso de profesionalización promovido desde nuestra institución, también apreciamos avances trascendentes derivados del desarrollo de numerosos cursos orientados a la capacitación de choferes y empresarios, que permiten elevar los índices de productividad y competitividad del sector”.

“La capacitación para elevar la productividad”

En el plano operativo del transporte en general, buscaremos profundizar el trabajo realizado en el puerto de Nueva Palmira,

el cual comenzó hace algo más de dos años, y hoy es reconocido por los diferentes actores relacionados a la operativa. El trabajo se viene haciendo en forma mancomunada con las autoridades de la Administración Nacional de Puertos, del MTO, operadores de las terminales privadas y alcaldes pertenecientes a la zona.

En la búsqueda de una mayor competitividad

Por Mauro Borzacconi

El transporte de carga por vía terrestre tiene la gran característica de servir como interconexión con otros medios de transporte, siendo, en ocasiones, complemento de ellos.

Actualmente, su condición ha ido experimentando importantes avances debido al alcance tecnológico de nuestros mercados, por ejemplo, en lo que refiere al control de la flota de camiones, lo cual permite a los usuarios tener un mejor manejo de las cargas y disminuir los costos.

Pero, sin perjuicio de la debida tarea de los propios transportistas en cuanto a la búsqueda de una mayor competitividad, resulta imprescindible la sinergia con el sector público, y en especial, con la Administración Aduanera, organismo encargado de fiscalizar el pasaje de las mercaderías que son trasladadas en diferentes medios de transporte, entre ellos, en lo que aquí importa, el camión.

Y si hay algo que corresponde elogiar con respecto a la presente Administración, es la generación de puentes que permitan coordinar medidas de facilitación en materia de comercio, en general, y de transporte, en especial, aún cuando existen intereses y fines diferentes.

“Resulta imprescindible la sinergia con el sector público”

Pero esas diferencias, no han impedido la implantación del “precinto electrónico”, instrumento que ha permitido consolidar la imagen de Uruguay como un “país serio” y de excelente reputación en cuanto al pasaje de mercaderías en tránsito. De igual manera, a pesar de esas discordancias, se han implementado con éxito una serie de modificaciones en materia de simplificación operativa y documental, con relación al transporte internacional, y por último – no por inédito menos importante – se ha suscrito entre ambas instituciones (CATIDU y Aduana), un “Memorandum de Entendimiento sobre Ética y Transparencia” en

el cual se reconoce que en el ámbito de la actividad aduanera resulta necesario fortalecer la participación de todos los actores públicos y privados, como forma de prevenir y combatir la corrupción, además de lograr una gestión eficiente y responsable, comprometiéndose por tanto, a trabajar en la aprobación de un Código de Ética para ambos organismos.

En definitiva, las relaciones entre ambas instituciones se han consolidado de manera importante, lo cual resulta beneficioso para ambas partes. Sólo resta esperar que las mismas continúen profundizándose en pos de un país más desarrollado, con un transporte más activo y competitivo y una Aduana más transparente y eficaz.



Descripción

La Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay - CATIDU -, es una asociación civil creada el dos de diciembre de mil novecientos setenta y uno, a instancias de un conjunto de empresarios que con altura de espíritu y procedimiento, decidieron aunar esfuerzos para posicionar de la mejor forma posible a una actividad en la que si bien competían, lo hacían de forma circunstancial y los llamaba a actuar en conjunto sobre la base de grandes principios nacionales. Los socios fundadores fueron las siguientes empresas: “Carlos Patrón S.A.”, “Nicolás González S.A.”, “Emery Bross S.A.”, “SUTAF S.A.”, “Antonio Dos Santos”, “Urbarr Ltd.”, “Sabini Hnos.”, “Trinsa S.A.” y “Transportes Cuñetti Ltda.”

CATIDU es un emprendimiento generado sin fines de lucro y con la siempre clara prescindencia de toda motivación política, ideológica, filosófica o religiosa.

Esta dirigida por un Consejo Directivo compuesto por siete miembros elegidos por intermedio de elecciones que se realizan periódicamente cada tres años. Los miembros del Consejo Directivo son las personas físicas electas y no las personas jurídicas que aquellas representan.

Los cargos del Consejo Directivo responden al siguiente detalle: Presidente, Vicepresidente, Secretario, Tesorero, Primer Vocal, Segundo Vocal y Tercer Vocal. El Presidente del Consejo Directivo es el representante oficial de la Cámara. Siempre que no medie resolución especial en contrario, sólo el Presidente del Consejo Directivo o quien haga sus veces, puede hablar a nombre de la Cámara.

El Consejo Directivo se reúne todos los días miércoles en la Sede Social de la Institución, ubicada en la calle Magallanes 1986 de la ciudad de Montevideo; y dentro de sus facultades directas se encuentra la de designar las Comisiones de Trabajo que deben asesorarlo en los asuntos de su resolución o estudio.

Actualmente existen las siguientes Comisiones de Trabajo: a) De Asuntos Institucionales; b) De Asuntos Internacionales; c) De Asuntos Aduaneros y de Seguros; d) De Asuntos Laborales; e) De Asuntos Técnicos y Operativos; y f) De Asuntos Administrativos y de Gestión.

Fines

- Impulsar el desarrollo del transporte terrestre uruguayo como factor importante en el desarrollo económico nacional.
- Constituir un transporte lo más eficiente posible con vehículos modernos y especializados.
- Buscar la permanente reducción de costos y la mejora y coordinación de las prestaciones.
- Planificar en forma anticipada las prestaciones de transporte y sus ampliaciones y modificaciones, formulando recomendaciones a quienes corresponda.
- Dar apoyo sectorial organizado a las autoridades nacionales.
- Investigar en forma permanente la problemática global del transporte automotor internacional y nacional.
- Lograr el reconocimiento del transporte automotor internacional como una actividad de interés público calificada, con las mismas franquicias, derechos, deberes y ventajas que gozan otros sistemas de transporte internacional a nivel nacional e internacional.

La Aduana en la historia

Con el correr de los años, ya en 1740, existía un intenso tráfico de embarcaciones menores entre Montevideo y Buenos Aires debido a que se realizaba aquí el transbordo de los buques de ultramar con mercaderías destinadas a ese puerto. Lo que se explica, porque nuestra bahía ofrece mayor calado y abrigo que Buenos Aires, tenía ya entonces depósitos sobre la costa y las tripulaciones se habían acostumbrado a proveerse de agua potable en los pozos del Rey, en la Aguada.

Había así un intenso tráfico de embarcaciones menores con Buenos Aires y las mercaderías eran cargadas sobre la costa de una ensenada que existía entonces entre las actuales calles Misiones y Juan Carlos Gómez, sobre la que se había practicado una abertura en la muralla, que, por esa razón, se conocía como “El Boquete”; parte de esa ensenada fue rellenada en época posterior.

Uruguay tránsito seguro

Por Federico Abadie

Sin duda, el proyecto más resonante de todos los que implemento la Dirección Nacional de Aduanas, a nuestro juicio fue la implementación del Precinto Electrónico, para seguimiento y control de la carga en Contenedor, y la carga suelta Enlonada.

Personalmente encare este proyecto en el 2008, fuimos presentándolo a los integrantes de la cadena logística, y finalmente a la Dirección Nacional, del momento.

Nuestra propuesta quedó, estancada, hasta que finalmente al asumir la Dirección, el Cr. Enrique Canon, designó Adscripto a Jorge Iribarregaray, , pudimos replantearla y fue recibida con muchísimo interés, y se avanzó en pocos meses lo que nos costó años anteriormente.

Presentamos a toda la comunidad logística una prueba, EN VIVO, del sistema, en las instalaciones de ADAU, organizada por la Dirección Nacional.

Se realizó la instalación de un precinto electrónico, en el puerto, a un transportista, quien efectuó un recorrido breve que le fue revelado 2 minutos antes de salir.- Le dimos inicio al viaje y desde un pantalla gigante, 120 integrantes de la comunidad logística, vieron on line el seguimiento de la carga.- Ese fue el puntapié inicial, luego el proyecto sufrió modificaciones, hasta tener el formato final de llamar a empresas a homologar el producto, y arrancar finalmente el 19 de Diciembre 2011.

El Mecanismo, permite cerrar herméticamente la carga, el dispositivo contiene un GPS, que permite el monitoreo constante ,desde su ingreso hasta su destino.- El dispositivo permite la detección de una detención inesperada, un desvío de la ruta establecida, y el intento de apretura forzada, o intento de violación del dispositivo.

Hoy cubrimos vigilancia electrónica en el Puerto de Montevideo, las Áreas de Control

integrado de las Aduanas de Salto, Paysandú, Fray Bentos, Rivera, Rio Branco, Acegua, las Zonas Francas, Zona América, Nueva Helvecia ,Libertad, Colonia, Punta Pereira, Nueva Palmira, UPM, Rivera, Parque de las Ciencias, Aduanas de Bella Unión, Chuy, y Rocha, Depósitos fiscales, y próximamente depósitos Portuarios y Aeropuerto, controlando todos los tránsitos de todo el País.

Uruguay se ha convertido en modelo para la región , y el mundo que ya mira con interés como se ha logrado este proyecto, que como todo en nuestro País, comenzó con dificultades, rechazo, de algunos sectores, que no estaban acostumbrados al control, pero que ya está implementado y aceptado, superando los 50.000 tránsitos monitoreados.

Una verdadera, fusión de intereses entre lo público y lo privado, con resultado efectivo, demostrando que cuando las voluntades suman, se puede.

Es de destacar el rol fundamental que tuvo la gremial del transporte, en el éxito de esta iniciativa, siendo un actor de primera línea en esta cadena, la seriedad y la flexibilidad ,para adaptar el sistema, y la colaboración de sus asociados, hicieron viable la operativa.

Las empresas homologadas me han distinguido, en el 2012 con la Presidencia de la CAPREU, (Cámara de Precintadores Electrónicos), ámbito en el cual las empresas concentramos los problemas comunes, que trasladamos a los diferentes ámbitos de la DNA.

Somos generadores de empleo en toda la República, ya que que cubrimos todos los puntos aduaneros, a lo largo y ancho de nuestro País.

Cierro con las mismas palabras con las que comenzamos esta nota, URUGUAY TRANSITO SEGURO, el mas resonante proyecto obra de esta Dirección Nacional.



Lojack Corporación

Empresa de origen americano con sede en Boston. Cotiza en NASDAQ (LOJN). Más de 20 años de liderazgo a nivel mundial. En EE.UU. es utilizado exclusivamente por la policía de ese país, manteniendo una efectividad del 90% durante todos los años que ha estado en el mercado.

La empresa tiene cobertura en 22 Estados de EE.UU. que presentan las mayores tasas de robo de vehículos y la mayor densidad de población. Lojack mantiene estrechas relaciones y alianzas en forma global con compañías de seguros y terminales automotrices para impulsar programas de desarrollo conjunto.

Lojack está presente en más de 30 países. Más de 4 millones de vehículos instalados. Más de 250.000 vehículos recuperados por un valor superior a los US\$ 5 mil millones de dólares.

Lojack en Uruguay

- Dos Centros de Instalación - Montevideo y Maldonado
- Acuerdos con Compañías de Seguros
- Acuerdo con el Ministerio del Interior en el rubro comunicaciones
- La presencia regional potencia y abre oportunidades de negocios regionales (Ej. R&SA, Mapfre, AIG, Kia Motors, Renault).

Lojack en Argentina

- Car Security S.A.: Licenciataria exclusiva en Argentina desde 1998
- Más de 650.000 clientes activos
- Más de 40 centros comerciales
- Múltiples soluciones para el cuidado del vehículo, el hogar y la computadora
- Acuerdos preinstalados con las principales automotrices
- Más de 10.000 instalaciones mensuales del servicio de localización vehicular
- Más de 9.500 vehículos recuperados durante el 2011
- Certificación ISO 9001:2000 y CESVI Sistema

Lojack en Chile

- Centro intaslador en Santiago de Chile
- Brinda los servicios de Localización de Vehículos, Gerenciamiento de Flotas, Lojack For Laptops y Accesorios de Seguridad Cobra

Tecnología

Lojack ha desarrollado un sistema que por su gran adaptabilidad puede instalarse en distintos tipos de vehículos.

Antenas activadoras y reportadores e instaladas estratégicamente en todo el país (principales capitales de provincias, ciudades, rutas y pasos fronterizos).

Centros operativos localizados en puntos críticos del país, conformados por 10 aviones y una gran flota de vehículos.

Los móviles y aviones están equipados con instrumental que les da capacidad para activar y reportar posición de vehículos robados.

Red de cobertura en todo el país ante siniestros de cualquier índole.



Uruguay y Estados Unidos juntos en una iniciativa para fortalecer la gestión fronteriza

En julio de 2013, el gobierno de Estados Unidos formalizó su invitación para que la Aduana uruguaya participe del proyecto de gestión fronteriza y facilitación del comercio, “Caminos para la prosperidad”. El proyecto internacional ha fortalecido las asociaciones públicas-privas para aumentar el conocimiento técnico sobre las aduanas del país norteamericano.

Este proyecto se enmarca en el Acuerdo Marco sobre Comercio e Inversión (TIFA, por su sigla en inglés) y en el protocolo de Facilitación del Comercio entre los Estados Unidos y Uruguay, así como en esfuerzos bilaterales en aduanas y facilitación del comercio.

En el lanzamiento de la iniciativa, estuvieron presentes la Embajadora de los Estados Unidos (EE.UU.), Julissa Reynoso; el ex Ministro de Economía y Finanzas, Fernando Lorenzo; y el Director Nacional de Aduanas, Enrique Canon.

Participantes

El proyecto se consolidó con la creación de un grupo de trabajo público-privado que realizó reuniones periódicas desde mediados del 2013.

Es así que en este compromiso han participado representantes de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA), del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), de la Administración Nacional de Puertos (ANP), de la Cámara EE.UU.-Uruguay, de la Unión de exportadores del Uruguay, de la Cámara de Industrias del Uruguay, de la Cámara Nacional de Comercio, de la Asociación de Despachantes de Aduanas, de la Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expreso, de la Terminal de Cargas del Aeropuerto de Carrasco y de la Embajada de EE.UU.

Etapas

El proyecto tiene tres etapas y se prevé que finalice en julio de 2014. En una primera fase, el grupo de trabajo norteamericano realizó viajes de planificación y evaluación para analizar la realidad de la aduana uruguaya.

La información relevada en tal ocasión, fue utilizada para la fase dos del proyecto que tuvo como objetivo realizar conferencias de capacitación y mesas redondas públicas- privadas que abarcaron los temas previstos por el grupo extranjero.

En esta etapa, el grupo de trabajo público-privado organizó un primer seminario – taller, que se realizó en la Cámara Nacional de Comercio el 28 y 29 de agosto, y en donde se trataron temáticas relacionadas a Ventanilla Única y Operador Económico Autorizado, entre otros.

Posteriormente, por motivos internos del gobierno de Estados Unidos se postergó el viaje de los representantes del grupo de trabajo público-privado, a los puertos de entrada a los Estados Unidos, que finalmente se realizó del 12 al 17 de noviembre de 2013.

El eje principal de este viaje consistió en que los participantes conocieran personalmente las



técnicas que se aplican en las aduanas, en la gestión fronteriza, y la facilitación eficiente de importaciones y exportaciones en el país norteamericano. Está previsto la realización de un segundo seminario – taller a finales del 2013, en donde está previsto se aborden temas tales como la Gestión Automatizada de Riesgo.

COEX

Al mismo tiempo, el martes 27 de agosto en la residencia de la Embajadora de los EE.UU.,

Julissa Reynoso, el Director Nacional de Aduana, el ex Ministro de Economía y Finanzas, y el Subsecretario de Comercio Internacional del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, Francisco J. Sánchez; y Reynoso, firmaron un memorándum de entendimiento con el objetivo de crear capacidades para la facilitación del comercio.

En conferencia de prensa Sánchez informó que el motivo de su visita al Uruguay es am-

pliar las relaciones comerciales con el país, que se refleja en el acuerdo firmado en la tarde del martes 27 con la Dirección Nacional de Aduanas y el Ministerio de Economía y Finanzas con motivo de la mejora de la gestión de Aduana y fronteras.

“Es un programa en el que hemos colaborado con otros países y este año incluimos a Uruguay”, expresó Sánchez.

Por su parte, el prosecretario de Presidencia del Uruguay, Diego Cánepa, también en conferencia, remarcó que el acuerdo suscrito con Aduanas permitirá generar buenas prácticas y facilitar el comercio.

“Resolver estos problemas prácticos a veces no son grandes noticias porque son temas muy técnicos, pero son la verdadera clave que demuestra que esa voluntad política se transforma en hechos concretos. Este tipo de acuerdos demuestra una vez más que estamos en un camino de avances concretos”, indicó Cánepa.



bit\$ La billetera móvil de los uruguayos.

Llamá al *248#



Realizá giros de dinero a cualquier celular de Antel



Recargá minutos para tu móvil



Regalá vales de compra en el Shopping que elijas



Recargá tu tarjeta Alfabrou



Comprá minutos de Estacionamiento Tarifado

Por más información visítanos en www.antel.com.uy





Un programa con los más altos estándares internacionales en materia de seguridad

Enfocado al perfeccionamiento de la seguridad de la cadena logística de comercio exterior, el diseño del Programa Operador Económico Autorizado (OEA) cumple los más altos estándares internacionales en materia de seguridad de la cadena de suministro internacional.

El programa garantiza la protección de todos los eslabones de la cadena de suministro internacional de modo que se traduzca en mejores oportunidades de crecimiento económico y competitividad para los países y sus ciudadanos.

Entre los objetivos más destacados, el OEA contribuirá al incremento de la competitividad del sector privado de la región, a alentar la inserción internacional de la economía nacional, a promover la eficiencia de la actuación aduanera, y fortalecerá la seguridad en la cadena de suministro.

Siguiendo las pautas de las Guías Prácticas para el Diseño y la Implementación de Programas OEA en América Latina de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), el grupo

de trabajo definió los requisitos OEA en base a los lineamientos del Marco Normativo SAFE, y respetando los criterios de seguridad de C-TPAT y la norma ISO 28000.

Claves

Con la aprobación del Decreto que reglamentará el OEA, la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) de Uruguay otorgará un único Certificado OEA que tendrá una vigencia de 3 años, pudiendo ser renovado.

La participación en el Programa será voluntaria y abierta a grandes, medianos y pequeños operadores de comercio exterior, como importadores, exportadores, despachantes de aduana, usuarios de zonas francas, depositarios, transportistas, entre otros.

La DNA gestionará, mejorará y desarrollará el plan a través del Departamento OEA, el Comité Consultivo (participación del sector privado) y el apoyo de todas las áreas involucradas en la operativa aduanera.

Asimismo, en la web de la DNA se publicará toda la información relevante sobre el Programa, así como una guía práctica que orientará a los operadores que aspiren a obtener el Certificado y les permita autoevaluarse con respecto a los requisitos OEA antes de solicitar su ingreso al programa.

Los requisitos a cumplir por el operador para obtener y mantener un certificado OEA son:

- Estar inscripto en el Registro Único Tributario de la DGI y poseer una an-

- tigiüedad mínima de tres años como operador de comercio exterior.
- Contar con solvencia financiera.
- Cumplir con las normas contables de aplicación obligatoria y presentar los estados contables auditados.
- Poseer un historial de cumplimiento aduanero y tributario satisfactorio a juicio de la DNA.
- Contar con un adecuado sistema de gestión de la seguridad, documentado, de aplicación comprobable y ajustado a los riesgos a los que está expuesta la empresa.

El Departamento realizará auditorías anuales a los operadores certificados para evaluar el cumplimiento de los requisitos OEA y comprobará que su Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) sea adecuado a la naturaleza y la escala de las operaciones de comercio exterior que realice (alcance y aplicación del análisis de riesgo) y se gestione, mantenga y mejore apropiadamente.

Las empresas que se certifiquen como OEA tendrán los siguientes beneficios:

- Reconocimiento como socio que garantiza seguridad y protección.

- Reconocimiento internacional de la figura en sus relaciones comerciales cuando se suscriban acuerdos de reconocimiento mutuo con otros países.
- Aplicación de procedimientos simplificados.
- Menor número de controles físicos y documentales.
- Prioridad para las inspecciones tanto físicas como documentales.
- Posibilidad de ser considerados como primera opción para la participación en nuevos programas.
- Lista oficial actualizada con el nombre y categoría del OEA, la cual será incluida y actualizada en la página web de la DNA.
- Asignación de un oficial OEA de manera permanente que garantice soporte en las operaciones y que asista a las empresas en temas concernientes con el OEA.
- Capacitaciones periódicas.
- Otros beneficios que la DNA determine.

Piloto

El plan Piloto se desarrolló entre los meses de junio y agosto de 2013. Participaron un ex-

portador/importador, dos despachantes de aduana, un transportista, un usuario de Zona Franca y un depósito portuario. Estas empresas, de merecido prestigio y con sistemas de gestión certificados, revistieron al proyecto de las máximas garantías y, por ser de distinta escala, hicieron posible comparar distintas realidades en cuanto a tamaño y capacidad.

Como resultado, gracias a este plan Piloto se obtuvieron diversos logros, como ser:

- Aplicación de la metodología de evaluación del cumplimiento de los Requisitos OEA y profundización de las capacidades de los auditores a través de la experiencia práctica.
- Comprobación que los requisitos OEA que se establecieron sean exigentes, alcanzables, pertinentes y adecuados a la realidad aduanera.
- Verificación de la implementación operativa de los beneficios.
- Valoración de la percepción del sector privado en referencia a los beneficios y los requisitos.
- Evaluación y mejora de la documentación elaborada.

Sensibilización

La firma del Convenio Marco de Cooperación entre la DNA y LSQA S. A. (Latu Sistema Quality Austria), con la finalidad de desarrollar líneas de capacitación y certificación de interés mutuo, ha hecho posible generar capacidades para el funcionamiento del futuro Departamento Operador Económico Autorizado (formación de auditores en sistemas de gestión para evaluar a las empresas que recibirán certificación OEA).

En este contexto, el grupo de trabajo desarrolló un plan de sensibilización interna que abarcó a todas las administraciones de aduana del país, a la vez que se ejecutó un plan de capacitación en sistemas de gestión y técnicas de auditoría a 24 funcionarios de todo el país.

Por otra parte, se establecieron vínculos con el sector privado y a través de sus principales asociaciones y gremiales de comercio exterior, se generó conciencia sobre los riesgos asociados a la logística internacional y las nuevas tendencias mundiales en materia de seguridad.

Decreto

Asimismo, fue elaborado el borrador del Decreto que reglamentará el Programa OEA a nivel nacional, que establecerá su ámbito de aplicación, los cometidos de sus órganos operativos y de consulta, los beneficios derivados

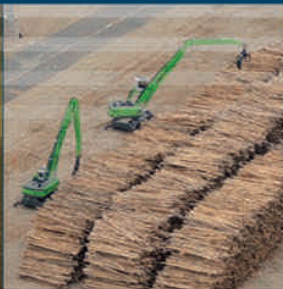


del Certificado OEA, así como las obligaciones y los requisitos que deberán cumplir los operadores que aspiren a obtenerlo y mantenerlo.

También describe el proceso de certificación, la vigencia de tal Certificado y previsiones para su modificación transitoria o permanente, disposiciones relativas a la operatividad del Programa OEA, su evaluación y seguimiento, el establecimiento de ARMs, entre otros.

Plan de Acción 2013-2014

- Poner a consideración de los distintos grupos de interés el Decreto Reglamentario del Programa OEA y obtener la aprobación del Poder Ejecutivo.
- Continuar desarrollando las capacidades internas.
- Automatizar la valoración del historial de cumplimiento.
- Lanzamiento oficial del Programa OEA.
- Auditar los primeros operadores aspirantes a ser OEA.
- Reforzar los vínculos y la cooperación con las aduanas de otros países.

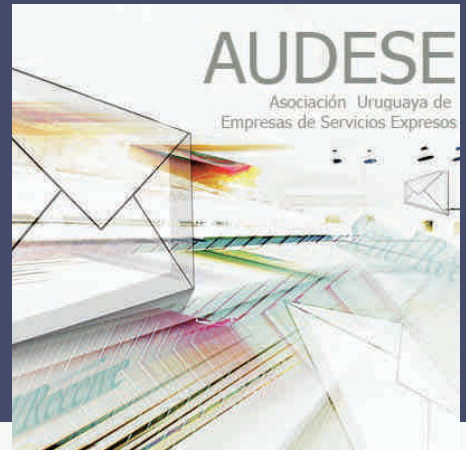


Una empresa uruguaya con más de 65 años de trayectoria y un equipo de profesionales comprometidos con los servicios, el desarrollo y la gestión de la infraestructura para las actividades marítimas, portuarias y logísticas del país.

 **SCHANDY**
SHIPPING, PORTS & LOGISTICS

www.schandy.com

Apoyar las reformas modernizadoras



Audese agrupa a 8 de las principales empresas prestadoras de servicio internacional de Servicio Express y representa los intereses locales de la industria del transporte expreso en Uruguay.

Estamos comprometidos en apoyar las reformas aduaneras modernizadoras con procedimientos eficientes y transparentes, automatización y trazabilidad de las transacciones, simplificación de los procedimientos mejorando la predicti-

bilidad, la transparencia y la facilitación del comercio internacional.

La Industria Express ofrece servicios agregados puerta a puerta, en un tiempo determinado manteniendo el control y la custodia sobre todos los aspectos del proceso de transporte y de aduana, siendo un eslabón fundamental en la cadena de negocios de los diferentes sectores de la economía.

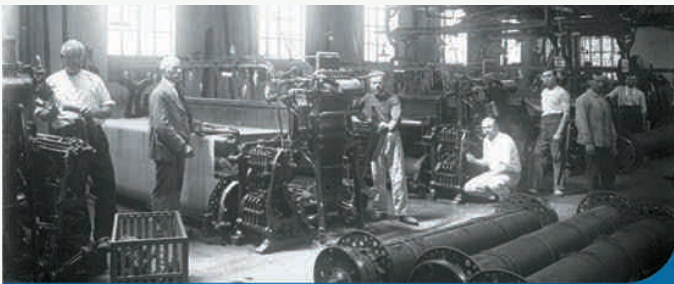
“La Industria Express ofrece servicios agregados puerta a puerta”

Beneficios

Generamos empleo directo, damos soporte a Industria y comercio, ayudando a mejorar la capacidad y competitividad de otros sectores. Mejores prácticas y necesidades, disponibilidad horaria, análisis de riesgo y sistema de operador confiable. Queremos participar más en la búsqueda de soluciones de mutuo beneficio para la Aduana y la industria

La Industria Express

La industria simplifica y acelera el proceso de envío de mercancías, encargándose del transporte, logística, almacenamiento y distribución en el menor tiempo posible. Para satisfacer las necesidades de los clientes, la industria express utiliza el transporte nocturno para aprovechar el 'tiempo muerto' desde cuando una empresa entrega sus envíos al final de la jornada de trabajo hasta la entrega al destinatario temprano al día siguiente.



46 años caminando junto al empresario exportador

info@uniondeexportadores.com
www.uniondeexportadores.com

Información de comercio exterior
Línea verde (facilitación de comercio)
Contactos en el exterior
Informes de coyuntura económica
Talleres temáticos
Beneficios especiales para socios

Programas:



AUDACA y La Dirección Nacional de Aduanas

Por **Rodolfo Faccini**

Desde el inicio de la actividad de AUDACA, el 22 de agosto de 1978, quienes la integramos desde sus principios, consideramos que la actividad privada debería ser un complemento fundamental de los Institutos Oficiales, con el fin de desarrollar el Comercio Internacional y colaborar siempre en el desarrollo de políticas concernientes a la facilitación y seguridad en el Comercio.

En la actualidad, a través de la aplicación de las recomendaciones del Convenio de Kyoto revisado, se abre un abanico de posibilidades de cooperación en el ámbito público-privado, que tienen una importancia fundamental en la búsqueda de simplificar y armonizar los regímenes aduaneros con los aportes, que bajo el punto de vista de los Agentes privados, podemos aportar.

Como consecuencia de esas recomendaciones, nuestra Asociación ha firmado con la DNA, el día 2 de diciembre del 2011, un Memorando referido a la ética y cooperación, transformándose de esta manera, en uno de los primeros países de América del Sur en plasmar un documento de este tenor entre el Estado (DNA) y un actor privado. De esta manera se estarían construyendo herramientas que van en pos de hacer del Comercio Exterior, una actividad confiable, ética y segura.

Dentro del compromiso que asumen la DNA con los actores del Comercio Exterior de nuestro país, con la firma de dichos Memorandos, existe un compromiso de "aggiornar" el Código de Ética de cada una de las Instituciones, con el fin de entrar en sintonía con los tiempos actuales y sus problemáticas.

AUDACA, que en su seno reúne a los Agentes de Carga que manejan en su conjunto alrededor del 80% del Comercio Exterior del país, y que su rol dentro del rubro es insustituible, a pesar de ello, nuestra actividad, aún siendo reconocida tácitamente, no lo es en forma oficial, por lo que no está reglamentada. Las autoridades reconocen esta situación y junto con nuestros

profesionales, están buscando la forma de que dicho reconocimiento pronto sea una realidad.

En la actualidad, se está tratando a nivel de la Cámara de Representantes, el Proyecto del Código Aduanero Uruguayo (CAROU) que en su artículo 35 destaca al Agente de Carga como figura reconocida y relacionada con la DNA y por lo tanto vemos con optimismo, que nuestra esperanza sea pronto una realidad.

Debemos tener presente que el Agente de Carga, tiene una importancia cada vez mayor en el control de las mercaderías en sus diferentes formas de transporte, sea marítimo, aéreo o multimodal ya que la mayoría de las cargas pasan por los depósitos de un Agente de Carga por lo que es posible la prevención de envíos ilícitos y que con el soporte de la tecnología aplicada a nuestra actividad, se contribuye a la buena práctica en el Comercio Exterior.

Hoy día podemos decir con orgullo que el Uruguay es el único país de América del Sur que en la totalidad de su territorio, controla los tránsitos de mercadería en contenedores y enlonados, utilizando la tecnología de los Precintos Electrónicos, sistema éste, controlado por la DNA en diferentes bases a lo largo y ancho del territorio nacional, controlando que la mercadería llegue a frontera o a su destino nacional, sin ningún inconveniente.

Vemos con beneplácito que hoy la DNA se está modernizando y tomando acciones que van en pos de facilitar los controles, reducir los trámites y otras acciones dentro del Puerto de Montevideo para agilizar el tránsito de vehículos, llevando de esta manera a nuestra mayor terminal portuaria a niveles de primera línea. Un país no solo debe ser atractivo para las inversiones ofreciendo una seguridad jurídica sino también mostrando que dentro de los servicios estamos en sintonía con los países más avanzados.

"Entrar en sintonía con los tiempos actuales"

"Es posible la prevención de envíos ilícitos"



Audaca

La Asociación Uruguaya de Agentes de Carga está integrada en la actualidad por cincuenta y dos Agencias de Carga.

Se funda por resolución del Poder Ejecutivo el 22 de agosto de 1974.

"Con el nombre de Asociación Uruguaya de Agentes de Carga (AUDACA), créase una Asociación Civil que se registrará por los presentes estatutos y por las leyes y reglamentos aplicables, cuya sede será en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, pudiendo establecer sucursales, nombrar agentes y corresponsales dentro y fuera del país."

Somos miembro de ALACAT (Federación de asociaciones Nacionales de Agentes de Carga De América Latina y el Caribe)

Contamos con nuestros delegados ante: ANP, ALADI, IATA, AIC.

Objetivos

Esta Institución tendrá los siguientes fines: a) Jerarquizar la actividad del Agente de Carga en su calidad de técnico en la promoción y venta de transporte de carga internacional, así como el manejo de embarques involucrados; b) Defender los derechos e intereses de los asociados, en el marco de la más estricta ética comercial; c) Estimular el desarrollo de la carga internacional en nuestro país, colaborando con las autoridades nacionales en la obtención de una infraestructura eficiente y en el mejoramiento de los transportes, de las facilidades aduaneras y de las tramitaciones, de modo tal que se traduzca en un incentivo a los transportes; d) Gestionar ante los poderes públicos la adopción de medidas que tiendan a reglamentar el desarrollo y mejoramiento de la actividad de Agente de Carga, prestigiando y/o apoyando los proyectos que tiendan al mismo fin; e) Promover un mayor acercamiento con Cías. Aéreas, Despachantes de Aduanas, Corredores de Cambio, Embaladores, Transportistas Terrestres y todo aquello que, por su actividad, tenga relación con el movimiento de cargas; f) Establecer y estrechar vínculos con Instituciones que por sus fines persigan similares objetivos en el ámbito nacional e internacional.

Debemos decir que el relacionamiento entre nuestra Asociación y la DNA, es muy buena, satisfactoria y en quién encontramos muy buena recepción a nuestros planteos, buscando en forma conjunta las soluciones a dichos planteos.

En definitiva, esta relación entre el Estado y los Agentes de Carga, muestra al mundo que nuestro Comercio Exterior acompaña el crecimiento del comercio mundial en forma moderna, eficaz y segura.

Multinacional de capitales Uruguayos

con servicios integrales de calidad
certificada **pionera en servicios logísticos**

7 Divisiones especializadas de negocios

- /// Operaciones Aduaneras & Distribución Regional
- /// Desarrollo de Negocios Internacionales
- /// Infraestructura & Warehousing
- /// Logística de Commodities
- /// Negocios Agropecuarios
- /// Transporte Internacional
- /// Agencia Marítima



Más de 50 Unidades de Negocios
propias en 9 países



Argentina

Mendoza - Córdoba - Rosario - Buenos Aires



Brasil

Porto Alegre - San Pablo - Santos - Rio de Janeiro - Paranaguá
Curitiba - Campinas - Anapolis - Riberáo Preto - Varginha
Joinville - Belo Horizonte



Bolivia

Santa Cruz de la Sierra - Cochabamba - La Paz



Chile

Santiago - Valparaiso - San Antonio - Iquique



Ecuador

Quito



México

México City - Manzanillo - Veracruz - Guadalajara



Paraguay

Asunción - Ciudad del Este



Perú

Lima



Uruguay

Montevideo*

Pluscargó Uruguay - Ras International - Polo Logístico Portuario
Polo Logístico Nacional - Ras Distribution - Ras Commodities
Polo Logístico Zona Franca - Ras Logística - Ras Transport
Rohr Shipping Agency - Ras Agro

Una iniciativa multi-institucional para optimizar trámites de comercio exterior

La VUCE mejora el posicionamiento de la DNA frente a las demandas de mejora de la competitividad del comercio exterior. A través de un portal se gestionarán los certificados de organismos y se conectará automáticamente con la DNA, transfiriendo la información necesaria para consumir los trámites de comercio exterior.

En el 2010, la planificación estratégica de la DNA permitió identificar que existían condiciones suficientes para impulsar el Proyecto de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

El programa se inició formalmente en marzo de 2011, con la firma del Acta de Constitución del Proyecto y es liderado por la Dirección Nacional de Aduanas y la Comisión Interministerial de Asuntos para el Comercio Exterior. Asimismo, funciona dentro del Instituto de Promoción de Inversiones y Exportaciones – Uruguay XXI.

Objetivos

VUCE es una transformación de largo plazo del comercio exterior, dirigida por la visión del usuario de las operaciones y fundada en un enorme compromiso político con la competitividad.

Es esencialmente una medida de facilitación y su objetivo principal es crear condiciones para construir una plataforma de servicios integrados. En un modelo de aproximaciones sucesivas, la Ventanilla Única habilitará la tramitación sin papeles de las operaciones de comercio exterior.

Los principales efectos que esta medida producirá son:

- Facilitación de las operaciones de comercio exterior de modo de contribuir al posicionamiento de Uruguay como polo logístico regional.
- Integración electrónica de las operaciones para la gestión, control y toma de decisiones.



- Trazabilidad de todos los procesos, permite una mayor transparencia en todo el proceso y respecto a todos los actores.
- Herramientas para la búsqueda continua de la eficiencia en los procesos y reducción de costos en las transacciones.

Para alcanzar estos objetivos, la solución prevista se ha basado en las siguientes premisas:

- Cada organismo continuará ejerciendo sus competencias y funciones.
- Se conservarán las facilidades que tiene el usuario con los procesos actuales.
- Se mantendrán y mejorarán los controles realizados sobre las mercaderías, buscando introducir la selectividad en base al análisis de riesgo, práctica en la que la DNA tiene experiencia.
- Los sistemas de información serán el mecanismo estándar de gestión de los controles.

Alcance

Para simplificar el abordaje de un proyecto tan complejo, se realizó una división del alcance en tres fases. Actualmente se trabaja en la primera, que busca dotar a los organismos participantes del control del comercio exterior, de tecnologías y herramientas para que puedan informatizar su gestión.

Los organismos con los que se trabaja en esta primera fase son el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP); el Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM); y el Ministerio de Salud Pública (MSP), que constituyen los que emiten mayor cantidad de documentos.

La VUCE funcionará como un portal para gestionar certificados de organismos y se conectará automáticamente con la DNA, transfiriendo la información necesaria para consumir los trámites de comercio exterior.

Impactos

Durante el desarrollo de este proyecto, la DNA emitirá Órdenes del Día poniendo en vigencia procedimientos específicos para cada control documental, y si bien existirán otros sistemas de información (por ejemplo, el de la VUCE), el sistema LUCIA continuará siendo la conexión con las operaciones de comercio exterior.

Los resultados visibles en el control aduanero serán:

- Aparición de nuevos momentos o "hitos" de control dentro del proceso aduanero, que permitirán que las necesidades de control de los organismos no impliquen la asignación de canales rojos por parte de la DNA
- Controles manuales que hoy se hacen en base a imágenes de documentos en papel, pasarán a ser electrónicos, basados en intercambios entre sistemas.



- Nuevas herramientas de ciclo completo que permitirán a los organismos el control de la comercialización, directa y electrónicamente. Asimismo, habilitarán a la DNA a eliminar los requisitos de presentación de certificados a posteriori y además, permitirá a las Mesas reguladoras y a la División de Fiscalización focalizarse en los aspectos aduaneros del control.
- Se podrá conocer el estado real del cumplimiento de requisitos de las operaciones del comercio exterior.

Acciones

Durante el 2013, DNA y VUCE realizaron el relevamiento, análisis y rediseño de normativa de más de 60 procesos de operaciones de comercio exterior.

De esta forma, fue posible implementar mejoras, como por ejemplo las que se obtuvieron de la transmisión electrónica de certificados AFIDI de la Dirección General de Servicios Agrícolas del MGAP y de certificados de vehículos de la Dirección Nacional de Industrias, del MIEM.

Adicionalmente, en este período:

- Se dotó de tecnología y herramientas a organismos, en particular a la Dirección Nacional de Recursos

Acuáticos (DINARA) y a la Dirección General de Servicios Agrícolas (DGSA) para emitir documentos obligatorios y hacer efectiva su conexión a la VUCE.

- Se seleccionó la Plataforma Tecnológica que estará funcionando a fines de 2013.
- Se incluyó en la Rendición de Cuentas los artículos necesarios para la creación de la VUCE, estableciendo el marco legal adecuado para su funcionamiento.
- Se continuaron los trabajos para la firma de Acuerdos de Entendimiento con los organismos públicos vinculados.

Proyecciones

En noviembre de 2013 comenzará a funcionar el piloto DNA-VUCE-DINARA, para el proceso de importación de productos de la pesca.

A partir de ese momento y hasta fines del 2014, se continuarán agregando procesos que fueron relevados, totalizando unos 16. En tanto, para los siguientes años, se planifica incorporar otras Direcciones de Ministerios claves, como lo son el MGAP, MIEM y MSP. En lo relativo a la organización, se está trabajando en el Decreto Reglamentario de VUCE, que prevé el ámbito de aplicación y otros aspectos operativos.



dé valor de ingeniería a sus decisiones.



GIA
Gestión Integral Aduanera

Un concepto integral de gestión y control que hace posible la modernización de la operativa aduanera, brindando soluciones específicas.



SIGE
Sistemas Integrales de Gestión Empresarial

Un conjunto de sistemas informáticos integrados que proveen las herramientas para automatizar la gestión de su empresa.



FACTURA ELECTRONICA
Consulte los CFE emitidos por nuestra empresa.

De acuerdo a la Resolución N°938/2013 de fecha 22/03/2013, hemos sido homologados utilizando nuestro módulo de facturación electrónica, el cual se encuentra incorporado al SIGE, pero también puede integrarse a otros sistemas de facturación.

Quiénes somos

Tercerización, Flexibilidad y Calidad son las tres pilares de CONCEPTO.

Tercerización, porque es tiempo de especialistas, no solo en lo que refiere a las competencias esenciales, sino en los beneficios indirectos que genera. En Concepto creemos que la tercerización permite obtener resultados cuantificables, redimensionar recursos, reforzar funciones y llegar a un alto nivel de exigencia con un proveedor preferido. Esencialmente, devolver a su empresa a su misión y a su negocio principal.

Flexibilidad, porque nuestros proyectos se diseñan en forma particular, considerando no solo los requerimientos empresariales sino la dinámica y el tiempo necesario de implementación de cada proyecto.

Calidad, porque asegura a nuestros clientes los resultados esperados en los proyectos de acuerdo a su exigencia.

La Definición de nuestro servicio:

Nuestro servicio se basa en un análisis conjunto de la cultura empresarial, la planificación estratégica y plan de acciones. Implica escuchar las necesidades de cada cliente, analizar su realidad y su situación particular para orientarlo en las mejores soluciones, desarrollando los sistemas informáticos precisos para la obtención de resultados en los plazos acordados.

Nos especializamos en las siguientes áreas:

- » Dirección y administración de proyectos Consultoría en informática
- » Mejoramiento de procesos informáticos
- » Outsourcing
- » Administración de sistemas y centros de cómputo

Contacto

Dirección Av. Italia 5201, Parque Tecnológico del LATU, Edificio Los Sauces - Planta Alta, Montevideo, Uruguay

e-mail info@concepto.com.uy

Teléfono (598) 2604 8772

Partners



Certificados de calidad



Las transformaciones aduaneras y su impacto en los sectores privados que controla

Por Ing. Gustavo Ulivi

Cuando la Dirección Nacional de Aduanas toma un modelo de gestión y control para las operaciones que se le solicitan, los operadores privados, quizás por reflejo de lo que sucede en el Organismo, terminan tomando modelos espejos en sus propias empresas.

Es así que entonces un cambio de gestión en los procesos de control de la Aduana, terminan impactando directamente en sus controlados, no solo para cumplir con las nuevas características, sino como oportunidad y necesidad de cambio para adaptarse a la nueva realidad.

En el pasado, los mas veteranos podemos recordar a la Aduana con sus comparimentos estancos para importación, exportación y tránsito. Oficinas diferentes, documentos diferentes, controles diferentes, personas diferentes.

Si en esa época uno recorría una oficina de un despachante, por ejemplo, era común ver a los tres grupos de especialistas, armando y controlando cada uno de los diferentes documentos.

Fue entonces que con el nacimiento del DUA y su proceso de gestión integrado, los despachantes y demás operadores cambiaron su forma de trabajar, integrando también su propia gestión y haciendo mas eficientes el trabajo de su día a día.

En el presente, nuevamente la Aduana viene recorriendo un profundo proceso de transformación, el cual está impactando en sus propias estructuras, y a la vez por reflejo, los operadores privados deben adaptarse a estas innovaciones.

Muchas de ellas son reclamos históricamente solicitados, pero cuando se llevan a la práctica la profundidad del cambio, llega a rincones que los propios demandantes no sospecharon.

Es en esos momentos donde entiendo se tiene la posibilidad de ver el cambio como un nuevo problema a sortear, o como una nueva oportunidad para innovar dentro de sus propias oficinas. Ir mas allá de lo necesario para aprovechar la energía del cambio que ha nacido.

“El cambio, una nueva oportunidad para innovar”

Un claro ejemplo de esto es la digitalización de todos los documentos que se utilizan en una operación de comercio exterior. La Aduana ya desde hace un año los solicita electrónicamente. Es decir que para un documento originalmente en papel, ejemplo la factura comercial, entonces el declarante deberá escanear la misma, firmarla electrónicamente y luego enviarla a la Aduana a través de un DAE (Documento Aduanero Electrónico).

Entonces el declarante tiene la opción de hacerlo solo para cumplir con la nueva exigencia de la Aduana, o aprovechar el cambio, sumarse a la digitalización, transformando su propia oficina en un lugar de gestión documental electrónico. En este camino, al ingreso de cualquier documento, lo primero que se haría sería transformar ese papel en un documento electrónico, archivando el papel, y utilizando unicamente su imagen electrónica, para la gestión.

Claro que ningún cambio será gratis, los seres humanos no solemos estar abiertos a los cambios, nos provocan inseguridades, miedos, y costos extras, hasta que nuevamente volvemos a dominar la nueva realidad.



Pero quizás sea importante respirar profundamente, y entender que la forma en que se venía haciendo era solo reflejo de una realidad pasada, no era una propuesta perfecta a no cambiar mas.

Lo único permanente en esta vida es el cambio, estamos permanentemente enfrentados a cambios, solo alcanza con ver esta realidad en la naturaleza que nos rodea. Adaptarse a ellos quizás sea una buena forma de seguir adelante, creciendo como personas en cada nuevo desafío.

Tercerización, Flexibilidad y Calidad son los tres pilares de CONCEPTO

Tercerización porque es tiempo de especialistas. No sólo en lo que refiere a las competencias esenciales, sino en los beneficios indirectos que genera. En Concepto creemos que la tercerización permite obtener resultados cuantificables, redimensionar recursos, reenfocar funciones y llegar a un alto nivel de exigencia con un proveedor preferido. Esencialmente, devolver a su empresa a su misión y a su negocio principal.

Flexibilidad porque nuestros proyectos se diseñan en forma particular, considerando no sólo los requerimientos empresariales sino la dinámica y el tiempo necesario de implementación de cada proyecto.

Calidad porque asegura a nuestros clientes los resultados esperados en los proyectos de acuerdo a su exigencia.

La Definición de nuestro servicio:

Nuestro servicio se basa en un análisis conjunto de la cultura empresarial, la planificación estratégica y plan de acciones. Implica escuchar las necesidades de cada cliente, analizar su realidad y su situación particular para orientarlo en las mejores soluciones; desarrollando los sistemas informáticos precisos para la obtención de resultados en los plazos acordados.

Nos especializamos en las siguientes áreas:

- » Dirección y administración de proyectos Consultoría en informática
- » Reingeniería de procesos informáticos
- » Outsourcing
- » Administración de sistemas y centros de cómputos
- » Proyectos “llave en mano”

La Aduana en la historia

Pasada la mitad del siglo, y por reales órdenes, los españoles fueron estableciendo disposiciones sobre documentación de origen y navegación, que constituyen los antecedentes directos de la legislación aduanera, vigente en la actualidad en nuestro país.

Un proyecto digital de información que eliminará el papel definitivamente

El proyecto DUA Digital constituye un proceso de control aduanero de operaciones de importación, exportación y tránsito documentado, eminentemente electrónico y automatizado, que depende mínimamente del papel. De esta forma, se simplifica el cumplimiento de requisitos, se hace un uso intensivo de tecnologías de la información y se transmite responsabilidades al sector privado.

El Documento Único Aduanero (DUA) Digital implementó las siguientes iniciativas: el documento electrónico, la firma electrónica, el almacenamiento de la documentación de operaciones aduaneras a cargo de despachantes de aduana y la reingeniería del control aduanero.

Desde la implementación total del sistema digital, la DNA no admite más el uso de papeles en sus operaciones de despacho aduanero, sino que recibe solo información electrónica.

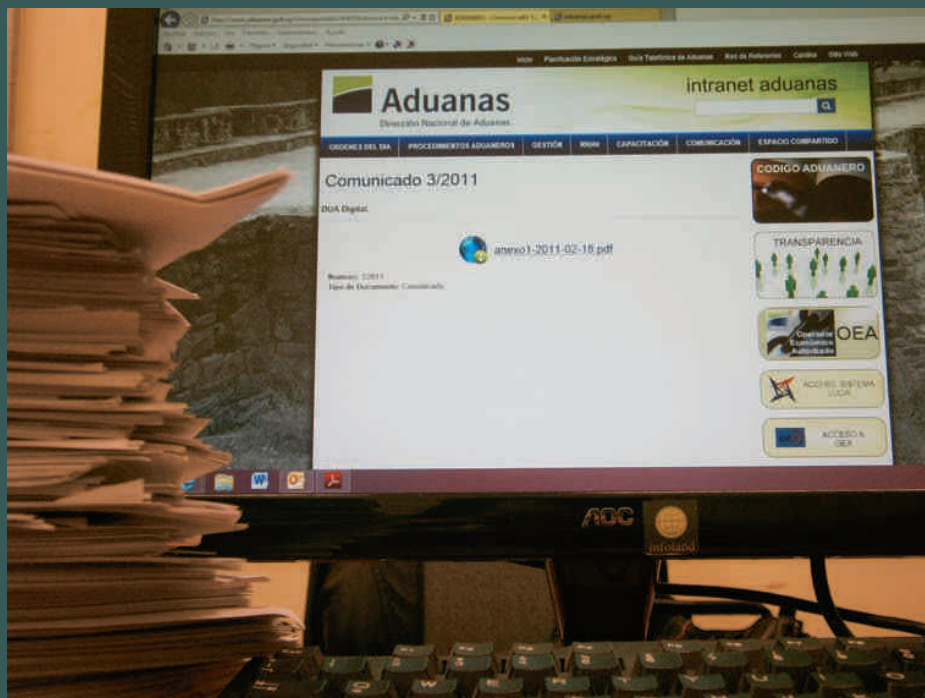
Inicios

Aduana comenzó a aplicar este sistema digital paulatinamente, en pilotos por régimen. Durante tal proceso se admitió que las operaciones aduaneras realizadas por los despachantes se concretaran a través de este sistema o por el tradicional, a elección de esos profesionales. Se comenzó así con despachantes de aduana que en forma voluntaria tuvieron disposición y capacidad para ser pioneros.

En este entorno controlado, fue posible corregir errores y situaciones no previstas, creando un sistema estable y predecible, pasible de ser extendido al universo de las operaciones.

Sin papeles

En lugar de papeles, los despachantes de aduana proveen a la institución de un sustituto funcional constituido por documentos electrónicos. De esta forma, las carpetas físicas pasan a estar en custodia de los despachantes, en el



marco jurídico establecido en la ley 18.694 de 2011, uno de los pilares normativos para la gestión electrónica del organismo.

El otro pilar normativo fue la Ley 18.600 de 2009 sobre documento electrónico y firma electrónica, que habilitó la sustitución funcional de documentos en papel por documentos electrónicos. Bajo esta normativa, la DNA reguló la presentación de declaraciones electrónicas, firmadas por los despachantes de aduana mediante certificados expedidos por autoridades certificadoras acreditadas.

La eliminación del papel en el proceso de control aduanero exigió una reingeniería de los procedimientos y nuevas prestaciones de los sistemas de información, para habilitar la simplificación del cumplimiento de requisitos y la implantación de intercambios bilateral de información electrónica con organismos como MGAP y MIEM, así como el pago electrónico mediante servicios de HOME BANKING prestados por la banca.

Equipo

El DUA Digital y la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) son iniciativas comple-

mentarias y compatibles para la construcción de procesos automatizados sin papeles.

El avance de VUCE permitirá convertir en electrónicos documentos que hoy son emitidos en soporte papel, eliminándose la necesidad de producir sustitutos funcionales en base a escaneo. Sin embargo, documentos emitidos bajo la jurisdicción de otros países, todavía se presentarán en soporte papel.

Proyección

Los nuevos procedimientos de importación, exportación y tránsito se encuentran en régimen pleno. La sustitución del formulario del DUA por un documento electrónico firmado electrónicamente por la DNA está prevista para principios del año 2014.

Asimismo, están prontas para ser puestas en vigencia nuevas versiones de los procedimientos que incorporan ajustes y mejoras a los procesos.

Es de destacar que también está prevista para principios del 2014 la integración del DUA Digital con la iniciativa Factura electrónica de exportación de la Dirección General Impositiva.

GEX: el futuro digital en el presente aduanero

Todos los expedientes que se manejaban en la Dirección Nacional de Aduanas, comenzaron a tramitarse electrónicamente gracias a la implementación de la herramienta GEX: el expediente electrónico.

Únicamente en el 2013, la institución ha trabajado con 23.690 expedientes, con un promedio mensual de 2632.

El GEX provee el ingreso, almacenamiento, clasificación, consulta, seguimiento y firma documental de todos los expedientes de la organización. Actualmente, existe un total de 282.086 expedientes en el sistema.

“A partir de ese momento dicha herramienta se constituirá en el único sistema de soporte de la gestión documental, por lo que ninguna unidad deberá tramitar expedientes que no estén gestionados a través de la misma”. De esta forma, la DNA, a través de la Orden del Día N° 106 del 2004, establecía el uso del nuevo sistema.

Cambio

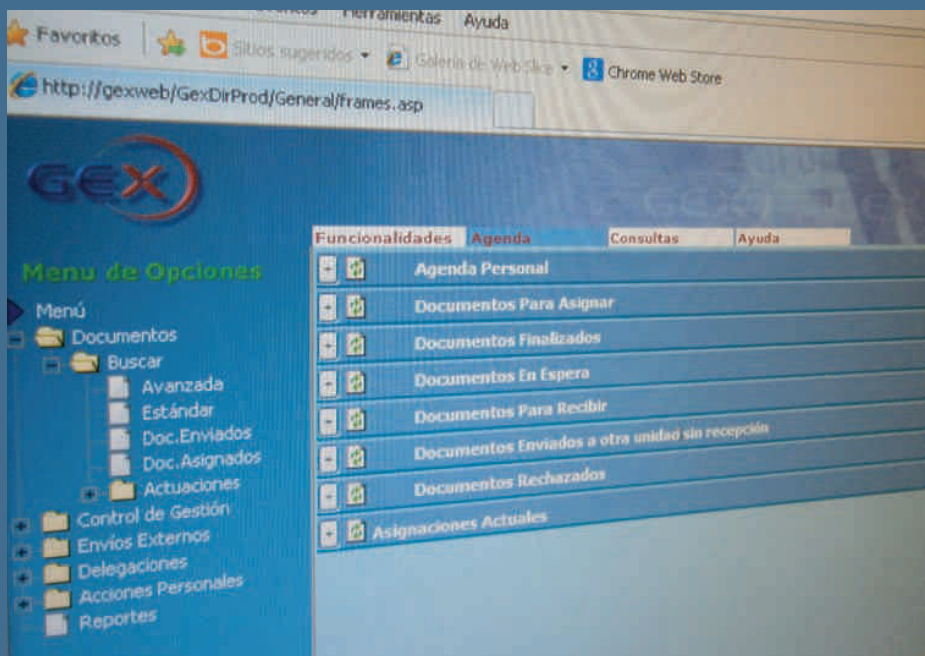
La institución afrontó un cambio cultural para todos los funcionarios, tras siglos de cultura del papel, la DNA definió un nuevo emprendimiento digital: el expediente electrónico.

La herramienta supuso la disminución del tiempo de tramitación de cualquier expediente. Se eliminó el tiempo de traslado, el tiempo de registro de pases, y se realiza en menos días.

Asimismo, en cada etapa del trámite, las tareas están bien definidas, además, es posible identificar el trabajo pendiente, recuperar aquellos expedientes archivados y encontrar la de forma más eficaz la información dentro del documento.

De la misma forma, el ahorro es significativo. Se suprimen los costos asociado a los traslados, en infraestructura de archivos físicos, uso de papel, fotocopias y en material como carátulas, carpetas, entre otros.

Por otra parte, en este nuevo sistema se garantiza la seguridad de los expedientes, no



solo porque no se extravían como en el antiguo procedimiento, sino también porque no se deterioran.

La institución cuenta así con una imagen renovada. El personal se encuentra más y mejor informado y se pueden obtener los expedientes en cualquier momento, ya que el sistema GEX se ubica en la página web de intranet de la organización.

Por otra parte, desde el 2010, las actuaciones de los expedientes GEX se pueden visualizar a través de Internet por todos los agentes de comercio exterior que tengan usuario Web externo.

Proyecciones

La Aduana se encuentra trabajando para que los funcionarios logren acceder a GEX a través de Internet, para que sea posible realizar la gestión de expedientes fuera de la red de Aduanas.

En el futuro se espera lograr conectar todos los sistemas de expediente electrónico entre los organismos del Estado. Esto sería un gran avance dado los tiempos que se pierden hoy en día imprimiendo los expedientes (también por un tema de eliminar el papel) y llevándolos en soporte papel a otros organismos. Esto lograría reducir los tiempos de tramitación y de traslado.

De la misma forma, se está trabajando en los primeros relevamientos para conectar el Sistema GEX de Aduanas con el sistema de expediente electrónico del Banco Central del Uruguay, el sistema APIA.

Pre-expediente

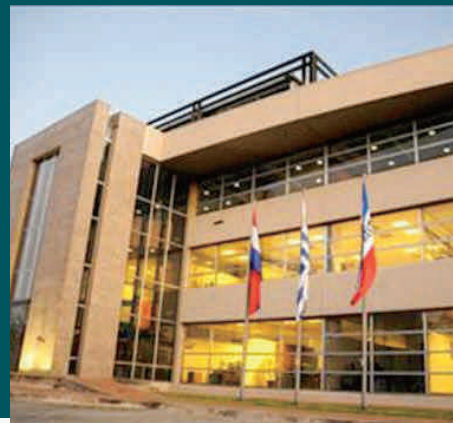
Por la Orden del Día 9/2012 se implantó el aplicativo Pre-expediente para que los despachantes de aduanas puedan así iniciar sus trámites desde su lugar de trabajo, sin necesidad de concurrir personalmente a la Dirección Nacional de Aduanas.

De esta manera se simplificó la forma de trabajo para estos usuarios. Las largas filas en las mesa de entrada de la institución, donde se realizaban estos trámites, fueron suprimidas.

Desde enero de 2012 a setiembre de 2013, se han creado un total de 42164 pre-expedientes que pueden ser visualizados en la web, salvo los casos en los que sean de carácter confidencial o reservado.

Dentro de los próximos objetivos, también está previsto que las Agencias Marítimas y los proveedores de aduana puedan acceder al Pre-expediente y realizar los trámites desde su oficina sin necesidad de concurrir a la DNA.

Las transformaciones y su impacto en los sectores privados



Ante la inminente aprobación del Proyecto de Ley de Código Aduanero Nacional, hemos solicitado opiniones de expertos en la materia, para construir y fundamentar una posición respecto a esta normativa, actualmente en tratamiento parlamentario, considerando también el impacto de la eventual entrada en vigor del Código Aduanero del MERCOSUR (CAM).

En este sentido, en el presente artículo destacamos algunas reflexiones sobre los cambios más importantes que implicaría la aprobación de este nuevo Código, y las dudas y preocupaciones recogidas en el seno de nuestro sector.

Consideramos que el proyecto de referencia es provechoso, dado que moderniza la normativa nacional aplicable en la materia, y además se posiciona en el camino de las prácticas aduaneras internacionales. Asimismo, esta herramienta unificaría en un solo instrumento los distintos aspectos de la legislación aduanera como: código aduanero, régimen infraccional, contencioso aduanero y estatuto de los despachantes de aduana, de evidente necesidad en la legislación nacional. La sistematización aludida constituiría un marco en el que además de actualizaciones conceptuales y terminológicas, se garantizaría la seguridad jurídica en la normativa aduanera vigente.

Como puntos de mayor sensibilidad y atención, la Cámara de Industrias del Uruguay se concentró en analizar cómo quedarían establecidos y definidos en esta nueva Ley, instrumentos como, por ejemplo, el Régimen de Admisión Temporal, el Régimen de Puertos y Aeropuertos Libres, las Zonas Francas y el Régimen infraccional aduanero proyectado.

En lo que refiere a los Regímenes de Puertos y Aeropuertos Libres, en primera instancia, interpretamos que ambos permanecerían vigentes, pero ello dependería, en buena medi-

da, del orden de aprobación y puesta en vigor del CAM y el CAROU.

La existencia de un CAM aprobado -aunque pendiente de ratificación parlamentaria en nuestro país-; el carácter supletorio, en él establecido, que se extiende a la legislación nacional vigente en materia de aspectos no regulados por el CAM; y por último, la necesidad futura de acordar normas reglamentarias y complementarias a la normativa comunitaria, plantean un ejercicio complejo de análisis y definición de cuál escenario sería óptimo para los intereses de nuestro país.

Otro aporte de este cuerpo normativo, es la consideración de instrumentos jurídicos aduaneros que favorecen la actividad industrial, como es el caso de la Admisión Temporal, ya que al mantenerse el régimen que actualmente opera, se continúa estimulando la actividad industrial nacional.

En este sentido y en cuanto refiere a Normativa Aduanera proyectada que se vincula con la actividad industrial, entendemos que el Régimen de Admisión Temporal no se vería afectado, dado que se instituyen las dos formas posibles: AT para reexportación en el mismo estado y AT para perfeccionamiento activo.

Otro ajuste que realiza el CAROU, es que se daría base legal a la exoneración tributaria relativa a subproductos y residuos resultantes de mercancías ingresadas al país bajo el Régimen de AT (según interpretamos tal disposición estaba contenida en el Decreto 505/009 y no en la Ley 18.184).

Respecto al régimen contencioso y represivo aduanero, se destacan como avances significativos desde el punto de vista jurídico su corrección y actualización, la incorporación de nuevas infracciones y la modificación del régimen de responsabilidad de los distintos operadores públicos y privados.

¿Qué es CIU?

La CAMARA DE INDUSTRIAS DEL URUGUAY es la entidad empresarial representativa del sector industrial del país, constituida el 12 de noviembre de 1898 con el objeto de promover los intereses de la industria nacional, la defensa de sus derechos y estimular el desarrollo industrial del país. Su organización se basa en una estructura esencialmente democrática.

En su seno se hallan representadas las industrias más importantes del país y el más modesto de los talleres que desarrollan actividad industrial.

A los industriales se les ha confiado, en buena medida el progreso del país, por la filosofía que entraña el hecho de construir, de transformar la materia prima, de proyectar, de tecnificar procesos de producción.

Celebramos la iniciativa de pasar a un régimen de “responsabilidad subjetiva” e instituir la figura de la consulta vinculante. No obstante, entendemos que no existirían elementos claros que permitan justificar mantener un régimen de responsabilidad diferente, según se trate de una infracción aduanera por contravención y diferencia u otra.

Un punto de particular preocupación lo constituye la necesidad de que la ley establezca que en todas las actuaciones tanto de los funcionarios como de la Institución, se salvaguarden para los administrados las garantías del debido proceso.

En suma, consideramos que el CAROU es un proyecto conveniente, que deberá garantizar los instrumentos, institutos jurídicos y procedimientos operativos que mejor se adapten a los intereses y necesidades de nuestros operadores, y por consiguiente los compromisos que asuma o haya asumido nuestro país como miembro del MERCOSUR, no pueden menoscabar tales derechos. Del mismo modo, consideramos que la cronología de ratificación de los instrumentos mencionados debe ser la que mejor se adecúe a estos intereses y necesidades, preservando así la seguridad jurídica necesaria para mantener un buen clima de inversiones.

“La necesidad futura de acordar normas reglamentarias”

“El CAROU es un proyecto conveniente”

La fundamental interacción entre públicos y privados

Por Cr. Raúl Palacios

Desde su origen, la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay ha apoyado en forma consistente y sistemática el libre comercio, basando su accionar en los siguientes postulados básicos: libertad, competencia leal, ética y formación.

A través del trabajo constante con las distintas partes involucradas en la operativa comercial se busca promover la facilitación del comercio desde una óptica basada en el beneficio general por sobre el particular. Las diferentes negociaciones que se llevan adelante entre el sector público y privado tienen el objetivo de agilizar las operaciones de comercio internacional a través de la simplificación, racionalización y armonización de los procedimientos y documentos comerciales.

De lo contrario, se perjudica la competitividad de la economía, y no sólo al exportador e importador, sino fundamentalmente a los consumidores que de una forma u otra, son quienes terminan sufriendo los perjuicios de estas ineficiencias reflejadas en costos excesivos que se trasladan a precios.

En este sentido, el trabajo continuo entre el sector privado y el sector público es esencial para lograr avances tanto en la facilitación del comercio como en el control del informalismo y contrabando. El contrabando es un caso particular de la economía ilegal, sobre el cual se debe de actuar en forma permanente con mayores inspecciones y sanciones. A su vez la

lucha contra el contrabando debe estar acompañada de una rebaja en la presión fiscal: en la medida que la carga fiscal de los buenos contribuyentes se hace más pesada, la evasión fiscal adquiere mayores atractivos y las deserciones del circuito formal se incrementan progresivamente.

Asimismo, lograr una correcta trazabilidad de las mercaderías, definir correctamente las responsabilidades de cada actor en la cadena logística y la transparencia al momento de las declaraciones ante Aduanas, conducen a una mejora en la libre competencia.

“Economía abierta y tratados de libre comercio”

La Cámara actúa como nexo entre sus asociados, gremiales sectoriales y regionales, y las autoridades de la Dirección Nacional de Aduanas, tanto en las instancias de trabajo formalmente institucionalizadas como en diferentes reuniones que se mantienen de forma continua ante los problemas que se plantean en la operativa diaria del comercio exterior.

Un país de las características de Uruguay en cuanto a tamaño, población y desarrollo necesita imperiosamente del comercio internacional. Por esta razón resulta crucial mantener la economía abierta, lograr la mayor cantidad de tratados de libre comercio, mantener los mínimos instrumentos de política comercial que perjudiquen o interfieran en el comercio internacional, así como trabajar en los distintos aspectos que definen la competitividad del país demostrando que por el camino de la formalidad se obtienen mejores resultados.



Orígenes

La ubicación de la ciudad de Montevideo, que le valió la calificación de “ciudad puerto”, facilitó la temprana aparición de un pujante sector comercial, especialmente vinculado a la exportación de productos del campo y a la importación. También se desarrolló la actividad financiera.

Ya en 1795 la Junta de Comerciantes defendía los intereses del grupo, tanto frente a las autoridades del gobierno como frente al Consulado de Buenos Aires, a raíz de su tradicional rivalidad portuaria. Asimismo, el propio nivel de las transacciones comerciales justificaba la existencia de una Bolsa o lugar de reunión para realizarlas. Así, fueron creadas las primeras Salas de Comercio. Las diversas experiencias de inestabilidad política vividas por el país impidieron la posterior consolidación de estas primeras iniciativas.

Pero a partir de 1865 el país comienza una etapa de expansión económica ligada a la guerra del Paraguay, que convirtió a Montevideo en centro de movimiento de capitales y alimentos. Este auge se manifiesta también en un aumento de los negocios comerciales, de las acciones privadas negociables y de los títulos del gobierno. Todos estos papeles uruguayos, así como también argentinos, eran negociados en la plaza de Montevideo.

Lugares de reunión

Surge pues, nuevamente la necesidad de establecer un lugar de reunión y nace así la Bolsa Montevideana (fundada por Juan Miguel Martínez, Narciso Farriols, Juan Mac Coll, Daniel Zorrilla, Fructuoso G. Busto, Alcides Montero y Ramón Arocena) en el local del comerciante catalán Juan Peipoch, en las calles Piedras y Zabala, donde hoy está la casa central del Banco de la República Oriental del Uruguay. El escultor catalán Mora esculpió seis estatuas en el frente del edificio que representaban: la ganadería, la industria, la confianza, el comercio, la agricultura y la navegación. En el interior había dibujos de Juan Manuel Blanes.

El 21 de enero de 1867 en el flamante edificio, se inauguró oficialmente la Bolsa, con el nombre de Centro Comercial, siendo Juan Miguel Martínez su fundador. Este hombre de empresa también estuvo vinculado a la fundación del Teatro Solís y al surgimiento de la Asociación Rural, entidad que nació en los propios salones de la Bolsa.

En esos momentos, se comercializaba todo tipo de mercadería: oro, lanas, cueros, títulos, acciones, tierras, azúcar, yerba mate, telas.

En 1875, el país es sacudido por una violenta crisis política y económica. El gobierno intenta establecer el curso forzoso para la moneda. El comercio entero se opone y es en la Bolsa de Comercio, el 21 de julio de 1875, que se firma el histórico “Pacto del Comercio” por el cual se establecía que no se ampararían a esa ley de curso forzoso, que se comprometían a satisfacer las operaciones pactadas en oro sellado y que se suspendería el crédito y las transacciones comerciales con todo empresario que no cumpliera con el pacto.

La Aduana en la historia

Al ser la Aduana, con todas sus responsabilidades y funciones, el centro mismo de una imprescindible actividad nacional, es que brevemente diremos que “Las Aduanas son organismos establecidos legalmente por los Estados, en las costas, fronteras y aeropuertos, para recaudar los derechos arancelarios y otros que se hallen a su cargo, y fiscalizar el ingreso y salida de mercaderías, haciendo cumplir las normas que a este ramo se refieren”.

Hacia una estrategia nacional de exportaciones

Por **Teresa Aishemberg**

Desde la Unión de Exportadores del Uruguay procuramos permanentemente y por todos los medios posibles incrementar la exportación de eficiencia y calidad.

Y la exportación de calidad viene integrada a la calidad y la eficiencia de las empresas, de sus proveedores, de la infraestructura del país y de todas aquellas instituciones que forman parte de ese encadenamiento que hace al éxito o fracaso de una gestión.

En ese caso permítanme destacar el rol de la Dirección Nacional de Aduanas.

La Aduana es parte del eslabón de la cadena que permite esa eficiencia y celeridad para que nuestras exportaciones se posicionen en los mercados mundiales.

Por lo tanto, es parte de la logística del éxito. Antiguamente la Aduana era sinónimo de fiscalización pero poco a poco se fue transformando acompañándonos en el camino de la agilidad y la eficiencia.

La Aduana nos apoya en la operativa diaria para que nuestras exportaciones salgan y lleguen a nuestros clientes en tiempo y forma.

Vemos con mucho entusiasmo la iniciativa de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), que será un paso más hacia la digitalización total de los documentos, algo largamente añorado por el sector exportador.

Hoy la Aduana está trabajando para darle un fuerte impulso al VUCE y otros mecanismos que utilizan nuevas tecnologías, que se adaptan a un mundo que se transforma de forma vertiginosa hacia la innovación y la mejora de la competitividad.

Si la Aduana no avanzara en esa línea, Uruguay quedaría relegado frente a otros países que cada día obtienen más ventajas en materia de comercio exterior debido, en buena medida, a sus aduanas eficientes.

Como dijo el director Canon, “para que una economía pequeña como la uruguaya mejore y sostenga el bienestar de su población, es preciso dorarla de una inserción internacional que le permita llegar a una escala de producción más eficiente”.

La Unión de Exportadores del Uruguay se siente parte de ese proceso y es por eso que firmó con la Aduana un acuerdo de ética y transparencia, a través del cual se busca que todos aquellos actores vinculados a la actividad aduanera trabajen bajo los mismos valores, mejorando la imagen del país en su conjunto.

Para continuar en ese sentido, más allá de los tiempos políticos, debemos apostar a implementar la Estrategia Nacional de Exportaciones. Se trata de un instrumento a través del cual gobierno, trabajadores, empresarios y la sociedad en su conjunto abordemos estos temas como política de Estado, donde se logren acuerdos en los temas que importan y hacen a la eficiencia y el desarrollo del país.

En ese marco, la educación -uno de los pilares más importantes para el país- debe contribuir en la profesionalización de los funcionarios aduaneros y despachantes de aduana para que, utilizando las nuevas tecnologías, se puedan ofrecer mejores servicios a nuestras empresas exportadoras y al comercio exterior en su conjunto.

No es tarea fácil pero tampoco imposible, el desafío es de todos.

“La educación es uno de los pilares”

“Adaptarse a los cambios vertiginosos”



Unión de Exportadores

Somos una gremial empresarial especializada en la exportación. La fundación de la institución, el 16 de mayo de 1967, fue promovida por las cámaras de Industrias, Comercio y Servicios, Mercantil de Productos del País y la Confederación Granjera.

El Consejo Directivo está conformado por representantes del sector exportador y de las cámaras fundadoras. Los directores empresariales son seleccionados procurando que en el seno del Consejo se vea representada la mayor diversidad sectorial.

Promovemos, entre el gobierno y actores de la comunidad exportadora, las acciones que consideramos más convenientes, procurando que el régimen legal y reglamentario relacionado con la exportación sea el más práctico y adecuado al desarrollo de las mismas. En forma pro-activa desarrollamos programas y servicios para promover el crecimiento de las empresas exportadoras. Divulgamos la información que hace al sector exportador a través de nuestra página web y newsletter.

Pilares Estratégicos

- Competitividad:
 1. Incremento de costos
 2. Acceso a mercados
 3. Productividad
- Devolución de impuestos:
 1. Programas para aplicar los fondos comprometidos por el MEF
- Innovación y Mejores Prácticas.
- Estrategia Nacional de Exportaciones.

Coordinación con cámaras empresariales y organismos gubernamentales

¿A quién representamos?

Unión de Exportadores del Uruguay, está integrada por empresas exportadoras de Bienes, Servicios, Asociaciones sectoriales y empresas vinculadas a la Comunidad Exportadora.

Promovemos la incorporación a UEU de toda empresa o institución que comparta nuestros objetivos, con el fin de apoyar el desarrollo de los mismos.

Misión

Promover el desarrollo y la competitividad del sector exportador así como defender sus intereses, a través del acercamiento de los actores públicos y privados vinculados al comercio exterior, contribuyendo al crecimiento del país.

Visión

Situar a la Institución como foco referencial en la temática de exportaciones y representar al mayor número de empresas vinculadas.

El comercio exterior y su vinculación con la DNA

Por Pedro Otegui

Todos los países hacen negocios entre ellos. Es fundamental tener clientes en otros países que necesiten nuestros productos y estén dispuestos a pagar por ellos el precio justo de acuerdo a su calidad. Cuando hacemos comercio dentro del país, conocemos a nuestros clientes y estamos en contacto permanente. Cuando hacemos negocios con otros países, nuestros clientes están más lejos y por ello es importante que el exportador invierta parte de su tiempo en visitarlos y mantener un fuerte y estrecho vínculo con ellos. Uruguay tiene que ser un país de productos de calidad. Esta comienza en el campo, con el cuidado de los animales (animal welfare), cuidado del medio ambiente, de la tierra y del agua, trazabilidad de productos, energías renovables y fiel cumplimiento de las mejores relaciones laborales. Pero todo esto no alcanza, además nuestros productos deben ser competitivos en precio en el mercado internacional.

Hoy la globalización y la mayor apertura de muchas zonas económicas del mundo hacen que en términos de fútbol, los 40.000 espectadores también tienen la posibilidad de entrar a la cancha junto con los 22 jugadores y buscar su gol. Dicho esto, las empresas de Uruguay compiten con las empresas de todo el mundo. Debemos ser objetivos y conscientes de lo que implica este desafío: ser competitivos en calidad y precio en todo el mundo, a lo largo de todo el año.

En la formación del precio de venta, desde el campo hasta el puerto, cada etapa suma y tiene su importancia. No es solamente como se produce la materia prima y como se procesa, sino también el agregado de valor y costos dentro del país hasta que el contenedor está en el puerto: ingenieros, veterinarios, técnicos, empresas de transporte, UTE, OSE, ANTEL, ANCAP, impuestos, tipo de cambio, aranceles, servicios de logística de exportación, etc. Todo esto forma parte del precio y el exportador lo debe tener en cuenta al momento de hacer su cotización.

Uruguay, con tres millones de habitantes, una población que no crece en número pero sí en edad, debe ser consciente de la importancia y de la necesidad de aumentar su población activa en cantidad y nivel de estudios, que permita a las próximas generaciones contar con una economía de escala sustentable. Con poca gente y una población envejecida, será muy difícil. A modo de ejemplo, solo en China, se gradúan un millón de ingenieros por año ...

La tarea de la Dirección Nacional de Aduanas es de suma importancia en el quehacer nacional. Es la que controla y valora los productos que el país exporta e importa.

Con medios de transporte cada vez más eficientes, debemos estar en condiciones de dar un servicio de entrada y salida del país duran-

te las 24 horas del día, los 7 días de la semana, en tiempo real, permitiendo y facilitando el mejor servicio de barcos, aviones y transporte carretero por puestos secos de fronteras, que junto con

los controles de Migraciones y los controles fitosanitarios realizados por el Ministerio de Ganadería permitan que los productos y las personas puedan ingresar y salir del país sin demoras y sin sobre costos. Al igual que la producción y la industria, todos los actores de la cadena deben dar el mejor servicio y al menor costo posible, ya que cualquier desvío en los costos, nos puede dejar fuera de competencia en el mercado mundial.

A nivel mundial en fútbol, Uruguay tiene un nombre conocido y respetado. También así nuestro país está en los principales puestos en el ranking de exportaciones de los siguientes rubros, entre otros: carne vacuna, soja, lácteos, celulosa para papel, arroz, lana peinada, productos de pesca, madera, cueros, vino y miel.

La Dirección de Aduanas del Uruguay, con sus más de 200 jóvenes años, es continuo soporte del crecimiento y desarrollo de nuestro país. En esa trascendente misión compartida, la Cámara Mercantil de Productos del País



La Cámara

Fundada en 1891, nuestra Institución es una Organización Empresarial de más de 100 años de existencia, que en Uruguay agrupa y representa al comercio de productos agropecuarios, agroalimentarios y agroindustriales que actúa tanto en el mercado interno como en los mercados internacionales.

Los volúmenes comercializados por las empresas socias de la Cámara Mercantil, alcanzan una participación especialmente relevante del total del comercio exterior de nuestro país.

La Cámara Mercantil, a través de su historia, es una firme defensora de la libertad comercial, en la convicción de que ella contribuye de manera substancial al bienestar de toda la sociedad uruguaya.

Ello fundamenta nuestra participación en los ámbitos nacionales e internacionales, en defensa de dichos principios, en la participación y apoyo a misiones empresariales, procurando intensificar las corrientes de comercio de Uruguay con todo el mundo, en el fomento de las relaciones interempresariales, en la difusión de tecnología.

También tenemos la firme convicción de la importancia del diálogo entre los sectores de la sociedad. Del diálogo con los Poderes del Estado, como forma de transmitir mejor nuestra visión, del diálogo con otras gremiales empresariales, como manera de fortalecer los planteos de aquellas áreas que nos son comunes, etc. A ello orientamos buena parte de nuestra actuación.

Entendemos que nuestra función también es la transferencia de información. Por ello, la Cámara regularmente suministra información de los mercados agropecuarios y agroindustriales, estadísticas de producción, comercialización y exportación, canalizaciones de ofertas y demandas de productos. A la vez, es una de las tres entidades uruguayas habilitadas oficialmente a intervenir certificados de origen y documentos de comercio exterior y administra registros de comercialización entre productores y comerciantes o industriales.

Misión

Promoción y defensa de la actividad privada en la economía nacional.

A tales efectos se propone:

- El estudio y fomento de la producción agrícola y ganadera, su comercialización, industrialización y exportación.
- La colaboración con las autoridades públicas en todo lo atinente a sus cometidos.
- La representación de los gremios agrupados por la Institución.
- El apoyo a todo propósito que tienda al mejoramiento de la colectividad.
- La realización de gestiones destinadas a que la legislación nacional y los organismos públicos en general contribuyan al desarrollo de la actividad económica del país, especialmente en el sector agropecuario.

estará siempre colaborando en los esfuerzos orientados a los desafíos planteados por la Dirección Nacional de Aduanas.



**Toda nuestra experiencia
respaldando la actividad
productiva del país.**

www.jaumeysere.com | tel: 2916 1055

Chuy, Río Branco, Aceguá, Rivera, Artigas, Bella Unión
Salto, Paysandú, Fray Bentos, Nueva Palmira, Colonia y Montevideo

JAUME & SERE
COMERCIO EXTERIOR | LOGÍSTICA



La Reestructura de la DNA “es uno de los episodios más relevantes de reforma del Estado”

En el lanzamiento de la Reestructura Organizativa de la Dirección Nacional de Aduanas, el ex Ministro de Economía y Finanzas, Ec. Fernando Lorenzo y en referencia a este hito destacó que esta reestructura “es uno de los episodios más relevantes de reforma del Estado”. Subrayó, además, que los cambios que la organización afrontó han sido “una contribución relevante al desarrollo del país” y al comercio exterior.

El jerarca comenzó señalando que “cuando se inició el proceso de modernización, aparte de los desafíos de generarle credibilidad y consistencia al proceso de transformación” fue primordial “profesionalizar los procedimientos de las actividades de comercio exterior, y en particular, de todas las que se vinculan con la Dirección Nacional de Aduanas”, explicó Lorenzo. Inmediatamente, se refirió a la importancia del sector privado en el proceso de moderni-

zación de la aduana uruguaya: “ha tenido un papel muy importante la forma en la que el sector privado, los operadores de comercio exterior de diversos tipos, han ido apoyando y sumando credibilidad a este proceso de cambio” apuntó el ex Ministro.

“Es que el proceso de cambio en la Aduana ha generado expectativa y ha ido ganándose su espacio de credibilidad entre todos aquellos que tenían que gestar credibilidad para que

este proceso pudiera avanzar”, señaló.

“Esta es una instancia en la que se plantean y se presenta una Reestructura que es en sí misma un eslabón del cambio, pero es al mismo tiempo una Reestructura para el cambio”, expresó el Economista.

Convergencia

En tal sentido, también destacó la “predisposición y una actitud muy favorable de los funcio-

narios de la aduana. No podríamos estar aquí sin esta suerte de convergencia de actitudes positivas y presupuestas a que las transformaciones que han ocurrido, ocurrieran”, relató.

La Reestructura presenta una nueva organización “que al renovarse va a ser parte de los procesos de cambios continuos, que son los únicos que van a verdaderamente reflejarse de manera permanente y consistente en el tiempo, como beneficio para los que operan en las actividades económicas del país, en particular en el comercio exterior”, manifestó Lorenzo.

A continuación se refirió a las diversas iniciativas que la modernización aduanera ha hecho posible, algunas de las cuales ya se encuentran en marcha. “Se está trabajando para el futuro, para que la actualización y modernización de los procedimientos siga siendo un pilar permanente del proceso de cambios”, advirtió Lorenzo.

En este contexto, mencionó “la Ventanilla Única de Comercio Exterior, como uno de los proyectos más importantes, y que requiere del liderazgo de la Dirección Nacional de Aduanas, para que este pueda avanzar, consolidarse en uno de las transformaciones más importantes para apuntalar el proceso de mejoras de la competitividad, y mejoras de la facilitación del comercio en nuestro país”.

CAROU

En la misma línea, destacó el nuevo Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay (CAROU), que se encuentra en el Parlamento para su aprobación. “Teníamos claro también que el proceso de modernización de la aduana implicaba necesariamente actualización normativa. Mucha ya ha ocurrido, pero otra muy importante está en este momento a consideración parlamentaria”, declaró.

“Que hoy el parlamento este estudiando un nuevo Código Aduanero, no es un hito menor, ni a nivel normativo en el país ni carece de significación en términos de lo que aporta a este proceso de Reestructura. La actualización normativa viene a consolidar un proceso de cambios, a brindarle sustento institucional, a brindarle certeza jurídica, y a modernizar aquello de la normativa que necesitaba ser modernizado”, destacó Lorenzo.

El ex titular de la cartera de Economía y Finanzas continuó su alocución centrándose en las implicancias que implicó la modernización aduanera, y refiriéndose a la trascendencia de los cambios.

En especial, advirtió acerca de “la mejora de la interacción que prestan los servicios que

actúan en la Dirección Nacional de Aduanas y quienes desde el sector privado y de la sociedad en su conjunto, se relacionan con procedimientos aduaneros”, reveló.

“Esta Reestructura tiene que convertirse en un pilar muy clave y en una señalización muy clara por sus objetivos y por su contenido”, puntualizó.

A continuación, señaló los objetivos que se planteó la institución en el proceso de cambio. De acuerdo al jerarca, la organización debió “hacerse suyos” ciertos objetivos con el fin de realizar “una contribución relevante al desarrollo del país”.

Desarrollo

Explicó que fue necesario adaptarse y “cambiar el peso relativo” de los distintos objetivos. Fue fundamental desplegar iniciativas para incorporar, además de las tareas de fiscalización, contralor, y de garantías, “criterios vinculados a la facilitación del comercio y a aceptar que detrás de la actividad aduanera, hay algo que también puede impactar mucho en el desarrollo nacional y sobre la capacidad de competir”, concluyó el Economista.

“Este reequilibrio de objetivos de actividades de contralor y fiscalización hacia actividades

que también incorporan otros aspectos que tienen que ver con el desarrollo de la economía y de nuestro país, han implicado un nuevo paradigma, más complejo” que la Dirección Nacional de Aduanas enfrenta.

Asimismo, la importancia de la relación entre los diferentes actores involucrados en la Reestructura Organizativa es primordial. En esta línea el jerarca indicó que la interacción “de parte de quienes impulsan este proceso de cambios hacia quienes tienen que ser los protagonistas principales de este proceso, tiene que fortalecerse”.

En el final, el ex Ministro explicó que se debe tener claro cuál es el objetivo fundamental detrás del cambio que la institución afronta. “Detrás de cada una de estas cosas, hay una contribución al desarrollo de nuestro país y a creer que los procesos de cambios, cuando tienen los ingredientes que tiene este proceso de cambios, pueden prosperar, y prosperan”.

“Me parece que este es un ejemplo de que se pueden introducir procesos de reformas guiados por objetivos, por compromisos, por cambios en los incentivos y por la credibilidad de los actores involucrados”, concluyó.



Reestructura Organizativa: un modelo de reforma dentro de la administración pública

El 17 de julio de 2013 el Presidente de la República, José Alberto Mujica Cordano, decretó la Reestructura Organizativa de la Dirección Nacional de Aduanas.

Esta reforma de modernización representa un hito en la administración pública, en uno de los ámbitos más importantes del comercio exterior de un país, su aduana.



En una Sala de Actos colmada con la presencia de jefes de instituciones públicas y privadas, operadores de comercio exterior, y la asistencia masiva de medios de comunicación que cubrieron el trascendente evento, el ex Ministro de Economía y Finanzas, Ec. Fernando Lorenzo y el Director Nacional de Aduanas, Cr. Enrique Canon, realizaron la presentación de la Reestructura.

Gracias al proceso de Modernización, se presenta una organización “que al renovarse va a ser parte de los procesos de cambios continuos (...)”, como beneficio para los que operan en las actividades económicas del país, en particular en el comercio exterior”, indicó el ex Ministro.

Beneficios

En síntesis, a partir de la implementación de la nueva ordenación, la institución logra-

rá una mejora salarial de sus funcionarios, la profesionalización de la gestión, la orientación hacia los objetivos delineados por el propio organismo, y el reconocimiento a los resultados obtenidos.

Igualmente, la reestructura de puestos de trabajo acarreará otros beneficios para el personal aduanero. Se regularizan los Contratos Temporales de Derecho Público, se crean vacantes para el ingreso de nuevos funcionarios, al igual que vacantes de ascenso, y se recompone la carrera funcional.

Lineamientos

Las actividades de relevamiento, diagnóstico y formulación de la propuesta de reformulación se llevaron a cabo tomando en consideración los siguientes lineamientos:

- El diseño de la estructura basado en

resultados del proceso de planificación estratégica

- Adecuado ámbito de control
- Estructura flexible
- Herramienta para facilitar la modernización
- Eliminar funciones duplicadas
- Cuidar oposición de intereses
- Recuperar la pirámide salarial de la Institución
- Recuperar los niveles salariales sumergidos

Circunstancias

Es así que la reformulación de la estructura se realizó contemplando varios aspectos adicionales y fundamentales:

- Estructura formal de la organización (Decretos 459/996, 281/002 y 282/002)
- Estructura real
- Recomendaciones de Organismos Internacionales (BID, BM, OMA)
- Estructuras de otras Aduanas del Mundo

Para el proceso de formulación de la nueva propuesta se creó un equipo de trabajo permanente, el que, en procura de comenzar a delinear la mejor propuesta posible, tomó contacto con el Ministerio de Economía, la Oficina Nacional de Servicio Civil y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del Uruguay.

En líneas generales, el diagnóstico inicial dejó entrever algunas dificultades que debían solucionarse con la mayor urgencia posible.

Algunas problemáticas visibilizadas fueron el amplio ámbito de control de la Dirección; la falta de jerarquización y prioridad en la gestión de las personas; la falta de una clara distinción entre las unidades de “Dirección y Planificación” y las “Operativas”; una inadecuada distribución de funciones como el solapamiento de funciones, la centralización de tareas y el inadecuado flujo de información.

En este contexto, la nueva estructura atendió directamente tales problemas.

Participación

En todo momento se priorizó la participación de los funcionarios, poniendo a su consideración, a través de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Aduanas, las diferentes versiones del Proyecto de Decreto.

A su vez, se los mantuvo informados a través de giras realizadas en todo el país, mediante la generación de documentos informativos, y a través de la página web, donde se habilitaron para consulta las diferentes versiones del Proyecto.

Puestos

Por otra parte, la Reestructura contempla nuevos diseños para los puestos de trabajo en la organización.

En consecuencia, los lineamientos que se tomaron como referencia para tal diseño fueron la creación de funciones para las direcciones superiores, la multifuncionalidad, la carrera funcional, los ingresos y creación de vacantes.

Funciones

El diseño de la nueva estructura organizativa creó Funciones con dedicación exclusiva para quienes ocupen posiciones de dirección y jefatura en la organización.



Se trata de un instrumento a través del cual se busca recuperar la pirámide salarial, vía la asignación de una remuneración mensual adicional a quienes ocupen funciones.

Las funciones serán ejercidas durante 15 meses y los funcionarios serán designados de forma directa por el Director Nacional de Aduanas.

En contrapartida al otorgamiento de Funciones, el Director Nacional tendrá disponible una herramienta de gestión directa y enfocada al logro de resultados, efectivizada a través de la firma de Acuerdos de Gestión.

Acuerdos

Los Acuerdos de Gestión son compromisos que asumieron quienes fueron designados para ocupar Funciones en la institución. Se trata de un instrumento de control de gestión, elaborado en base a los lineamientos estratégicos de la Dirección Nacional de Aduanas, que prioriza la gestión por objetivos.

En términos generales, cada Acuerdo de Gestión, y el cumplimiento de los planes de actividades contemplados en ellos, contribuirán al logro de los objetivos organizacionales que surjan del Plan Estratégico de Aduana.

Cada titular de las Función dispone de 30 días para acordar con el Director Nacional el contenido del documento. La aceptación de la asignación de la función por parte de los funcionarios y sus condiciones, se formaliza por escrito.

El desempeño de las funciones será evaluado por un Tribunal asesor, integrado por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, el Director Nacional de Aduanas y un representante de los funcionarios, sobre la base del cumplimiento de las metas contempladas en el Acuerdo de Gestión.

El hecho de no cumplir con el 70% de las metas acordadas previamente, significará la revocación de la Función y la pérdida de la remuneración adicional otorgada.



Un proyecto imprescindible, fruto de la modernización y construcción colectiva

El proceso de construcción de la Reestructura Organizativa, las realidades que llevaron a que esta se hiciera imprescindible, significa un hito tanto para el sector público y el sector privado, que beneficia “las operaciones de comercio exterior” y al país todo, enfatizó el Director Nacional de Aduanas, Cr. Enrique Canon, en la presentación pública de la Reestructura Organizativa de la DNA firmada en este 2013 por el Presidente de la República.

Con la presencia de altas autoridades de instituciones públicas y privadas, operadores de comercio exterior, funcionarios de la DNA y medios de comunicación, el Director Nacional comenzó refiriéndose al proceso de reforma.

“Les quería presentar cuál es el fundamento de esta Reestructura Organizativa y luego su contenido, porque no es un clavel del aire, nace de un largo proceso que viene incluso desde antes de esta administración, con la modernización de aduanas, de la cual muchos de ustedes, funcionarios hoy aquí, y privados también, y otros organismos públicos que nos acompañan, han participado directa o lateralmente, y nos hemos enriquecido unos de otros para llegar a este resultado”, indicó el Cr. Enrique Canon.

Inmediatamente, reveló cuáles fueron los factores que hicieron ineludible el cambio organizacional.

“La evolución de variables externas, como

el crecimiento del comercio exterior, de los cuadros de exportaciones e importaciones de los que surgen las tendencias que son evidentes. A su vez, hay otras variables, los grandes desafíos industriales, comerciales, energéticos y logísticos para los cuales la Aduana debe prepararse y adquirir nuevas capacidades.

También, la situación interna reconocida en el documento del Consejo de Ministros de 2006, amerita esta Reestructura. Una de las brechas que ha reconocido ese documento, fue la brecha en recursos humanos y materiales, por la ausencia de políticas de personal adecuados durante muchísimos años”, explicó el Contador.

Asimismo, reveló que “el nuevo diseño organizacional ha convenido en una estructura, en un organigrama más dinámico, de mayor posibilidad de gestión, de una gestión más cómoda y más eficiente”.

Historia

El proceso “que hoy tiene una llegada a un determinado hito, pero para continuarse en el futuro” se inició en el 2007.

En el 2006, “previo a que el Consejo de Ministros elaborara ese documento sobre las brechas que afectaban a la Aduana en relación a las capacidades que tenía y los requerimientos del comercio exterior, se comienza desde allí con un grupo de trabajo integrado por el Ministerio de Economía que hace ese documento, y que el Consejo de Ministros adopta como propio”, narró el Director Nacional.

Posteriormente, “en el 2007, se firma un préstamo con el BID bajo el título Proyecto para la Modernización de la Aduana, que yo tuve el honor de coordinar antes de asumir la Dirección Nacional. En el 2010 asumí la Dirección Nacional e hicimos un proceso de planificación estratégica, contratando consultores externos que nos ayudaron a hacer este mapa



estratégico de la institución, a definir nuestra visión y misión”.

El proceso de planificación estratégica se realizó con la participación de los funcionarios de todo el país, “en asambleas en todos los lugares de trabajo en todas las aduanas del interior: tres giras; 900 funcionarios que participaron directamente, se procuró que fuera compartido”, apuntó Canon.

De esta forma, se “definió nuestro sistema de creencias, nuestro objetivos, nuestro cuadro de mando interior, por el cual medirnos a ver si avanzamos o retrocedemos”.

Proyectos

Con la puesta en marcha de la modernización, se adoptaron diferentes proyectos, “algunos que están en implementación y otros en proceso. Tenemos ambiciosísimos proyectos por delante para los cuales esta Reestructura Organizativa va a hacer un gran espaldarazo”, reveló.

Dentro de los proyectos, se encuentran “el Puerto de Montevideo, que se modificará junto con los actores públicos y privados que en él participan; el Sistema Integrado de Inteligencia Aduanera, largamente postergado, se le ha dado un gran empujón; el Operador Económico Autorizado y nuestros procesos con distintas Administraciones de Aduanas de la región ya tienen comienzo y van a florecer probablemente en el 2014; el Centro Nacional

de Verificación Aduanera, emprendimiento que hemos signado con la Corporación Nacional para el Desarrollo y la Intendencia de Montevideo, tendrá una concreción para el próximo quinquenio seguramente, con Aduana como protagonista de él y aportando todo su quehacer”, mencionó Canon.

Delineamientos

“La Reestructura Organizacional sigue a la estrategia de la organización; definimos nuestra estrategia y entonces ahora, proceso culminado, debemos cambiar nuestra estructura organizacional y poner nuevos incentivos por delante para cumplir con los objetivos que nos hemos propuesto”, reveló el Contador. Algunos de los delineamientos que trae consigo la reforma son “la creación de funciones; dedicación exclusiva; multifuncionalidad; el respeto por la carrera funcional; ingresos y creación de vacantes para darle a la Dirección Nacional de Aduanas los incentivos, el equipo gerencial, las remuneraciones acordes a las responsabilidades y los ingresos con las capacidades que el comercio exterior y el Uruguay se merecen”.

Por otra parte, el Director explicó que el punto angular de la Reestructura se encuentra en los acuerdos de gestión. Estos son “un compromiso entre la Dirección Nacional de Aduanas, el Director Nacional y el funcionario designado en la función”.

“El compromiso tiene el siguiente contenido.

En primer lugar está pautado por una gestión por objetivos, esos objetivos tienen actividades delineadas. Además, una vez propuesto, cada titular de la función tendrá 30 días para acordar el compromiso con la Dirección y al término de los 15 meses desde que la función sea acaecida, ese acuerdo de gestión será evaluado por un tribunal”, apuntó.

Por otra parte, la nueva organización se verá beneficiada con el “ingreso de 93 contratos temporales de derecho público, más 30 que ya han ingresado, y los 155 que van a ingresar en el futuro”.

Por último, el Director Nacional se refirió al beneficio que presenta la reforma para las operaciones del comercio exterior.

“Tal es el proceso de constitución de la Reestructura Organizativa, las realidades que llevaron a que esta se hiciera imprescindible, y tal es beneficio que tanto para los funcionarios como para el sector público y el sector privado involucrado, las operaciones de comercio exterior a mi juicio tienen”, señaló.

“Esto es simplemente el comienzo de una nueva estructura organizacional de la Dirección Nacional de Aduanas. Tal como establece su misión y su visión: ser servidores públicos, íntegros, probos, al servicio de la población del país y del comercio exterior”, concluyó.

Crecimiento industrial al servicio del desarrollo nacional

Por **Ministro Ing. Quím. Roberto Kreimerman**



Desde el Ministerio de Industria, Energía y Minería, hemos venido apostando fuertemente por el crecimiento industrial al servicio del desarrollo nacional. Para ello seleccionamos distintos sectores estratégicos de nuestra industria impulsando la creación de Consejos Tripartitos para la elaboración de Planes Sectoriales. A través de esta herramienta, se construye la Política Industrial de largo plazo buscando el involucramiento de los principales actores, públicos y privados.

El mundo globalizado en el que vivimos, así como las limitantes naturales de nuestro mercado interno imponen la necesidad de pensar este proceso de cambio en la matriz productiva en términos de la inserción comercial internacional. Para ello es necesario profundizar los acuerdos comerciales tanto a nivel regional como internacional.

La vocación exportadora de nuestra producción es hoy, más que nunca, evidente a la luz de las cifras record alcanzadas en materia de exportación de productos industriales. Esto significa más y mejor trabajo para nuestra gente.

La importancia del mercado exterior hace que nuestra labor dependa fuertemente del

acceso a fuentes de información estadísticas sólidas. Estas proveen de un insumo imprescindible que permite ordenar, comprender, planificar y regular la actividad industrial, asegurando un entorno propicio para el mejor desenvolvimiento de nuestras empresas. En este sentido los datos comerciales obtenidos de la Dirección Nacional de Aduanas resultan para nosotros de gran importancia como elemento de monitoreo y seguimiento de la actividad industrial.

Por otro lado, al tiempo que los mercados internacionales brindan oportunidades de inserción para los sectores más dinámicos e innovadores, también representan una amenaza latente para aquellos que por diversas razones han quedado rezagados en el crecimiento y que frecuentemente se hallan expuestos a prácticas desleales de comercio.

En este punto debemos continuar realizando esfuerzos en lo relativo a la implementación de políticas de control aduanero de bienes industriales que ingresan a nuestro país. Si bien son notorios los avances alcanzados en los últimos años, se trata de un área clave en la que sin lugar a dudas debemos seguir mejorando.

Dados los fuertes vínculos que unen a ambas

“Pensar el proceso de cambio en la matriz productiva”

Misión

El Ministerio de Industria, Energía y Minería es responsable de diseñar e instrumentar las políticas del Gobierno referidas a los sectores industrial, energético, minero, telecomunicaciones, micro, pequeñas y medianas empresas, destinadas a la transformación y el fortalecimiento del aparato productivo nacional, de su matriz energética y del sistema de comunicaciones, para el desarrollo sustentable con justicia social, en el marco de la integración regional y la inserción en un mundo globalizado.

Visión

-Capaz de liderar la diversificación de la estructura productiva y el crecimiento de las infraestructuras del país;

-Fortalecido institucionalmente a nivel de sus recursos humanos, capacidades técnicas, disponibilidad locativa adecuada para una gestión coordinada ágil y eficiente en contacto con los sectores vinculados a su actividad y con la población en general, de manera informada y transparente;

-Reconocido como el ámbito de planificación, prospectiva, elaboración e implementación de políticas para el sector industrial, minero, energético y de comunicación del país, competente en materia de propiedad industrial, seguridad radiológica y fomento de las micro, pequeñas y medianas empresas.

instituciones entendemos que es imprescindible proseguir en el camino de lograr una mayor y mejor articulación, facilitando un intercambio fluido y oportuno de información y generando sinergias para beneficio mutuo y del País. De esta forma tenemos el agrado de saludar esta auspiciosa iniciativa.

La Aduana en la historia

Cuando se realizan ingresos o salidas evitando o burlando la normativa vigente que regula esos movimientos, se configura lo que desde muy remotos tiempos se decía ir contra los bandos, o sea contra la norma, finalmente la palabra contrabando, resumió en síntesis muy clara este ilícito o pretensión del mismo.

Recién allá por los años 1769 se nombraron los primeros guardas, que lo fueron Enrique Guzmán y José Quijano. Servían sin sueldo y sin más emolumentos que la parte de los decomisos. La cosa no podía ser más económica. Pero los buenos guardas, contando tres años de servicios en esa forma, se arremangaron a manera de los pasantes del arroyuelo Quita Calzón, y solicitaron sueldito, saliendo mal parados de su petitorio.

El tapón pues, que se les puso, fue en regla, y no tuvieron más remedio que conformarse. Se les contestó que por la Ley 49, título 35, libro 2º estaba prohibido señalar sueldo a los guardas. Habló la ley, comadres podían levantarla.

Al decir don Isidoro de María, en su obra “Montevideo Antiguo”: “En los primeros tiempos de la fundación de esta ciudad, poco había que contrabandear; primero, por que allá por muerte de un obispo venían buques de la Península, en aquellos larguísimos viajes a vela, en que se echaban dos y tres meses, y segundo porque era prohibida la importación de mercaderías extranjeras”.

Acompañamos y contribuimos
en el proceso de modernización de la Aduana.
Un compromiso que se renueva día a día.



Aeropuerto de Carrasco
MONTEVIDEO URUGUAY



Aeropuerto de Punta del Este
MALDONADO URUGUAY

Posicionarnos como destino estratégico de la inversión

Por Lic. Andrés Pelaez

El Instituto de Promoción de Inversiones y Exportaciones de Bienes y Servicios - Uruguay XXI, trabaja para internacionalizar la economía uruguaya, promoviendo el crecimiento de las exportaciones y posicionando a nuestro país como destino estratégico de la inversión. En tal sentido, nuestra labor sirve para que tanto las empresas como el país puedan enfrentar mejor preparados los desafíos que les plantea el mundo actual.

Complementando lo anterior, se procura afianzar la Imagen País en el exterior, promoviendo los atributos que hacen de Uruguay una localización estratégica para el desarrollo de negocios en el Cono Sur de América Latina.

El Uruguay ha logrado destacarse como un proveedor estratégico en el mercado internacional al alcanzar en el 2012 un nuevo record de exportación, superando la suma de US\$ 8.751 millones (un crecimiento del 9% en relación al año anterior). Si a este valor se le agrega la mercadería exportada desde zonas francas la cifra total asciende a US\$ 9.830 millones.

En este contexto, el país y sus instituciones son proactivos y trabajan en la construcción de un Uruguay cada día más eficiente productivamente. Este posicionamiento como país es producto del esfuerzo compartido con los exportadores uruguayos y del trabajo en conjunto de las distintas instituciones del estado.

Al respecto, la Dirección Nacional de Adunas (DNA) cumple un rol fundamental en este proceso y es un aliado estratégico para Uruguay XXI en el cumplimiento de sus objetivos.

Así, el Instituto entiende que la DNA no es solo un organismo recaudatorio, sino que cumple

un rol imprescindible en el control de la evasión, el fraude marcario y la lucha contra el narcotráfico. A su vez, es un importante socio de los importadores y exportadores al contribuir en el fluido movimiento de mercaderías.

Como parte de su búsqueda para facilitar y promover el comercio, la DNA llevó adelante un programa de modernización, y un Plan Estratégico que tiene como meta la modernización aún mayor de la misma y proyectarse hasta el 2020, con el fin de mejorar la eficiencia y calidad de sus funciones primordiales como ente fiscalizador y facilitador en la dinámica del comercio internacional.

Este programa permitió generar una Aduana ágil, facilitadora del comercio exterior y la circulación de pasajeros,

impulsando la competitividad internacional del país, lo cual refuerza a la DNA como un aliado estratégico en nuestra labor de promover la internacionalización de la económica nacional.

Es así que, ambas instituciones son instrumentos eficaces que permiten contribuir a los objetivos delineados por el Gobierno, colaborando con el fortalecimiento del sector productivo y el aumento del comercio exterior, para permitir que Uruguay siga creciendo y desarrollándose con equidad y justicia social.

El crecimiento económico sostenido que ha venido experimentando el país en los últimos años es el resultado de políticas activas de promoción de la producción nacional en el exterior, de la inversión extranjera en sectores estratégicos para el crecimiento industrial y el empleo de mano de obra uruguaya, de la diversificación y apertura de mercados externos y del diálogo permanente y constructivo entre el gobierno, el sector exportador y las gremiales de trabajadores.



La institución

El Instituto de Promoción de Inversiones y Exportaciones de Bienes y Servicios, trabaja para internacionalizar la economía uruguaya. Un país como el Uruguay tiene grandes opciones de crecer hacia afuera, captando inversión y promoviendo sus exportaciones al mundo entero. Tal como puede apreciarse en nuestra Misión, desde Uruguay XXI se intenta que nuestro trabajo sirva para que tanto las empresas como el país puedan enfrentar mejor preparados los desafíos que les plantea el mundo actual. Complementando lo anterior, se procura afianzar la Imagen País en el exterior, promoviendo los atributos que hacen de Uruguay una localización estratégica para el desarrollo de negocios en el Cono Sur de América Latina.

Visión

“Somos la Institución uruguaya de referencia, tanto en el Sector Público como en el Privado, en temas relativos a la promoción de exportaciones y a la captación de inversión productiva”

Misión

“Trabajamos para internacionalizar la economía uruguaya, promoviendo el crecimiento de las exportaciones y posicionando a nuestro país como destino estratégico de la inversión productiva”

Desde 1996 – año de su creación- el Instituto se configura como una empresa prestadora de servicios a empresas, adaptándose a las necesidades de sus clientes, ya sean estos nacionales o extranjeros. A las empresas uruguayas se las apoya para favorecer el proceso de internacionalización de las mismas, mediante la puesta en marcha, individual o conjuntamente, de programas orientados a la mejora de la competitividad. A la colectividad de empresarios e inversores internacionales, se los apoya a transitar todo el proceso relacionado con hacer negocios “en” y “desde” Uruguay en la región y en el mundo.

Filosofía de trabajo

Uruguay XXI es una organización compacta, integrada por un muy buen equipo técnico. Su estructura interna es de tipo horizontal, con un funcionamiento dinámico e interactivo entre todas las áreas, dependiendo su administración del Director Ejecutivo.

El trabajo que se realiza en el Instituto, se hace de acuerdo a ciertos principios o valores conducentes al logro de los objetivos a corto, mediano y largo plazo. En ese sentido, se trabaja con una fuerte orientación hacia los clientes, se brindan servicios eficientes y se asegura la transparencia y confidencialidad del trabajo. A modo de síntesis, el “negocio” de Uruguay XXI es el éxito de las empresas y el país.

La Aduana en la historia

Además, con la promulgación del Reglamento de Aranceles Reales para Comercio Libre de España a Indias, dictado en 1778, la mayor parte de las manufacturas españolas eran declaradas exentas de derechos de importación en las Colonias, y los productos del país, que se reducían a los cueros al pelo, sólo pagaban del 3 al 5 por ciento de introducción en los puertos habilitados de la Península.

Modernización aduanera y código aduanero

Por Pedro Castro

Pensando en los últimos años e intentando dar un pantallazo general de los cambios que han acontecido, creo que todo el proyecto de Modernización de la Aduana y el nuevo proyecto del Código Aduanero Uruguay, son dos aspectos fundamentales que a mi juicio contribuirán de forma decisiva para definir un país donde la actividad aduanera se sume también al resto de los actores públicos y privados que intervienen en el comercio exterior, como un agente facilitador.

En ese sentido, estoy convencido de que todas las etapas de la modernización en la Aduana se han venido desarrollando de manera efectiva, quizás con algunas dificultades en virtud a la falta de recursos humanos que afecta a este Organismo, pero llevando adelante de todas formas procesos que hasta hace pocos años se pensaba que sería imposible implementar.

A vía de ejemplo podríamos mencionar la creación del programa denominado “Tránsito Seguro”, por el cual todos los contenedores en tránsito utilizan para circular dentro de nuestro territorio precintos electrónicos, con lo que la Aduana puede, a través de su centro de monitoreo conocer dónde se encuentran los contenedores, asegurándose de que no se apartan de las rutas que previamente se han establecido, o que los camiones que los transportan se han detenido en lugares no habilitados, lo que podría significar un indicio de riesgo en el destino final de ese contenedor.

Por otra parte, la puesta en práctica del pago on line de todos los tributos aduaneros ha sido un avance fundamental en la tramitación de las operaciones. Hoy, a través de varios Bancos de plaza, tanto públicos como privados, los Despachantes de Aduana pueden pagar los tributos de una operación aduanera las 24 horas del día, sin pensar en días inhábiles o demoras en la atención de cajas.

Asimismo, podemos destacar la implementación del DUA Digital, con el que la Aduana ha dado un paso fundamental en lo que refiere a la gestión de todas las operaciones de impor-

tación, exportación y tránsito, quedando tecnológicamente a nivel de las principales aduanas del mundo. En ese sentido, este nuevo sistema le aporta fundamentalmente transparencia, eficiencia y predictibilidad al mecanismo de tramitación de todas las operaciones.

Por otro lado también, la Aduana cuenta, a partir de este régimen, con un archivo digital de todos los documentos que se aportan en el trámite de un DUA, y a la vez se le asigna al Despachante de Aduana la responsabilidad legal de archivar todos los documentos comprobatorios de cada operación por diez años en versión digital y por cinco años en archivo papel.

Consideramos también muy importante señalar que para llevar adelante este nuevo régimen, las firmas Despachantes de Aduana hoy han comenzado a firmar todas las operaciones aduaneras mediante la utilización de firma digital, teniendo así la misma validez jurídica el documento digital que el documento papel. Los certificados de firma digital son expedidos por la Administración Nacional de Correos, en función a un acuerdo de este Organismo con la Dirección Nacional de Aduanas.

Por otra parte y como decíamos al principio, todos estos cambios requieren una actualización de la base jurídica sobre la cual actualmente se asienta el derecho aduanero. Es por ello que consideramos estratégicamente fundamental que un nuevo código aduanero uruguayo haya sido redactado contemplando estos cambios, recogiendo figuras como el Operador Económico Calificado, y a la vez utilizando una terminología internacional moderna que hoy se aplica ya en otros países más avanzados en la materia.

Considero también, en lo que refiere a la actividad del Despachante de Aduana, regulada en este código, se establecen importantes desafíos y responsabilidades, además de un estricto régimen sancionatorio. Todo ello representa un desafío y apunta en definitiva a una mayor profundización de la profesionalidad con que los Despachantes de Aduana deben desempeñar su actividad.



Es por todos los criterios ya expresados, que podemos concluir en que todo el proceso de modernización aduanera que se ha venido desarrollando, requiere de un soporte legal que lo contenga, y eso se logrará a través de un nuevo código aduanero. Por ello, entiendo que la Modernización Aduanera y el nuevo Código Aduanero –este último hoy está siendo analizado en el Parlamento–, son elementos como dos caras de una misma moneda. Ambas herramientas serán seguramente las que nos permitan competir de manera más efectiva en un comercio exterior que hoy se ha tornado un tanto agresivo, que plantea desafíos de tiempo, transparencia y costos considerados al momento de llevar adelante una operación de importación, de exportación o de tránsito. El compromiso y el esfuerzo en ese sentido, debe ser complementado por el trabajo de todos quienes de una manera u otra participamos de esta nueva concepción de Aduana moderna, eficiente y con controles inteligentes para hacer más competitivo a nuestro país.

Finalmente, deseo expresar que nuestra institución, alineada a todos los cambios y mejoras que mencionábamos anteriormente, también apuesta día a día a la profesionalización de los Despachantes de Aduana y del Comercio Exterior en general. Sobre esa base nace el proyecto de la Escuela de Formación en Comercio Exterior y Aduana (CEA), hoy reconocida por el Ministerio de Educación y Cultura como Instituto de Enseñanza Tercaria, que desde el año 2004 viene capacitando en los temas vinculados al comercio exterior, en una Carrera pensada para la formación de personas idóneas en la materia, con docentes de amplia experiencia y conocida trayectoria. Nuestra institución aspira ahora a convertirse en un Instituto avalado por los estándares OMA (PICARD), con el objetivo de continuar trabajando en consolidarnos como un referente no sólo a nivel nacional, sino también regional, en el aporte de especialistas altamente capacitados en comercio exterior y aduanas.

De Acceso al mundo

Por Daniel Carriquiry

Las Zonas Francas han aportado un gran crecimiento y desarrollo para el país tal como reza el art. 1 de la Ley de Zonas Francas N° 15.921. Se han cumplido los objetivos principales en cuanto a la promoción de inversiones, expandir las exportaciones, incrementar la utilización de mano de obra nacional e incentivar la integración económica Internacional. El crecimiento de este sector se refleja en las cifras del último Censo Económico realizado a las Zonas Francas. Las mismas han aportado el 4,3% del PBI, más de 12.000 puestos de trabajo se han generado, han favorecido el desarrollo de los Centros de Distribución Regional, etc.

La idea de formar la Cámara de Zonas Francas del Uruguay (CZFUY) surge a mediados del 2007. La necesidad de aunar fuerza y esfuerzos para defender el régimen de Zonas Francas, motivó la creación de esta asociación civil sin fines de lucro.

Esta Institución se encuentra formada tanto por usuarios como por desarrolladores para mejorar, proteger y difundir el régimen de ZZFF como premisa fundamental.

De acuerdo a los Estatutos de la CZFUY dicha Institución tiene los siguientes objetivos:

- a) el desarrollo, promoción, defensa y mejoramiento del régimen de zonas francas en el Uruguay;
- b) aportar a la generación de un ambiente de negocios propicio con el fin de facilitar la captación de inversiones y el desarrollo económico sustentable, en el marco jurídico de

Zonas Francas;

c) participar en los procesos de toma de decisiones que comprendan el régimen de Zonas Francas, no pudiendo adoptar posiciones públicas o emprender acciones que en los hechos diriman enfrentamientos entre usuarios y/o explotadores de Zonas Francas;

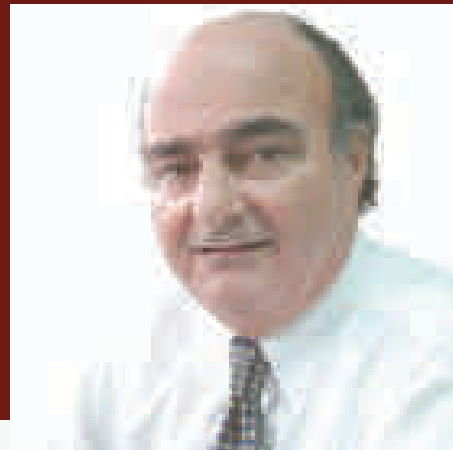
d) mantener un programa de comunicación permanente con los afiliados, la sociedad y las autoridades estatales;

e) facilitar el desarrollo de programas de investigación e información especializados sobre el régimen de zona franca en Uruguay y otras regiones y temas de interés; y

f) promover la aplicación de valores éticos y principios de responsabilidad social en el ejercicio de la actividad.

La Cámara Actúa como interlocutora entre los empresarios privados y las autoridades del Gobierno. Tiene como uno de sus principales cometidos, el de la representación de los intereses de los usuarios y desarrolladores ante las autoridades Gubernamentales con el objetivo de brindar soluciones a problemas genéricos que puedan afectar al sector.

Con el fin de estrechar lazos entre el sector público y el sector privado es que se firma el Memorandum de Entendimiento el día 19 de Marzo del 2012; entre la Dirección Nacional de Aduanas y la CZFUY. Ambas Instituciones han acordado una serie de actividades en conjunto a los efectos de velar por la transparencia en el desarrollo de las actividades, aumentando el



CZFuy

La Cámara de Zonas Francas del Uruguay fue constituida en Octubre de 2008, con la visión de fortalecer el régimen de zonas francas del Uruguay así como promocionar el desarrollo de plataformas de negocios desde las zonas francas uruguayas. La comunidad empresarial que conforma la Cámara de Zonas Francas del Uruguay (CZFUY) se encuentra integrada por desarrolladores (explotadores) y usuarios (directos e indirectos) de las Zonas Francas Uruguayas, que han definido y validado los siguientes objetivos.

Objetivos

a) el desarrollo, promoción, defensa y mejoramiento del régimen de zonas francas en el Uruguay.

b) aportar a la generación de un ambiente de negocios propicio con el fin de facilitar la captación de inversiones y el desarrollo económico sustentable, en el marco jurídico de Zonas Francas.

c) participar en los procesos de toma de decisiones que comprendan el régimen de Zonas Francas, no pudiendo adoptar posiciones públicas o emprender acciones que en los hechos diriman enfrentamientos entre usuarios y/o explotadores de Zonas Francas;

d) mantener un programa de comunicación permanente con los afiliados, la sociedad y las autoridades estatales.

e) facilitar el desarrollo de programas de investigación e información especializados sobre el régimen de zona franca en Uruguay y otras regiones y temas de interés.

f) promover la aplicación de valores éticos y principios de responsabilidad social en el ejercicio de la actividad.

nivel de confianza y mejorando la imagen pública tanto a nivel Nacional como Internacional.

En dicho documento se reconoce la trascendencia fundamental de la lucha contra la corrupción y toda otra conducta reñida con el correcto desempeño de la tarea aduanera por los funcionarios aduaneros; así como el desempeño profesional y ajustado a Derecho por parte de los explotadores y usuarios de Zonas Francas asociados a la CZFUY.

Creemos que el Régimen de Zonas Francas le ofrece la posibilidad al Uruguay de convertirse en un país competitivo haciendo uso de esta herramienta la cual lo consolida como un Jugador a nivel mundial, motivo por el cual las empresas confían en este Régimen y la seguridad Jurídica del mismo a la hora de mirar hacia la región.

“Reconocer la trascendencia de la lucha contra la corrupción”

La Aduana en la historia

Todo el Comercio español de estas regiones se cumplía a través de la Aduana de Lima, llamada, por ese motivo, Madrastra del Plata, que ejercía un monopolio absoluto en la materia.

Contribuyendo con una aduana moderna, eficaz y eficiente

Por Ing. Bruno Buela

Muchos de quienes pertenecemos a la comunidad logística no estamos ajenos al proceso de transformación que se está impulsando en la Dirección Nacional de Aduanas. En nuestras actividades cotidianas hemos sido influenciados – en mayor o menor medida – por un proceso que apunta a contar con una Aduana moderna, eficaz y eficiente. En Uruguay la prestación de servicios logísticos es cada día más reconocida por su contribución al desarrollo del país y su gente. Y la DNA juega allí un papel muy relevante en materia de facilitación, sin que esto suponga descuidar su rol de fiscalización. Un país serio necesita de una aduana seria y profesional. También lo necesita una comunidad logística que apuesta a vender globalmente servicios logísticos de alto valor agregado, predictibilidad y confiabilidad. Creemos que la aduana se encuentra en proceso de evolución, contribuyendo así a crear condiciones favorables para el desarrollo. Ejemplos de ello son las iniciativas de digitalización de documentos, el proyecto de ventanilla única, la implementación de precintos electrónicos, la constante apuesta a la incorporación y desarrollo de tecnología al servicio de una gestión de riesgos más eficiente e inteligente, así como los procesos de mejora en el intercambio de información con los operadores.

Todas estas acciones se han encarado concomitantemente con el proyecto de actualización del Código Aduanero. Destacamos muy especialmente la forma en que se ha dado el proceso de elaboración del nuevo CAROU, que permitió al sector privado realizar aportes mediante mecanismos de consultas y sugerencias, complementando así el análisis de los nuevos textos y su aplicabilidad práctica. La preservación de los esquemas promocionales vigentes de Puerto y Aeropuerto Libre fue un punto que mereció especial atención

en dicho proceso, y que entendemos ha sido salvaguardado en forma adecuada. El nuevo proyecto de CAROU puesto a consideración del parlamento resulta un marco de referencia moderno y actualizado que creemos contribuye significativamente al desarrollo del “Uruguay Logístico”.

“La aduana se encuentra en proceso de evolución”

Algunos logros conjuntos

Como operadores de la terminal de cargas del Aeropuerto Internacional de Carrasco hemos trabajado conjunta e intensamente con la DNA en diversas iniciativas. Como resultado de ello hoy disponemos de mejores mecanismos de interconexión entre nuestros respectivos sistemas, de modo de simplificar los nuevos procedimientos adoptados por la DNA en materia de gestión de riesgos. Del mismo modo, los mecanismos de fiscalización de las actividades realizadas bajo el régimen de Aeropuerto Libre contribuyen a una ágil disposición de las mercaderías para que el transportista aéreo o terrestre efectúe su transporte, asegurando así la libre circulación de las mismas sin requerir autorizaciones ni trámites formales (en línea con lo establecido por la Ley N° 16246). Esto contribuye a la credibilidad del sistema, permitiendo a TCU y demás operadores logísticos ofrecer servicios logísticos competitivos a clientes globales, que pueden encontrar en Uruguay un Hub moderno, eficiente y seguro. El plan piloto para el retiro de los fiscales refleja la confianza puesta de manifiesto por la DNA en los operadores logísticos y sus consiguientes nuevas responsabilidades, al tiempo que permite la reasignación de su propio personal en actividades más relevantes a los fines de garantizar los procesos.

Una mirada al futuro

La actualización del régimen de despacho de Encomiendas Postales Internacionales de Entrega Expresa ha establecido nuevos desafíos operativos y de coordinación para atender el creciente movimiento de este tipo de en-



La empresa

Con una infraestructura de primer nivel internacional y una propuesta de valor agregado logístico a las mercaderías, el Aeropuerto Internacional de Carrasco constituye un centro de distribución regional con características únicas. TCU es el punto de entrada y salida del 100% del comercio exterior del Uruguay realizado vía aérea, almacenando y garantizando la custodia de la mercadería mientras se hace efectiva su importación, exportación o tránsito.

Objetivos

El principal objetivo de TCU S.A. es posicionar al Aeropuerto Internacional de Carrasco como un Centro de Distribución Regional de mercaderías. Para ello se basa en el desarrollo de infraestructura, la incorporación de tecnología, la prestación de soluciones logísticas integrales y el nuevo marco legal existente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, constituyendo así una oferta de servicios que permite optimizar la cadena de abastecimiento de las empresas.

Propuesta de valor

TCU contribuye a la optimización de la cadena logística de empresas nacionales e internacionales, otorgando las mayores garantías, facilitando el comercio exterior y aplicando sofisticados procedimientos de control y seguridad de la carga.

Apuesta a la construcción de relaciones comerciales eficaces siendo un socio estratégico y confiable en la prestación de servicios de valor agregado.

víos. Esto no se agota en la administración aduanera, sino que comprende también a los distintos operadores y a la propia terminal de cargas. En la medida en que se consolide el crecimiento de este sector será necesario desarrollar acciones conjuntas entre DNA y todos los operadores (procedimientos, intercambio de información, horarios, etc.) de forma de preservar una operación ágil, fluida, y que al mismo tiempo salvaguarde los debidos controles por parte de la administración aduanera. Estas acciones, sumadas a una dotación de recursos humanos profesionales que acompañe la evolución del negocio y a la profundización de la integración de procesos e intercambio de información general entre DNA y operadores son parte de los desafíos para los tiempos venideros, y que desde el Aeropuerto apoyaremos en el firme convencimiento que contribuyen al logro de los objetivos trazados.



CAROU: un hito que significará un gran avance y modernización del derecho aduanero nacional

En función de la evidente necesidad de modernizar la legislación aduanera para convertirla en un instrumento consistente con la inserción comercial internacional del país y que permita encausar efectivamente los objetivos nacionales en la materia, la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) han promovido la aprobación de un nuevo Código Aduanero Uruguayo.

Esta necesidad ha sido sostenida desde larga data también por la doctrina especializada y los distintos operadores privados, en función de que buena parte de la normativa aduanera se encuentra desactualizada, desarmonizada y con falta de uniformidad, todo lo cual se hace notar con más evidencia con el advenimiento del Código Aduanero del Mercosur (CAM).

En este marco, el Proyecto de Código Aduanero Uruguayo (CAROU), fue aprobado en el

2013 por la Cámara de Representantes y actualmente se encuentra a estudio de la Cámara de Senadores.

Concepción general

El CAROU integra y sistematiza en un solo cuerpo diversas normas al incorporar además de los aspectos marco que se encuentran en el actual CAU, el régimen infraccional y el de los Despachantes de Aduana, lo cual facilita el conocimiento y difusión de las normas vigentes para todos los operadores del comer-

cio exterior, contribuye a la seguridad jurídica, al cumplimiento voluntario y simplifica la tarea fiscalizadora.

A su vez, el CAROU recoge las modernas teorías y terminología del comercio internacional. En su elaboración, además de la participación de los servicios de la DNA y el MEF, participaron el Poder Judicial - a través de la magistratura especializada en materia aduanera - y el sector privado, a través de diversos gremiales y especialistas, con lo cual se

propendió a lograr una norma que tuviera en cuenta las realidades y sugerencias de los distintos actores del comercio exterior.

Antecedentes

La columna vertebral del proyecto es el CAM, aprobado por Decisión N° 27/10 del Consejo del Mercado Común, el 8 de agosto de 2010, que contiene la normativa aduanera más actualizada a nivel internacional en tanto se consideraron para su elaboración, no sólo las legislaciones aduaneras nacionales y las normas MERCOSUR vigentes, sino también las normativas y recomendaciones más modernas, a saber:

- El Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto).
- El Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (2005).
- El Código Aduanero Modernizado de la Unión de la Unión Europea.
- El Código Aduanero Centroamericano (CAUCA).

Otra fuente del CAROU fue el Programa de Modernización de la Dirección Nacional de Aduanas (Préstamo BID 1894 OC-UR).

También se tuvo en cuenta la normativa aduanera nacional vigente, donde es posible identificar tres grados pilares:

- El Código Aduanero Uruguayo (CAU), de 27/12/1984.
- El Régimen Infracional Aduanero, capítulo XIII de la ley N° 13.318, de 28/12/1964.
- El Régimen de los Despachantes de Aduana, Ley N° 13.925 de 15/12/1970.

Innovación

Las principales innovaciones del CAROU son:

- **Ámbito de aplicación y territorio aduanero (Art. 1):** En línea con el Convenio de Kyoto, se establece que el territorio aduanero es aquel en que es aplicable la legislación aduanera y ésta se aplica a la totalidad del territorio de la República y a los enclaves concedidos a su favor. Esto modifica el Código vigente, en el que se excluyen expresamente del territorio aduanero nacional a las zonas francas, puertos francos y otros enclaves aduaneros.

De este modo, las zonas francas quedan también bajo control aduanero, lo que potencia



– como valor agregado - las actividades desarrolladas en las mismas.

- **Zona primaria aduanera (Art. 3):** Es un concepto muy similar al vigente de “recinto aduanero”, y se trata de las áreas delimitadas y habilitadas donde se efectúa el control de entrada, salida, permanencia y circulación de mercaderías, medios de transporte y personas. Incluye los puertos, aeropuertos, puntos de frontera y sus áreas adyacentes, y otras áreas que la Ley o el Poder Ejecutivo definan. El CAROU incorpora disposiciones que armonizan la normativa en materia de zonas primarias aduaneras con los regímenes denominados de Puerto y Aeropuerto Libre (PAL), estableciendo que aquellos puertos y aeropuertos en que se aplican los regímenes previstos en la Ley 16.246, de 8 de abril de 1992, y en los Arts 163 de la Ley 16.320, de 1º de noviembre de 1992, y 23 y 24 de la Ley 17.555, de 18 de septiembre de 2002, se consideran zonas primarias aduaneras y se les continúa aplicando lo establecido por dichas disposiciones.

- **Dirección Nacional de Aduanas – competencias (Art. 6 a 11):** Las competencias de la DNA resultan de complementar las facultades habituales de una administración aduanera moderna, con otras previstas en la normativa doméstica que siguen siendo pertinentes en las condiciones actuales del comercio internacional. El CAROU resuelve limitaciones identificadas en la normativa vigente que generan incertidumbre jurídica: a) establece con rango legal las competencias reglamen-

tarias de la DNA para la aplicación de la legislación aduanera y el establecimiento de los procedimientos que correspondan; b) establece expresamente las competencias de la DNA en las distintas zonas del territorio aduanero (primaria, secundaria y de vigilancia especial).

La actuación de la DNA se enfoca no solamente con una finalidad recaudatoria sino como un órgano que debe facilitar y promover el comercio exterior, y también contribuir a controles que deben realizar otros organismos del Estado, contribuyendo por esta vía a la competitividad de la producción nacional de bienes y servicios.

A partir del principio de especialidad y siguiendo diversos antecedentes internacionales y las tendencias más recientes en materia de seguridad y combate al terrorismo, el CAROU establece la preeminencia de la DNA en la zona primaria aduanera, en el ejercicio de sus competencias. Esto implica que en la tarea específica de control de la entrada, salida, permanencia y circulación de mercaderías, los demás organismos deben prestar apoyo a la DNA cuando les sea solicitado.

- **Despachantes de Aduana (Art.s 13 a 30):** El CAROU incorpora un régimen completo para la actuación de los Despachantes de Aduana, en el entendido de que la Aduana debe interactuar de manera coordinada con el sector privado a efectos de lograr la mayor eficiencia en su labor de control. Se define al Despachante de Aduana como agente auxiliar del

comercio y de la función pública aduanera, habilitado para realizar, en nombre de otra persona, los trámites y diligencias relacionados con los destinos y las operaciones aduaneros ante la DNA.

Uno de los aspectos esenciales es el mantenimiento de la intervención preceptiva del Despachante de Aduana, con las excepciones previstas en la legislación vigente, a las que se agregó la situación correspondiente a las mercaderías cuya importación está exenta del pago de tributos según lo previsto en la legislación aplicable al retorno al país de uruguayos residentes en el exterior. A su vez, el caso de los envíos postales internacionales se incorpora con rango legal. Y se ajusta también el valor en aduana por debajo del cual no es preceptiva la intervención del Despachante en los envíos postales internacionales de entrega expresa.

- Otras personas vinculadas a la actividad aduanera (Art. 12 y Arts 31 a 42): Se amplía sustancialmente el elenco de agentes relacionados con la actividad aduanera para que estén sujetos a los requisitos, formalidades, responsabilidades, registro y constitución de garantías, que establezca la DNA para su actuación en operaciones aduaneras. El nuevo elenco está compuesto por: agente de transporte; importador; exportador; proveedor de a bordo; transportista; agente de carga; depositario de mercaderías; operador postal; y otros que cumplan su actividad en relación con operaciones aduaneras.

- Operador Económico Calificado (Art. 39): El CAROU introduce la figura del Operador Económico Calificado, bajo la cual los sujetos aprobados como tales pueden ser beneficiados con procedimientos aduaneros simplificados, a partir de su desempeño en el cumplimiento de la normativa y otros requisitos a ser establecidos por la reglamentación.

- Regímenes Aduaneros: El CAROU mejora significativamente la especificación legal de las características sustantivas de los mismos, constituyendo una fuente más completa y clara para su necesaria reglamentación.

Los regímenes aduaneros propios de la importación son cuatro: a) importación definitiva; b) admisión temporaria para reexportación en el mismo estado; c) admisión temporaria para perfeccionamiento activo; y d) depósito aduanero.

La solicitud de inclusión de la mercadería en un régimen aduanero se formaliza mediante la presentación de una declaración de mercadería.



Los regímenes aduaneros propios de la exportación son tres: a) exportación definitiva; b) exportación temporaria para reimportación en el mismo estado; c) exportación temporaria para perfeccionamiento pasivo. Al igual que en los regímenes aduaneros de importación, las disposiciones tratan fundamentalmente de cuestiones estándar como la definición del régimen, la forma de cancelación y los efectos del incumplimiento de obligaciones sustanciales.

- Tránsito Aduanero (Art.s 118 a 125): Es un régimen aduanero común a la exportación y la importación. La definición de tránsito explicita que la mercadería circula sin el pago de tributos aduaneros y de tributos internos creados o a crearse.

- Regímenes Aduaneros Especiales: El conjunto de regímenes previstos en el CAROU surge de consolidar los previstos en el CAM con los establecidos en la legislación aduanera doméstica. Esto ha implicado la incorporación de algunos nuevos institutos jurídicos aduaneros, no previstos en nuestra legislación. Los nuevos regímenes aduaneros especiales son cuatro: a) Envíos de asistencia y salvamento; b) Retorno de mercadería; c) Envíos en consignación; y d) Sustitución de mercadería.

- Disposiciones comunes a la importación y a la exportación: En este punto se establecen las siguientes innovaciones:

Gestión de riesgo (Art. 178): Se caracteriza el sistema de gestión de riesgo: a) debe utilizar técnicas de tratamiento de datos y basarse en

critérios que permitan identificar y evaluar los riesgos y desarrollar las medidas para enfrentarlos; b) debe permitir a la DNA orientar los controles a mercaderías de alto riesgo y simplificar el movimiento de las de bajo riesgo; c) debe aplicarse en las diferentes fases del control aduanero y utilizar preferentemente procedimientos informáticos.

Sistemas informáticos – Aduana electrónica (Art.s 179 a 182): Con el objetivo de avanzar hacia una “Aduana sin papeles”, se establece: a) la utilización preferente de sistemas informáticos y medios de transmisión electrónica de datos en el registro de las operaciones aduaneras; b) la equivalencia de la firma digital certificada o firma electrónica segura respecto de la firma manuscrita, para todos los efectos legales; c) la admisibilidad de la información transmitida electrónicamente por medio de un sistema informático autorizado por la DNA como medio de prueba en procedimientos administrativos, judiciales y jurisdiccionales.

- Consulta: El CAROU incluye la posibilidad de que el titular de un derecho o interés legítimo pueda formular consultas ante la administración aduanera sobre la aplicación de la legislación aduanera a un caso determinado.

Innovación en Infracciones

Básicamente, el Régimen Infracional Aduanero vigente, data del año 1964, e incluso muchas de sus disposiciones tienen por antecedentes normas de principios del siglo XX. Actualmente las infracciones aduaneras se encuentran reguladas en distintas normas, aprobadas en diferentes momentos a lo largo



de varias décadas y en función de diferentes concepciones y problemáticas. Por tal razón, el CAROU encaró la actualización y compendio del régimen infraccional.

Las principales innovaciones del nuevo régimen infraccional son las siguientes:

- Se incorporan en un mismo cuerpo todas las infracciones aduaneras bajo los mismos principios y procedimientos otorgando certeza jurídica y facilitando su conocimiento.
- Se simplifica el elenco de infracciones aduaneras que pasa a ser el siguiente: contravención, diferencia, defraudación, defraudación de valor, abandono infraccional, desvío de exoneraciones y el contrabando (Art. 198).
- Se prevé la receptación de contrabando como una forma del contrabando (Art. 211).
- Se ajusta, amplía y clarifica el régimen de responsables por infracciones aduaneras.
- Los directores, administradores y representantes legales y voluntarios de las personas jurídicas, que no procedan con la debida diligencia en sus funciones, responden solidariamente por el pago de tributos y multas impuestos a las mismas por infracciones aduaneras.
- Se incorpora el instituto de la auto-revisión (Art. 220), que permite al operador reconocer ante la DNA el haber incurrido en una diferencia de la que puede resultar una infracción aduanera, recibiendo como sanción una multa inferior a la que correspondería si la infracción fuera constatada por la DNA.

• Se regula de forma completa y armónica la responsabilidad del Estado (art.221) y sus entes autónomos y servicios descentralizados del dominio industrial y comercial.

• Se prevén expresa y claramente las circunstancias que dan lugar a la interrupción del término de prescripción (art. 222) de las acciones fiscales por infracciones aduaneras.

• Respecto de los procedimientos (Arts 223 a 257), se mantienen los aspectos que se entienden tienen un correcto funcionamiento en la práctica, al tiempo que se introducen cambios orientados a la modernización y abreviación del mismo, dando más importancia a la oralidad y a la inmediación de los sujetos del proceso.

• Se establece la responsabilidad subjetiva para la mayoría de las infracciones aduaneras (art. 212): defraudación, defraudación de valor, desvío de exoneraciones y contrabando, las que pasan a imputarse a título de culpa o dolo, con lo que dejará de medirse con la misma vara a quien actuó de manera involuntaria y a quien actuó con culpa o dolo. Asimismo, para el caso de culpa, la sanción puede reducirse hasta un 50%. Para las infracciones de contravención y diferencia se mantiene la responsabilidad objetiva, dado su carácter eminentemente formal y procedimental, y dada su descripción típica y atribución de responsabilidad tanto en el derecho nacional como comparado. Se dejan de castigar los actos preparatorios y se pasa a castigar desde la tentativa de las infracciones.

• Se deroga la competencia jurisdiccional de la DNA en materia de asuntos de menor cuantía pasando estos al Poder Judicial.

Innovaciones penales

En materia de delitos, el CAROU mantiene el delito de contrabando (art. 257) estableciendo expresamente la sanción correspondiente e incorporando circunstancias atenuantes y agravantes especiales.

A su vez, se consagra un nuevo delito: la defraudación aduanera (art. 261), con el fin de penar situaciones de riesgo o daño fiscal que en muchos casos son más perjudiciales que determinados contrabandos.

Conclusiones

El CAROU implica en general un gran avance y modernización del derecho aduanero nacional, estableciendo en un solo cuerpo aspectos marco, nuevos institutos, y mayor regulación de los agentes auxiliares, junto con la actualización de los procesos aduaneros y sus infracciones, lo que facilitará su comprensión, difusión, interpretación y aplicación, permitiendo un mayor y mejor desarrollo del comercio exterior del Uruguay.

El CAROU, implica también un gran desafío para la DNA en tanto cambia muchos paradigmas vigentes hasta el momento en la institución, que además deberá liderar el proceso reglamentario del mismo, tanto o más importante que el código en sí, pues de él derivará directamente la efectiva aplicación de sus disposiciones.

Trabajando para la Aduana del Siglo XXI

Por Lic. (MBA) Juan Seré



El proceso no tiene secretos: para progresar es necesario trabajar con recursos humanos renovados y cada vez mejor capacitados, con mejor equipamiento tecnológico, con un fuerte y permanente espíritu de trabajo y, por añadidura, con honradez en todos los campos

En Montevideo la Aduana funciona desde 1.779 e históricamente es la única institución nacida en el Reyno de Indias que en Uruguay ha llegado hasta nuestros días. Así, en el 2.014, la Aduana cumplirá 235 años, durante 59 de los cuales JAUME & SERÉ la ha acompañado transportando una mochila que hoy aparece cargada con una larga experiencia que le ha permitido trabajar en todas las aduanas del país y con el 100% de los Capítulos del Arancel. No ha sido un periplo fácil. Como agentes privados de interés público ha servido con lealtad y eficacia a sus clientes nacionales e internacionales, pero también ha sido eficiente y leal con el Fisco y los servidores públicos.

Su primera operación en 1955, fue escrita a mano con “lápiz copiativo” y reproducida en mimeógrafo de pasta, una tecnología desconocida por las actuales generaciones. En los años 60 del siglo pasado aprendió de nuevo porque esa tecnología fue sustituida por la máquina de escribir “de carro largo” y el papel carbónico. A fines de los años 70 llegó la primera computación y nuevamente hubo que aprender todo de nuevo. Había nacido el DUL, y meses más tarde el DUE. En ese nuevo escenario, tanto el primer DUL como el primer DUE fueron numerados y cumplidos por JAUME & SERÉ. A fines de los

años 90 nació el DUA, la Aduana cambió todo su “software”, modernizó su normativa, generó necesidades nuevas y hubo que renovar las computadoras. También el primer DUA fue numerado y cumplido por JAUME & SERÉ.

Y así llegamos a la Aduana actual, una institución en la que hoy soplan fuertes vientos de fronda. Hay cambios en los recursos humanos, en la tecnología y en la normativa. Nace una nueva reestructura, el Parlamento estudia un nuevo Código Aduanero Uruguayo y un Código Aduanero del MERCOSUR. Se pone en marcha el DUA digital y se traslada al despachante la responsabilidad de los archivos físico y digital de las operaciones aduaneras. JAUME & SERÉ genera el primer archivo digital y numera y cumple el primer DUA digital.

¿Cómo se llega a eso? Invertiendo mucho en tecnología y poniendo mucho acento en la capacitación del personal. En lo que va del año 2013 más de 130 integrantes de su personal, han aprobado los exámenes de los cursos internos de capacitación dictados: los cursos básicos sobre Seguridad de la Información, Uso de Herramientas Informáticas, Digitalización de Archivos, Comercio Exterior, Zonas Francas, INCOTERM y Clasificación Arancelaria, y los de nivel avanzado sobre Admisiones Temporarias, Mercaderías Peligrosas y Procedimiento Administrativo (Decreto 500/991). Es que una Aduana actualizada y moderna necesita interlocutores bien capacitados.

Es nuestro claro compromiso de apoyo a la Aduana del siglo XXI.

“Ha servido con lealtad y eficiencia a sus clientes”

La Aduana en la historia

La creación del Virreinato del Río de la Plata nos liberó de la hegemonía del Virreinato del Perú.

Fue entonces que se organizaron las aduanas de Buenos Aires y de Montevideo. La de Buenos Aires se fundó por real orden el 7 de abril de 1778 y la de Montevideo, por Real Orden también, el 10 de febrero de 1779.

La empresa

Jaume & Seré provee un servicio integral en comercio exterior y logística alrededor del mundo. Guiada por estándares internacionales, asesora a prestigiosas firmas a través de un estilo flexible, elaborando soluciones efectivas para cada necesidad logística.

Con más de 50 años de trayectoria, el compromiso de Jaume & Seré es responder a sus Clientes con asesoramiento profesional en cada etapa de la cadena de abastecimiento: desde la importación en origen —exportación, despachos de aduana, distribución, transporte, depósito en aeropuertos, zona franca y puerto libre— hasta su entrega final en destino.

Las oficinas propias de Jaume & Seré están ubicadas estratégicamente en Uruguay, Argentina, Brasil y EEUU, puntos vitales para los movimientos comerciales que se realizan desde América Latina hacia el mundo.

Asesoría

“El cruzamiento de la información nos permite dar el consejo sensato a las situaciones más complejas”

A través de su departamento de Asesoramiento, Investigación y Capacitación, Jaume & Seré asesora a sus Clientes en todos los aspectos vinculados a las operaciones de comercio exterior y logística.

Esta División, especializada e innovadora en el sector, atraviesa en forma vertebral toda la empresa y está integrada por tres elementos centrales: una amplia biblioteca, en permanente proceso de actualización; sólidos recursos informáticos; y personal especializado integrado por profesionales del medio.

Asesoramiento trabaja alineado con sus Clientes: planifica y dicta cursos de capacitación in company sobre distintos temas prácticos de interés de las distintas operativas y publica, en forma periódica, una newsletter digital que los Clientes reciben directamente en su e-mail, con información actualizada sobre temas relacionados a la actividad (como cambios legislativos, reglamentarios y operativos de comercio) junto a una interpretación a cargo de especialistas.

Equipo

“La experiencia y la formación constante nos permiten aconsejar sensatamente, alcanzando los mejores resultados en incluso en las situaciones más complejas”.

Jaume & Seré con personal capacitado y experiente, que se caracteriza por su proactividad.

Un alto porcentaje de la empresa está representada por estudiantes universitarios y profesionales de comercio exterior, economía, dirección, administración, leyes, informática, (entre otras disciplinas), que posee un ágil dominio de los medios informáticos y los idiomas más utilizados en el rubro (inglés, francés, alemán, portugués, además del nativo español).

Guiados por supervisores, las áreas de trabajo se interconectan entre sí y orientan sus esfuerzos para ofrecer la atención más especializada al exportador e importador de la región.

Cooperación entre las instituciones: la clave de una mayor eficiencia

Por Cr. Pablo Ferreri

Sin dudas la diversificación y la apertura económica en el Uruguay, explican el sostenido crecimiento de los últimos años, en guarismos nunca antes conocidos en la historia de nuestro país.

El comercio exterior en este nuevo país, de estructura productiva diversificada y abierta está llamado a jugar un rol clave, y todos sus componentes, legales, logísticos y de infraestructura adquieren una relevancia cada vez mayor.

Es en éste contexto que como Administración Tributaria, asumimos la responsabilidad de plantearnos desafíos y objetivos tendientes a mejorar nuestra gestión y a transformarnos en un actor relevante, para que el cumplimiento de sus obligaciones por parte de los contribuyentes, en este caso exportadores e importadores, no constituya un problema.

Las operaciones de importación y exportación están gravadas según productos y actividades y esto implica una interacción entre los agentes involucrados y la Dirección General Impositiva, y es por esta razón, y en función de lineamientos estratégicos de gestión definidos para el período 2010-2014, que se han orientado diversas acciones tendientes al mejor cumplimiento de sus responsabilidades vinculadas al comercio exterior.

No solo para asegurarle al Estado los recursos que por ley corresponde obtener como tributos en esta actividad, sino también como decíamos anteriormente, buscando ser más eficaces y eficientes y facilitarle a los contri-

buyentes el cumplimiento de sus obligaciones.

Resulta obvio y no por ello debemos dejar de mencionar, la necesidad de coordinar recursos y esfuerzos con la Dirección Nacional de Aduanas; como ejemplo la DGI ha utilizado herramientas como el Sistema Lucía, que han mejorado nuestra capacidad de control.

Por otra parte el proceso de incorporación de nuevas tecnologías en la DGI nos encuentra en estos momentos facilitando los trámites que se realizaban en el organismo. Hoy los contribuyentes accediendo a nuestra página WEB encuentran la información, documentación y formularios necesarios. Hasta hace poco esto implicaba desplazamientos y pérdida de tiempo. Próximamente se podrán realizar todos los trámites vía WEB lo cual redundará en mayores beneficios para el contribuyente.

Otro ejemplo de acción coordinada entre la DGI y la DNA es el trabajo realizado en la definición de un procedimiento de importación simplificado para el Estado. Este procedimiento optimiza recursos con la utilización de sistemas informáticos que permiten la realización de seguimientos y controles con mayor efectividad.

Finalmente estas acciones también tienen como objetivo una mayor eficiencia en el combate a la evasión por un lado y al contrabando por otro, contribuyendo a generar un marco de reglas claras, en donde todos los actores sean iguales ante la ley.

“La necesidad de coordinar recursos y esfuerzos con la DNA”



Misión

La Dirección General Impositiva tiene por misión obtener la recaudación de los recursos del Estado provenientes del sistema tributario interno mediante la efectiva aplicación de las normas que lo sustenten, promoviendo el cumplimiento voluntario de los obligados, en un marco de respeto por sus derechos, actuando con integridad, eficiencia y profesionalismo con el fin de brindar un buen servicio a la sociedad.

En el marco de su misión, los objetivos estratégicos apuntan a facilitar el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias, combatir el fraude y el incumplimiento fiscal, fortalecer el compromiso funcional, institucional y social con la misión asignada y promover la efectiva aplicación de las normas tributarias a efectos de lograr el desempeño eficaz, eficiente y transparente en la gestión de la organización.

Cometidos

- Dirigir, planear, coordinar, supervisar, controlar, evaluar y ejecutar en todos sus aspectos, las actividades relacionadas con el cumplimiento de las normas que establezcan y regulen los impuestos que son de su competencia.
- Programar y realizar los actos necesarios para que el régimen tributario se cumpla en forma correcta, oportuna y eficaz e imponer las sanciones que correspondan. Prevenir, investigar y reprimir la defraudación fiscal.
- Liquidar y recaudar los impuestos y demás gravámenes que estén a su cargo, facilitando a los contribuyentes y responsables el cumplimiento de sus obligaciones tributarias.
- Promover las modificaciones necesarias para el perfeccionamiento de la legislación, participando en los proyectos de ley, decretos o acuerdos internacionales que contemplen aspectos tributarios.
- Dirigir, planear, coordinar, supervisar, controlar, evaluar y ejecutar las actividades relacionadas con la gestión de las tecnologías de la información, participando en la planificación, definición de políticas y normas de utilización de la información y en el desarrollo de sistemas, brindando soluciones e iniciativas de gobierno electrónico a la ciudadanía, los contribuyentes y usuarios de la entidad.
- Dirigir, planear, coordinar, supervisar, controlar, evaluar y ejecutar las actividades de la administración de personal y su capacitación, de los servicios administrativos, de los recursos financieros y de los bienes patrimoniales de la entidad. Efectuar los servicios de imprenta y notificaciones.
- Efectuar la recaudación de tributos y sanciones de competencia de la entidad, así como las actividades relacionadas con la misma.
- Efectuar los servicios de mantenimiento necesarios para la entidad.

La Aduana en la historia

Precisamente con esa fecha, el Secretario de Estado Español en el Despacho Universal de las Indias, don José de Gálvez, dirigió un oficio a don Manuel Fernández, Intendente de los Reales Comercios en el Río de la Plata, autorizando, con aprobación del rey Carlos III, la creación de una Aduana en el puerto de Montevideo. De esa manera se transmitió la orden del Rey a quién debía ejecutarla.

Un proceso para la toma de decisiones y asesoramiento en la mejora de la gestión

En la Asesoría de Planificación Estratégica (PE) se brinda información para la gestión y se colabora con la Dirección Nacional y los Gerentes de Área en la discusión, elaboración, implementación y seguimiento de los procesos de planificación, control estratégico y desarrollo organizativo de la DNA.

Por esta razón, el trabajo implica estar en profunda coordinación con la Dirección Nacional, las Áreas y Divisiones de la institución, tanto para realizar el seguimiento a las iniciativas estratégicas, como para ayudar a la mejora de la gestión en general.

Historia

En el año 2010 se inicia el Proceso de Planificación Estratégica como primer paso en lo que ha sido el Programa de Modernización en el que se ha embarcado la Dirección Nacional de Aduanas.

En su comienzo, el equipo de trabajo estuvo conformado por dos consultores contratados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con experiencia reconocida en la implementación de gerenciamiento de proyectos y manejo de equipos de trabajo.

Se llevaron adelante una serie de entrevistas y talleres internos de trabajo con funcionarios y actores de la comunidad de comercio exterior, con el objetivo de definir el sistema de creencias de la DNA (Misión y Visión) del actual Plan Estratégico 2010 – 2020.

Es así que el plan estratégico representa el por qué y para qué existe la organización y establece las líneas estratégicas que se deberán trazar en relación al cumplimiento de los objetivos estratégicos.

Una vez iniciado este proceso, fue importante, por parte del equipo y de la Dirección, sumar a un funcionario con algunos años más en la organización. Fue así que a los dos consultores se sumó un funcionario en comisión que se desempeña en la DNA desde el año 2006.



La unidad continuó trabajando en el proceso de PE, obteniendo como productos el mapa estratégico de la DNA, los objetivos estratégicos y los indicadores que conformarían el CMI de la Aduana y las iniciativas estratégicas que ayudarían a cumplir con el Plan Estratégico de la DNA.

A efectos de lograr un trabajo ordenado y metódico de seguimiento y coordinación de las iniciativas y proyectos, la Dirección crea el Comité de Gestión, el cual es coordinado y moderado por el equipo de planificación.

El 2011 fue un año de revisión, se analizó y redefinió el mapa estratégico, ajustándolo de 22 a 10 objetivos estratégicos. Producto de esto, se modificó el CMI y los indicadores que miden el grado de cumplimiento del Plan Estratégico.

En ese año hubo movimientos dentro de la Unidad de Planificación Estratégica. Uno de los consultores dejó el trabajo en la Unidad para hacerse cargo del Proyecto VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior), proyecto que tuvo su génesis en la DNA pero que por

decisión estratégica del Estado pasó a depender de la organización Uruguay XXI. En su lugar vinieron un nuevo consultor y una funcionaria en régimen de Contrato Temporal a reforzar la unidad, tanto en la ejecución de las iniciativas estratégicas como en el seguimiento de los indicadores del Plan Estratégico.

CMI

En este contexto, la herramienta del Cuadro de Mando Integral – CMI (Balanced Scorecard – BSC) es eficaz para medir las actividades de una compañía en términos de su visión y estrategia. Además, proporciona a los gerentes una mirada global del desempeño.

Ayuda a la Organización a expresar los objetivos e iniciativas necesarias para cumplir con la estrategia y muestra continuamente en qué medida se alcanzan las metas definidas en el plan estratégico.

Actualmente, la DNA dispone de Cuadros de Mando a nivel general y a nivel de Áreas y Divisiones, con indicadores y proyectos vinculados coherentemente, alineados a la estrategia general.

De acuerdo al equipo de PE, el CMI es un muy buen instrumento ya que ayuda a ordenar, medir y comunicar el camino de forma sencilla y objetiva. El desafío es mantenerlo vigente y hacer que forme parte de los quehaceres diarios de todos los funcionarios.

Logrado esto, la DNA será parte de las pocas organizaciones del sector público, y de las primeras de la Administración Central, que cuenten con un CMI elaborado de forma participativa e inserto en el ADN de toda la organización.

El CMI de la DNA cuenta con diversos tipos de indicadores tanto de opinión, operativos, cumplimiento de planes distribuidos en diez objetivos estratégicos lo que permite evaluar el desempeño de la organización a través de diferentes metodologías de medición dando por resultado diferentes perspectivas que ayuda a tener una visión general de la Organización.

La implementación del CMI implica su mantenimiento y retroalimentación constante, lo que, entre otras actividades implica revisar, corregir, actualizar y comunicar las distintas mediciones de cada uno de los indicadores.

Actualmente, se han realizado tres mediciones completas del CMI con sus respectivos procesos de discusión, evaluación y redefinición de metas.

Proyectos

Con la aprobación de la Reestructura Organizativa se crea la Oficina de Proyectos de la Aduana, la cual funciona bajo la supervisión de la Asesoría de Planificación Estratégica. Si bien parte del trabajo de coordinación, seguimiento y apoyo en la gestión de los proyectos o iniciativas estratégicas ya se realizaban desde el 2010, con la creación de esta oficina se avanzó aún más en la profesionalización de la gestión.

En este sentido, se llevaron adelante una serie de actividades que han ayudado en la mejora de la gestión de los proyectos:

1- Habilidades gerenciales. Se trabajó fuertemente en la capacitación en habilidades en dirección de proyectos. Se realizaron talleres con los líderes y algunos mandos medios a efectos de difundir conceptos iniciales de la metodología de proyectos. Se trabajó en el rol de los gerentes de proyectos y la importancia de gestionar los grupos de interés. Estas instancias contaron con la participación activa de quienes en ese momento estaban a cargo de tales iniciativas.



2- Documentación. Se entendió la necesidad de generar algunos documentos básicos para la gestión de proyectos estratégicos. Acta de constitución, el cronograma de actividades y lista de interesados son los documentos vigentes hasta el momento. El plan es continuar afianzando la gestión documental, a medida que se vaya profundizando su uso.

3- Procesos. En paralelo, se modelaron, documentaron e implementaron los procesos de trabajo de la oficina de proyectos; de forma de asegurar el trabajo en forma sistemática, coordinada y uniforme. A la vez, con la incorporación de los procesos, se le brinda certeza a los líderes de cómo deben comportarse o a quién dirigirse en las situaciones tan cambiantes que se dan en el transcurso de los proyectos.

4- Herramientas. Por último, se incorporó una herramienta informática para la gestión de los programas. Se trata del SIGES que es un software que administra la Agencia para el Desarrollo del Gobierno de Gestión Electrónica y la Sociedad de la Información y del Conocimiento (Agesic). En este momento, y gracias a esta herramienta, ha sido posible aumentar la cantidad de consultas recibidas para evitar las actividades fuera de plazo (“los rojos”) en sus planes.

Además de la coordinación y seguimiento, en algunos casos PE participa directamente en la implementación de proyectos, como por ejemplo: la reestructura organizativa y el sistema de incentivos por mejor desempeño. En ambos casos, PE está encargado directamente en el diseño e implementación de dichos proyectos.

Contribuyendo al desarrollo de la actividad logística

Por Renato Ferreira

Hace 10 años, LOBRAUS decidió incursionar en el mercado uruguayo y hace ya más de 6 años que decidió mudar su casa matriz al país, procurando contribuir al desarrollo creciente de la actividad logística en Uruguay, en especial del Puerto de Montevideo.

Hoy, nuestra empresa vuelve a apostar fuerte en el país, trazándose 4 proyectos de referencia, los cuales no solo impulsarán la actividad logística, sino que ayudarán a posicionar al Uruguay como un "Gateway" natural para el MERCOSUR y todo el mercado latinoamericano.

Uno de los motivos por el cual LOBRAUS ha decidido no solo instalarse en Uruguay sino continuar invirtiendo en el país, ha sido la seguridad jurídica y las reglas claras de juego que ofrece el Uruguay. En este sentido, la Dirección Nacional de Aduanas realiza un loable trabajo de regulación y control que permite desarrollar negocios con la tranquilidad que las operativas realizadas no solo se ajustan a derecho, sino que son controladas de manera eficiente, brindando al Uruguay una distinción única en la región.

Y en este proceso por el cual transita la DNA, la figura del Cr. Enrique Canon es clave, logrando un nivel de compromiso y profesionalismo dentro de Aduanas nunca antes experimentado, siendo su aporte vital para la modernización del organismo.

"Uruguay permite desarrollar negocios con tranquilidad"

En cuanto a nuestros principales proyectos en Uruguay son: (i) "Torre Lobraus", (ii) Depósito Fiscal en Parque Industrial Las Piedras; (iii) "Puerto Logístico Punta Sayago" y, (iii) "Puerto Seco Rivera", siendo el Proyecto Torre LOBRAUS, el estandarte de la empresa.

Dicho Proyecto consiste en la construcción de una vanguardista torre ejecutiva de 20 pisos dentro del Puerto de Montevideo, contando con sistemas tecnológicos de última generación, destinada a la instalación de oficinas de negocios, restaurantes, centros de convenciones y salas de espectáculos para los clientes.

Asimismo, y conjuntamente con la construcción de la Torre, Lobraus ha proyectado la construcción de un depósito de 30.000 metros cuadrados, convirtiéndose así, en uno de los mayores depósitos portuarios dentro de las instalaciones portuarias uruguayas. El proyecto ya cuenta con el visto bueno de ANP, por lo que se estima que el mismo se licite a fines del 2013.

El objetivo de LOBRAUS es posicionarse como el mayor proveedor de servicios logísticos, no sólo en el Puerto de Montevideo, sino en el MERCOSUR, creando una plataforma fuerte y sólida para competir al más alto nivel, siendo una verdadera puerta de entrada natural para el MERCOSUR y el mundo.



Lobraus

¿Si es Lobraus! ¿Es Urgente! Venga a trabajar con nosotros! LOBRAUS es una empresa norteamericana especializada en Soluciones de Comercio Exterior, fundada por el Sr. Renato Ferreira en 1989, en Los Angeles, CA, teniendo su sede actualmente en Montevideo, Uruguay. Escogimos a Montevideo para instalar su casa Matriz por varios factores. Entre ellos se destaca su estratégica ubicación geográfica, la Ley de Puerto Libre – única en América del Sur -, la Ley de Zona Franca, y también los bajos costos portuarios y la trayectoria que Uruguay posee como país estable.

Misión

Atender todas las necesidades de nuestros clientes con agilidad, flexibilidad y transparencia en la gerencia y ejecución de las operaciones de Comercio Exterior; utilizando los mejores recursos tanto humanos como tecnológicos, con responsabilidad social y respeto por el medio ambiente.

Visión

Convertirnos en la mayor empresa operadora de Comercio Exterior, proporcionando una integración global y sin límites para todos nuestros clientes.

Servicios

Operamos con cualquier carga, en cualquier mercado, en cualquier modalidad y en cualquier momento, incluyendo equipamientos y repuestos, material promocional, materia prima, logística automotriz, cargas peligrosas, mercaderías perecederas y de gran tamaño.

Almacenaje y distribución

- Cargar, descargar, consolidar, desconsolidar sin ninguna restricción.
- Revisión de Inventario físico, control de inventario y cualquier tipo de informes sobre las actividades relacionadas.
- Fraccionamiento, selección, agrupamiento, embarque y reembarque.
- Rotulación, etiquetado y clasificación de productos;
- Coordinación y contratación de fletes multimodales;
- Controles de pre – embarque;
- Reserva de espacios, almacenaje y equipamiento de transporte seleccionados;
- Gestión de emisión de toda la documentación de importación, exportación y tránsito;
- Control de vencimientos de productos y reposición de stocks;
- Servicios de inspección y certificación;
- Oficinas comerciales y showrooms disponibles en forma permanente o temporal.

La Aduana en la historia

Culminaba así, al más alto nivel, el proceso de gestación del Instituto, que tuvo su momento más notorio el 22 de agosto de 1778, cuando, con la publicación del Reglamento de Aranceles Reales para el Comercio Libre, y en cumplimiento del decreto del Intendente de los Reales Comercios de 2 de febrero de ese año, el Ministro de la Real Hacienda y Comisario de Guerra don José Francisco de Sostoa se hizo cargo de la administración de los servicios de aduana en Montevideo.

Un proyecto desafiante

Por Ec. Erwin Kaufmann

Un emprendimiento como el que desarrolla nuestra empresa, que involucra una inversión de dos mil millones de dólares e instalaciones industriales emplazadas en una zona franca, es en Uruguay y en cualquier parte del mundo un proyecto desafiante por la complejidad, volumen y cantidad de operaciones que requiere realizar, por los nuevos procedimientos que demanda y las situaciones nuevas que genera para el país.

Todo lo que ingresa o sale de una zona franca debe ser controlado por la Dirección Nacional de Aduanas. Sin un organismo profesional, serio y comprometido con la importancia y magnitud de sus tareas, un proyecto como el nuestro no podría avanzar al ritmo que requiere.

El complejo industrial que estamos construyendo en Punta Pereira, cerca de Conchillas, abarca una planta de última generación con capacidad para producir 1.300.000 toneladas anuales de celulosa de eucalipto, una planta generadora de energía eléctrica en base a biomasa – que volcará a la red eléctrica nacional un excedente de energía equivalente al consumo de 200.000 hogares- y una terminal portuaria.

Tanto en los inicios de nuestro proyecto industrial, en los cuales fue necesaria la habilitación de la Zona Franca Punta Pereira, como durante su construcción - que requirió el ingreso de materiales y equipamiento de dimensiones poco habituales-, tuvimos una

respuesta muy positiva por parte de la DNA, que mostró un alto profesionalismo para llevar adelante un proyecto de esta magnitud. Una vez que nuestra planta de celulosa y la terminal portuaria de Punta Pereira estén operativas, la importación de productos en forma continua y en volúmenes importantes, así como la exportación del producto final a los mercados de destino- Asia, Europa y Norteamérica-, va a requerir una aduana operando las 24 horas del día los siete días de la semana, durante todo el año.

“Una planta de última generación para producir 1.3 toneladas”

Esta operativa además será multimodal, combinando el transporte terrestre y el fluvial. Tanto la madera necesaria para abastecer la planta, como diversos insumos que se trasladan en contenedores y los productos químicos, ingresarán a la Zona Franca de Punta Pereira a través de barcasas y de camiones.

Nuestra terminal portuaria en Punta Pereira será la tercera instalación portuaria en Uruguay en cuanto a movimiento, pasando por ésta anualmente 1.300.000 toneladas de celulosa, dos millones de toneladas de madera y 100.000 toneladas de otros productos. Esto implica recibir unos 70 a 80 barcos anuales y unas 400 a 500 barcasas por año.

En suma, los desafíos que nos esperan son grandes, pero estamos convencidos de que encontraremos una gestión eficiente como hasta el momento, y que será, entre otros factores, lo que hará posible para el Uruguay más inversiones de esta índole en el futuro.



La empresa

Montes del Plata es una empresa forestal fundada en Uruguay en el año 2009, que tiene como objetivo producir y exportar pulpa de celulosa de Eucalyptus a los principales mercados del mundo, operando en forma eficiente y sustentable, desde el punto de vista ambiental, económico y social.

La unión de dos grandes compañías del sector forestal, Arauco y Stora Enso, hizo posible este emprendimiento que lleva la impronta de sus orígenes chilenos y suecofinlandeses, aplicando los estándares más exigentes a nivel mundial.

A partir de una fuerte inversión en tecnología, investigación y mejora de las plantaciones forestales, se encuentra desarrollando una base forestal sustentable que pueda abastecer la planta de fabricación de celulosa de última tecnología que está construyendo próximo a Conchillas, en el departamento de Colonia.

La compañía está conformada por un equipo multidisciplinario de personas con amplia experiencia que trabajan en las áreas de vivero, investigación y desarrollo, silvicultura, cosecha, logística, sustentabilidad, finanzas, administración, recursos humanos, comunicación y el proyecto industrial.

Actualmente lo integran más de 500 personas contratadas en forma directa y 1000 personas más que trabajan en la cadena de valor de Montes del Plata, a través de empresas que brindan servicios en las operaciones forestales y el transporte de la madera.

Misión

Crear valor a largo plazo para todos nuestros stakeholders a partir de la gestión y transformación responsable de nuestras plantaciones forestales en productos que satisfagan las necesidades de los consumidores.

Visión

Ser un líder global en la producción sustentable de celulosa a partir de bosques manejados en forma responsable.

Valores

Excelencia: nos superamos día a día, con profesionalismo, humildad, eficiencia y responsabilidad.

Compromiso: nos enfrentamos a los desafíos con resolución, creatividad y resultados.

Confianza: reconocemos el valor en el otro, actuando con respeto y trabajo en equipo.

Integridad: nos guía la conducta ética, transparente y constructiva.

Seguridad: velamos por nuestra integridad física y la de los otros, siguiendo estrictamente las normas y procedimientos con actitud de prevención.

Ubicación

Montes del Plata desarrolla sus actividades en la República Oriental del Uruguay, en los departamentos de Colonia, Durazno, Flores, Florida, Paysandú, Río Negro, Rivera, Soriano y Tacuarembó.

La Aduana en la historia

El primer reglamento aplicable a la Aduana de Montevideo, fue promulgado el 15 de febrero de 1779 como instrucciones para la mejor Administración de la Renta y Gobierno del Administrador, Contador y Vistas, que trata de los buques, la vista de entrada, la carga y descarga; las alcabalas, el arancel o aforador de Aduana el régimen de contabilidad y el reglamento del Resguardo.



Un proyecto paradigmático que privilegia el mejor desempeño a la hora de la distribución de los fondos

El Proyecto de Incentivos por Mejor Desempeño de la Dirección Nacional de Aduanas, cuyo decreto fue firmado el 16 de diciembre de 2013 por el Presidente de la República, José Mujica, cambia sustancialmente el criterio de compensaciones especiales para los funcionarios, modificando la forma de distribución del fondo de lo percibido por todo tipo de infracción aduanera y efectivizando la misma atendiendo el cumplimiento de metas personales, grupales e institucionales.

El sistema ofrecerá las mismas posibilidades a todos los funcionarios a la hora de acceder a las compensaciones. Este mecanismo entrará en vigencia según lo estipulado por el Poder Ejecutivo en el decreto reglamentario correspondiente.

Antecedentes

De acuerdo al régimen vigente establecido

por la Ley N° 17.296 art. 166, de lo producido por todo tipo de infracción aduanera, se distribuye un 40% para quien o quienes hayan denunciado la infracción, y un 30% entre todos los funcionarios de la Dirección Nacional de Aduanas que efectivamente presten funciones en ésta.

Asimismo, determina que de lo producido por

la mercadería incautada en presunta infracción aduanera que haya sido comercializada para ser ingresada al mercado interno, una vez deducidos los gastos, se distribuirá el 50% para el denunciante como adjudicación.

Fondo

La Ley N° 18.719 (ley de presupuesto nacional 2010-2014) introduce cambios en rela-

ción al destino del producido anteriormente mencionado. Esta ley establece que el 70% de lo producido por todo tipo de infracción aduanera y el 50% de la comercialización de la mercadería incautada en presunta infracción aduanera, compondrán un Fondo (definido en la propia ley como Fondo por Mejor Desempeño) que será distribuido entre todos los funcionarios de la DNA para el pago de compensaciones especiales en función del cumplimiento de metas personales, grupales e institucionales.

En el primer año de implementado el sistema se considerará la recaudación para conformar el fondo desde su vigencia a partir de la firma del decreto reglamentario, hasta el 31 de diciembre. En los años siguientes el fondo se conformará con lo recaudado desde el 1º de enero hasta el 31 de diciembre.

Beneficios

Eventualmente con el nuevo sistema, y ante similares niveles de recaudación, es de esperar que a diferencia del régimen anterior, un mayor número de funcionarios puedan percibir una mayor compensación en función de su desempeño.

Esto es debido a que, mientras en el sistema anterior la mayor parte de los funcionarios percibían una cuota parte sobre únicamente el 30% de lo recaudado, con el nuevo sistema percibirán su cuota parte del 70% de lo producido por todo tipo de infracción aduanera.

Límites

La compensación especial por mejor desempeño está delimitada por los siguientes toques: 90% del salario del jerarca (establecido en el inciso 1º del artículo 105 de la Ley Especial Nº 7 de 23 de diciembre de 1983) y el 30% del salario nominal del Presidente de la República (establecido en el artículo 1º del Decreto Nº 425/2003).

Entre otros objetivos, el régimen estimulará la visión de equipo entre los funcionarios, ya que con el nuevo sistema todos son parte integrante de un equipo y los resultados de éste incidirán en la compensación especial a recibir individualmente.

Impacto

Se estima que más del 85% de los funcionarios podrían llegar a percibir una compensación especial mayor al que reciben con el sistema vigente, suponiendo que el monto total recaudado a distribuir se mantenga.



No obstante, aún manteniéndose en éste nivel de recaudación que conforma el Fondo por Mejor Desempeño, el incentivo a cobrar terminará dependiendo del desempeño individual, así como de los logros del equipo que integra cada uno y de la Institución en su conjunto.

Criterios

Para la distribución del fondo se considerarán tres factores. En primer lugar, el Factor de Responsabilidad, que tendrá en cuenta el nivel de responsabilidad o grado del funcionario; en segundo lugar, el Factor Desempeño, que mide el cumplimiento de metas personales, grupales e institucionales; y por último, el Factor Participación en la constatación de infracciones, que mide la participación efectiva del funcionario en la comprobación de infracciones, teniendo en cuenta para la misma el valor de multas y reliquidaciones.

Para determinar la cuota parte del fondo que percibirá cada funcionario, se toma en cuenta el valor resultante obtenido en cada factor (Responsabilidad, Desempeño, Participación en la constatación de infracciones).

El producto de las categorías obtenidas de los tres factores determina un valor que representa el Resultado Personal del funcionario. Todos los Resultados Personales se suman para definir un Resultado Total.

Para determinar la porción del Fondo a percibir de forma individual, se dividirá el Resultado Personal de cada funcionario entre el Resultado Total a efectos de determinar el porcentaje que le corresponde del Fondo por Mejor Desempeño, por concepto de compensación especial.

Aggiornamento estatal y competitividad

Por **Alejandro Gorostidi**

La competitividad hace a la salud de la economía y por ende tiene un impacto directo en el bienestar de todos los miembros de una sociedad. Asimismo, en lo que hace a la producción, intercambio y comercialización de bienes, es notorio el peso principalísimo que tiene la logística en la composición del costo de los mismos. Pero la logística excede a los flujos físicos de productos o mercaderías, ya que los flujos de información y documentarios también son parte de una cadena logística eficiente e inciden directamente en los flujos físicos.

Entre los flujos de información y documentarios relevantes en la logística internacional encontramos una cantidad de documentos, intervenciones e información requerida por diversos organismos del Estado, que terminan también incidiendo en forma directa en la eficiencia, los costos y la competitividad de las cadenas logísticas (que en su mayoría tienen varios eslabones internacionales por el lado de los suministros o de la distribución final de los productos).

Más allá de lo anterior, no puede dejar de tenerse en cuenta que dichos organismos cumplen fines indispensables para el Estado y por ende para todos los que lo integramos como ciudadanos. Pese a ello, así como en materia de ética y valores es claro que el fin nunca puede justificar a los medios empleados para lograrlo, en materia del cumplimiento de los fines del Estado es justamente a la inversa ya que es crítico que los organismos estatales acompañen sus medios e instrumentos a la evolución de la sociedad a la que sirven, de forma de poder cumplir cabalmente con dichos fines.

A diferencia de la vieja teoría económica de David Ricardo de principios del siglo XIX y su noción estática de las ventajas comparativas que fundamentaba la teoría del comercio internacional, a nivel de Nación las modernas ventajas competitivas se construyen a lo largo

de períodos de tiempo que normalmente no son menores a los 10 años. En la construcción de dichas ventajas competitivas, participan codo a codo los actores públicos y privados, administración y administrados, empresas y trabajadores. Así es que por ejemplo en las últimas 2 décadas, Uruguay ha venido construyendo una ventaja competitiva y un posicionamiento clave en el ámbito de la logística y la distribución regional, ejemplo exitoso que quizás no es suficientemente visualizado o valorado.

“Nuestro país precisa que todos los actores sigamos comprometidos”

La importancia que tiene todo lo anteriormente reseñado explica en parte porqué el Banco Mundial en el 2007 empezó a llevar un Índice de Competitividad Logística que mide las siguientes variables en 155 países: eficiencia de aduanas, infraestructura, facilidad en los envíos y competitividad de precios, competencia logística, control de mercancía en tránsito y cumplimiento de plazos.

En la mejora de la posición en dicho ranking que Uruguay ha venido teniendo en los sucesivos años (del lugar 79 al 56), debe destacarse especialmente la mejora sostenida en lo que hace a la eficiencia de la aduana, ejemplo palpable de que los organismos estatales de nuestro país pueden tener una contribución positiva al desarrollo.

De todas formas, entendemos que las mejoras que hemos venido obteniendo no deben llevarnos a la complacencia, ya que aún estamos en la franja media del Índice de Competitividad Logística antes mencionado y nuestro país precisa que todos los actores sigamos firmemente comprometidos con el logro de la excelencia, por el bien de toda nuestra sociedad.

Uruguay es muy pequeño como para ser un país promedio. Tenemos que ser un país excelente y SCHANDY tiene que ver con la excelencia. Esa es nuestra especialidad. Es así que desde nuestra empresa saludamos



La empresa

Schandy es un grupo empresarial líder en servicios marítimos, portuarios y logísticos, caracterizado por el continuo desarrollo de nuevos emprendimientos y reconocido por su fuerte presencia en Uruguay, Argentina, Paraguay y el sur de Brasil.

Con amplio conocimiento del mercado internacional, Schandy facilita el comercio exterior a través de servicios que abarcan todos los eslabones de la cadena logística, así como también invierte en las infraestructuras que la sustentan en la región del Río de la Plata.

Schandy es una empresa familiar de gestión profesional, con 60 años de trayectoria, un sólido patrimonio y una alta motivación en su personal. La empresa tiene un fuerte compromiso presente y futuro con ellos, con sus clientes y con sus aliados estratégicos.

Trayectoria

A lo largo de sus 60 años de trayectoria Schandy ha vivido distintas etapas de crecimiento, diversificación, profesionalización, estructuración y regionalización. Actualmente el grupo ha logrado posicionarse como una de las principales empresas en las áreas marítima, puertos y logística, desarrollando una amplia gama de negocios relacionados.

Schandy es líder en la representación de líneas y servicios marítimos y su agenciamiento en los países de la cuenta del Plata, y tiene relevantes emprendimientos portuarios y logísticos en la región los cuales implican importantes inversiones en infraestructura y especialización en su operación comercial.

Respecto a lo primero, Schandy no sólo opera por sí sino que además tiene inversiones en varias agencias marítimas de Uruguay, Argentina y Paraguay, representando a un gran número de armadores y operadores marítimos y fluviales de primera línea con servicios en todas las rutas mundiales. Realiza además servicios de apoyo a los buques y sus tripulaciones. Actúa también como broker de fletamentos en las más diversas cargas masivas, como agente comercial de líneas regulares, y como agente de confianza para clientes que depositan en Schandy la custodia de sus intereses contractuales, comerciales y operativos.

Respecto de los emprendimientos portuarios y logísticos, Schandy invierte y opera asociado con empresas de primer orden mundial y regional, que posean además claves estratégicas para cada proyecto.

los esfuerzos y resultados con los que viene contribuyendo la Dirección Nacional de Aduanas a esta aventura compartida por el logro de la competitividad y excelencia del sistema logístico de Uruguay.

MOVEMOS LA ECONOMÍA



Intergremial de Transporte Profesional
de Carga Terrestre del Uruguay

www.intergremial.com

La Paz 2052 - Montevideo - Uruguay / Tel: 2401 8985

Camiones Logística

Publicación de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay (ITPC)

Revista mensual de
distribución gratuita.
A través de nuestra web,
consulte la versión
electrónica.

Asumimos el liderazgo, por vocación y responsabilidad

Por Dr. Eduardo Fazzio

Gruppo RAS ha asumido una orientación clara, abrir su conocimiento tecnológico a la sociedad.

Actualmente las empresas acumulan conocimiento, generador de valor mediante la prestación de servicios. Aquellos que poseen esa formación pueden insertarse en el mercado laboral y en la medida que su capacitación es mayor acceder a mejores retribuciones.

En la industria logística este razonamiento se demuestra en la práctica, tanto en las funciones gerenciales como en las comerciales y operativas.

La Gestión de Servicios Logísticos supone la acumulación de saberes. Cada vez está menos reglada la actividad, por cuanto la mera gestión profesional ante las oficinas públicas en la órbita del Comercio Exterior exige el agregado de otros conocimientos.

Ante estas habilidades adicionales podemos mencionar el diseño de ingenierías logísticas competitivas, el cumplimiento de las infinitas variantes de los requisitos de los clientes y asesoramiento en procesos comerciales o de inversión.

El compromiso de Grupo RAS de abrir su conocimiento a la sociedad es una vía de dos manos, en que se brinda y se recibe. Esto genera un círculo virtuoso en que la ecuación social es ganar/ganar.

La vía de entrada supone promover la creación de conocimiento, a través de procesos de investigación científica y académica, que cooperen para la resolución de desafíos nacionales para nuestro sector.

En este campo, podemos reseñar la reciente creación de la Cátedra de Logística Grupo RAS en la Universidad Católica del Uruguay "Damaso Antonio Larrañaga".

En esta instancia universitaria se ha formulado un llamado público internacional, con el afán de recibir propuestas de investigación en temáticas vinculadas a los servicios logísticos uruguayos de exportación.

Esta es un área clave de interés para el Uruguay, por cuanto las actividades de Distribu-

ción Regional de Mercaderías proveen ingresos económicos muy valiosos para el país, así como gran ocupación de mano de obra.

De este modo la Universidad y Grupo RAS cosecharán propuestas provenientes de la sociedad, de organizaciones y técnicos, las que una vez evaluadas informarán el Plan Estratégico de Investigación de la Cátedra de Logística.

En otro sentido, también de gran importancia, Grupo RAS ha asumido un compromiso concreto en la transferencia de conocimientos hacia la sociedad.

"Un compromiso en la transferencia de conocimientos"

Por una parte la Escuela de Negocios y Logística de Grupo RAS ha establecido el Curso Anual de Operador Básico de Cargas, en que se forma personal para la actividad intraportuaria.

Esta era una deficiencia, dado que no existía un espacio de formación para el Personal que actúa en Depósitos, relacionado a las tareas de almacenaje, manejo de mercaderías, vaciado de contenedores y carga de unidades terrestres.

El Curso Anual de Operador Básico de Cargas ha ido formando trabajadores, que carecían de conocimientos globales y particulares, capacitándolos para iniciarse en estas labores con criterios y fundamentos técnicos adecuados.

Hace un par de años, Grupo RAS, a través de su Escuela de Negocios y Logística y en acuerdo con el BID, desarrolló el primer Curso de Distribución Logística Regional de Cargas, dirigido a egresados de las cinco universidades, UDELAR, UCUDAL, UM, ORT y UDE, en una experiencia sin antecedentes de conjunción de alumnos de estas instituciones.

En el transcurso de este año se comenzará a trabajar igualmente en el apoyo para la formación práctica a estudiantes, a través de la mencionada Cátedra de Logística.

Entendemos que el liderazgo debe ser asumido, nos obliga nuestra responsabilidad, ante la sociedad a la que pertenecemos y un sector con cuyo desarrollo siempre hemos estado comprometidos en primera línea.



Acerca del Grupo RAS

Tras nuestra fundación en 1991, nuestro acelerado crecimiento ha hecho posible que actualmente manejemos, directamente, todos los eslabones de la cadena del comercio exterior.

Nuestras propias empresas especializadas han sido la clave de este crecimiento, ya que nos han suministrado la capacidad de ofrecer las más variadas combinaciones que responden a las necesidades de cada cliente. Ofrecemos soluciones logísticas de almacenaje y distribución regional e internacional; transporte desde y hacia todas partes del mundo por agua, cielo y tierra; servicios de consultoría y asesoría de marketing y comercio exterior: todo lo cual se realiza bajo un gerenciamiento centralizado, garantizando rapidez y control total de las operaciones. Nuestras Unidades de Negocios, que poco a poco fueron cubriendo toda América del Sur y México, nos brindan un alcance internacional que otorga a nuestros especialistas un conocimiento cabal del mercado, cuestión fundamental a la hora de brindar apoyo y seguridad a quienes se benefician de nuestros servicios.

Como organización de probada experiencia, podemos decir que a lo largo de nuestra trayectoria hemos aprendido que para competir en el mercado globalizado es necesario diseñar estrategias apropiadas y tomar decisiones oportunas. Es así como lo hacemos, aportando valor agregado a la hora de crear soluciones logísticas integradas a partir de la sinergia entre nuestras Unidades de Negocios.

Misión

Brindar soluciones logísticas de calidad para incrementar la competitividad de nuestros clientes y satisfacerlos con profesionalismo a través de nuestros servicios integrales al comercio exterior.

Visión

Nos vemos como un emprendimiento de primer nivel, mundialmente reconocido por la excelencia de nuestros servicios y la capacidad de nuestra gente. Aspiramos a consolidarnos como un referente logístico, líderes en todas las áreas de comercio exterior en las que operamos. Buscamos ofrecer a nuestra gente un ámbito laboral del que se puedan sentir orgullosos; con este fin trabajamos constantemente en acciones orientadas a incentivar su desarrollo humano y profesional.

Valores

- Trabajo honesto y profesional
- Crecimiento y mejora continua en base a dos pilares: innovación y creatividad
- Compromiso con el éxito de nuestros clientes, prestando especial atención a sus requerimientos específicos
- Orientación de los objetivos individuales de nuestra gente en el marco de los objetivos globales de la organización
- Respeto por la sociedad y el medio ambiente de cada país donde actuamos

Una propuesta de gestión de riesgo profesionalizada y de alta calidad

El proyecto, que nació a partir del Proceso de Modernización, fue asistido por una consultoría internacional en gestión de riesgo, a través de la cual el experto mexicano Azael Pérez desarrolló un diagnóstico de la misma en la institución.

El especialista formuló una propuesta de avance hacia una gestión de riesgo más profesionalizada, utilizando herramientas tecnológicas adecuadas para que el trabajo de riesgo se ajuste de manera más hábil a las exigencias del comercio internacional actual.

El Sistema Integrado de Inteligencia Aduanera (SIIA) comprenderá los tres momentos de control: cargas en arribo, concomitante y a posteriori. El Sistema, cuyo objetivo es lograr un control de alta calidad, facilitando el comercio exterior, estará operativo a finales de 2013.

De primera mano

El Gerente Control y Gestión de Riesgo, Lic. Jorge Iribarnegaray, se refirió a los niveles de inteligencia en los que se trabaja en la DNA y explicó, puntualmente, el nuevo sistema de gestión de riesgo que se está desarrollando.

Actualmente

La gestión de riesgo está enfocada a las cargas que tienen como destino el territorio nacional, es decir, esencialmente las importaciones. Allí se trabaja en base a distintos tipos de reglas de riesgo que tienen su origen en normativa, en sistemas aleatorios y además, en base al modelo "econométrico".

El "econométrico" se basa en la combinación de diferentes variables que determinan el nivel de selectividad al que ingresará cada carga. Este régimen fue desarrollado por un asesor técnico de la DNA y se encuentra en aplicación su segunda versión.

Futuro

En primer lugar, la gestión de riesgo debe permear todo arribo de mercadería al territorio na-



cional, esto es, desde la cobertura de los riesgos de una carga que aún no tiene definido un destino aduanero en el Uruguay, hasta aquella que viene para su comercialización en el país.

Arribo

El trabajo se inició con el desarrollo de segmentos estratégicos y la definición de reglas para selectividad de las cargas en arribo. Este trabajo está apoyado en una nueva consultoría que, junto a la Administración Nacional de Puertos (ANP), fue contratada para maximizar la gestión de riesgo, especialmente en el puerto de Montevideo.

Este módulo del sistema, atenderá la selectividad de riesgos en cargas marítimas y para ello la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República (UdelaR) vienen trabajando junto a la DNA, en el diseño de los algoritmos necesarios para que aplicados sobre las reglas definidas, debidamente ponderadas, arroje los niveles de riesgo de la mercadería.

Para este fin es necesario contar con la infor-

mación al menos 48 horas antes de que el buque arribe al puerto, para que en el momento que ingrese al territorio nacional e inicie la descarga, la DNA ya tenga seleccionada qué carga inspeccionar y cuál no.

Esto implica el procesamiento de normativa que en este momento está siendo objeto de intercambio con todos los operadores involucrados en el proceso de arribo de una carga, es decir, agentes marítimos, agentes de carga, despachantes de aduana, entre otros.

Luego de este primer momento, donde se abordan los arribos marítimos, cuando el sistema esté consolidado, se enfocará en las cargas aéreas y terrestres.

Control Concomitante y A posteriori

La coexistencia de herramientas de análisis actuales, junto a los nuevos desarrollos informáticos, posibilitan el control concomitante y el a posteriori.

En estas etapas de control, se está trabajando

Sistema integrado de Inteligencia Aduanera

con apoyo de otra consultoría nacional, que luego del concurso respectivo, fue asignada a CPA-Ferrer.

En el control a posteriori, los equipos técnicos han previsto desarrollar dos modelos, uno dirigido exclusivamente al régimen de Admisión Temporal y otro para la importación y exportación.

En estos momentos, los riesgos son fiscales y en consecuencia, este es el ámbito donde, además de la información histórica acumulada por la Dirección Nacional de Aduanas, se requiere información del comportamiento fiscal de las empresas.

Es por ello que la Dirección Nacional de Aduanas firmó un convenio marco de intercambio de información con la Dirección General Impositiva (DGI).

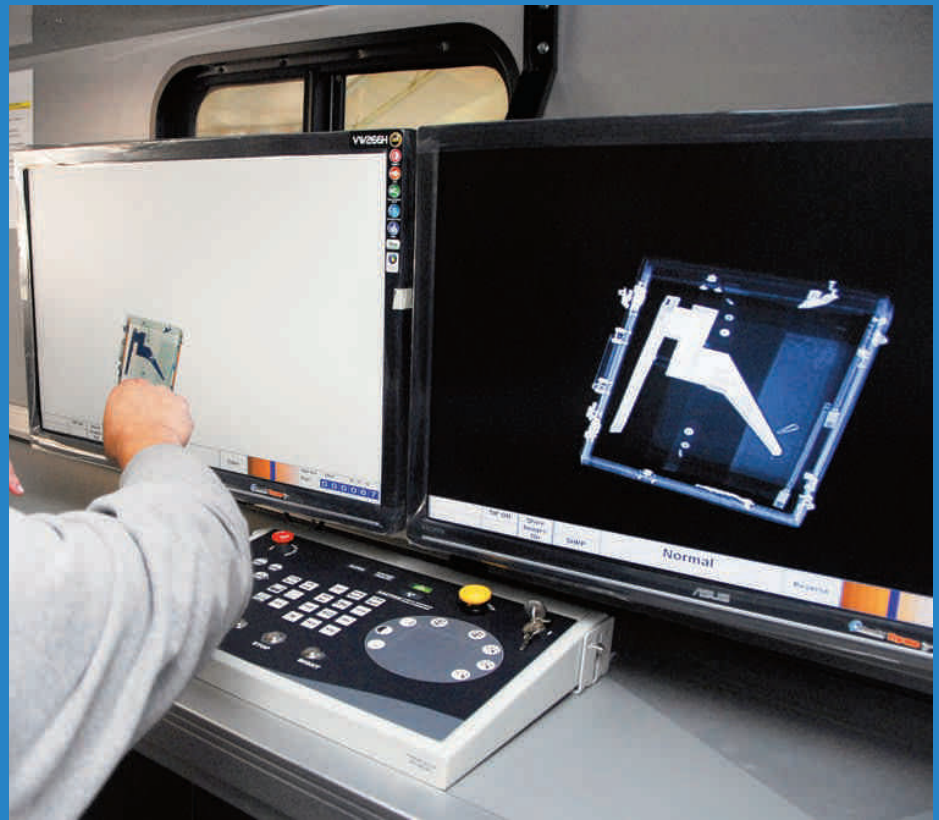
Las fuentes de información, que aportan datos para la resolución de la aplicación de las reglas, se confrontan con la información presentada en el DUA (Documento Único Aduanero) y allí el sistema, mediante las ponderaciones de las reglas que impactan, define una selectividad que nos da un rango de empresas a inspeccionar.

Frontera

En los casos de los ingresos en frontera, la gestión de riesgo tiene dos ejes centrales. Por un lado, es importante la participación de los funcionarios que se desempeñan en comercio exterior en cada una de las Administraciones de Aduanas del país.

Ellos son los que conocen efectivamente quienes son los operadores, los transportistas y el tipo de mercadería que opera por cada una de ellas. Ellos son parte esencial del análisis de riesgo local. En consecuencia, con apoyo de la Unidad de Análisis de Riesgo, se va a desarrollar un trabajo de selección de analistas de riesgo u oficiales de riesgo en cada una de las Administraciones.

Por otro lado, en su momento, se incorporarán al SIIA las consultas cruzadas con los sistemas INDIRA (Sistema de Intercambio de Información de los Registros Aduaneros, aprobado por el Mercosur) y SINTIA (Sistema Informatizado de Tránsito Internacional Aduanero), para el intercambio de información de importaciones y tránsitos en la región, y la información del MIC/DTA (documento internacional de transporte) para la selección previa de cargas de ingreso por frontera terrestre.





CLOUD
PLATFORMS



CLOUD
STORAGE



CLOUD
SOLUTIONS



 **BULL**

Architect of an Open World™



La institución y el desafío de ser socialmente responsable

La Dirección Nacional de Aduanas contribuye activa y voluntariamente al mejoramiento social, económico y ambiental del país. A través de sus actividades de Responsabilidad Social Corporativa, la institución ha realizado donaciones en más de 20 localidades del territorio nacional, colaborando con más de 50 organizaciones.

Desde junio de 2013, la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) se ha embarcado en un proyecto de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) que abarca todas las Administraciones de Aduanas del país, principalmente mediante la Red de Referentes de Comunicación.

Desde junio a noviembre de 2013, la institución ha realizado más de 40 actividades gestionadas mayoritariamente por los referentes y otros funcionarios de las administraciones aduaneras del interior y de Montevideo.

El eje principal de estas acciones efectuadas

en tal periodo, ha sido el apoyo a la comunidad. Todas las actividades de RSC constituyeron iniciativas impulsadas con el fin de maximizar el impacto de las contribuciones en las comunidades en las cuales la Aduana opera.

Iniciativa

A comienzos del mes de julio, durante la primera reunión semestral de la Red de Referentes de Comunicación, los funcionarios de Montevideo compartieron con sus compañeros de todo el país la acción que habían realizado con motivo del día del abuelo, celebrado el 19 de junio.

Los referentes de Montevideo decidieron colaborar con los ancianos contenidos en el Hospital Piñeyro del Campo. Previa consulta de qué elementos les hacían falta, la Dirección del nosocomio expresó la necesidad de contar con “vasos con sorbitos”, para mejorar la forma en la que se pueden alimentar.

Conociendo esta carencia, rápidamente los funcionarios iniciaron una campaña y gracias a su colaboración fue posible financiar la donación de 250 vasos. Sin embargo, las expectativas fueron superadas: también se pudieron financiar 250 pares de medias.

Por otra parte, la Dirección Nacional también decidió realizar un aporte donando tres microondas. Este electrodoméstico también era un bien en falta, dado que por la cantidad de ancianos allí contenidos, no contaban con los microondas suficientes para que todos pudieran consumir sus alimentos calientes.

De esta forma, esta acción en Montevideo sirvió de motivación para los funcionarios aduaneros de todo el país presentes en el encuentro semestral. Se convirtió en el puntapié inicial para que el resto de las Administraciones pensarán sus propias iniciativas.

Desde entonces, las acciones que se han desarrollado han sido de la más variada índole, abarcando desde actividades de sensibilización, colectas de funcionarios, donaciones de incautaciones, visitas a instituciones de bien público, actividades en centros públicos, entre otras.

Responsabilidad

En Montevideo los funcionarios se encuentran recolectando boletos de ómnibus, como forma de colaborar con el hospital público Pereira Russel.

Asimismo, se le ha brindado asistencia odontológica a chicos de diferentes hogares de niños cercanos al edificio central de Aduanas.

Por otra parte, también se encuentra activa una campaña de recolección de tapitas de refrescos con el fin de favorecer a un refugio de mascotas.

Mientras, en el marco del Día Internacional de Prevención del Cáncer de Mama, el viernes 18 de octubre se entregó a cada funcionario de aduanas del país un marcador de libro con consejos para prevenir la enfermedad, y un lazo rosa que representa la batalla que muchas mujeres han o se encuentran librando contra este mal.

Más allá de este emprendimiento nacional, la acción de la Administración de Salto fue la más aplaudida. Los funcionarios de la localidad se encargaron de realizar un trabajo muy especial: el 19 de octubre iluminaron su Administración de color rosa y colocaron enormes lazos que aparecían colgados desde sus ventanas.

Otra ocasión que generó varias actividades fue el Día del Niño. Para su celebración se llevaron a cabo diversas actividades. En el caso de las Administraciones de Aceguá, Río Branco y Salto se donaron alimentos, refrescos y golosinas a Centros de Atención a la Infancia y la Familia (Caifs) y al Plan Juntos.



En Montevideo, por otro lado, los funcionarios reunieron ropa, libros y juguetes, que donaron a un Hogar de la Asociación Uruguaya de Protección a la Infancia (Hogar AUPI), ubicado en Ciudad Vieja (Montevideo).

Además de las actividades, en estos últimos meses se han donado miles de comestibles, refrescos, artículos de limpieza, medicamen-

tos, electrodomésticos, juguetes, más de 3.000 prendas de vestir, 8.500 litros de combustible (nafta y gasoil) y 20.000 kilos de cebollas, boniatos y zapallos.

De esta forma, aduanas se encuentra inmersa en un plan de responsabilidad social, que nace día a día en cada administración de aduana del país, y se concreta, también



día a día, gracias a la iniciativa de sus funcionarios.

Referentes

La Dirección Nacional de Aduanas es una institución extendida en todo el país y con características bastante particulares que dificultan, aún más, el sentido de la integración y posibilidades de concreción de la comunicación accionada.

Es por eso que fue necesario pensar en una alternativa estructural que pudiera salvar este obstáculo no menor que puede “partir” en muchos sectores la institución.

En este sentido, se entendió que la idea de crear una Red de Referentes que accione transversalmente la DNA era una forma de obtener una estructura virtuosa a través de la cual vehicular rápida y eficazmente la información deseada.

Pero, además este instrumento posibilitaría abrir las puertas para que también los funcionarios puedan hacer conocer sus iniciativas o inquietudes.

La figura de enlace dentro de esta estructura de canales de información ascendente y descendente, es la del “referente”. Los “referentes” son los funcionarios de la DNA que ofician de vínculo mediante el cual su sector actualiza o informa respecto de su área u otras noticias, pero además son los encargados de difundir las comunicaciones producidas por la Asesoría de Comunicación Institucional.

Esta red de “referentes” es coordinada por los funcionarios de la Asesoría de Comunicación Institucional y los integrantes son elegidos de acuerdo a su propio interés, acercamiento con la actividad, elección de los compañeros, entre otros.



Coordinación para favorecer el turismo y comercio internacional

Por C/N (CP) Raúl Peluffo

La Dirección Nacional de Pasos de Frontera ha cumplido recientemente el 9 de noviembre 37 años desde su creación, siendo un Organismo dependiente del Ministro de Defensa Nacional. Es además y desde la firma del tratado de Asunción y más específicamente a partir del Acuerdo de Recife, el cual estableció el marco jurídico para el funcionamiento de los Controles Integrados en frontera, el Organismo Coordinador de las Áreas de Control Integrado por Uruguay ante el MERCOSUR. En dicho nivel también integra el Sub Comité Técnico de Control y Operatoria en Frontera dependiente del Comité Técnico Nº 2 “Asuntos Aduaneros”; las Reuniones de Alto Nivel (RAN) de la Nueva Agenda de Cooperación y Desarrollo Uruguay-Brasil, los Comités de Fronteras (CODEFRO) y los Comités de Integración dependientes ambos de la Dirección de Asuntos Limítrofes del MRREE.

Es entonces por Resolución MERCOSUR GMC/ No.20/09 modificativa de la Res.GMC No. 03/95, que se aprueba el Reglamento Administrativo de los Organismos Coordinadores en las Áreas de Control Integrado y la nómina de los Organismos de los Estados Partes que actúan en tal carácter.

Su función es la de coordinar en los aspectos operacionales comunes y administrativos, compatibilizando, integrando y complementando con su apoyo la actuación de los distintos organismos de los Estados Partes que desempeñan funciones en el Área de Control Integrado, sin que ello implique supremacía sobre los mismos.

Comprenderá también el ejercicio de funciones y facultades necesarias a la compatibilización de criterios referentes a orden, vigilancia, solicitudes de utilización de instalaciones y servicios, horarios de funcionamiento, prevención de siniestros, fluidez de circulación de personas, bienes y vehículos y demás aspectos que conduzcan a la eficacia exigida por los controles técnicos respectivos.

Es en este ámbito de competencia y teniendo

en cuenta el desarrollo del turismo y el aporte al comercio internacional, a través del transporte comercial terrestre, que es necesario que nuestras Áreas de Control Integrado (ACI) sean un ámbito que permita el tránsito de personas, bienes y mercaderías desde y hacia nuestro País de la manera más eficaz y fluida posible. Uruguay es país sede de siete Áreas de Control Integrado, dos de Tránsito Vecinal, Turismo y Cargas con frontera con la República Argentina (Fray Bentos y Paysandú) y con la República Federativa de Brasil tenemos dos de Tránsito Vecinal, Turismo y Cargas (Bella Unión y Chuy) una de Cargas (Artigas) y dos de Tránsito Vecinal y Turismo (Rivera y Río Branco).

“Coordinador de Áreas de Control Integrado ante el Mercosur”

En tal sentido esta Dirección Nacional ha entendido que no sólo la infraestructura edilicia adecuada, hoy carente en casi todas las Áreas en nuestro País, es el único requisito indispensable para mejorar el tránsito turístico, vecinal y de cargas, sino que además es necesario incorporar procedimientos que permitan que los Organismos de Control puedan ejercer sus funciones en forma adecuada y ambos coadyuven a la eficiencia en las ACIs, es que estamos trabajando en la redacción de un Pliego para la Licitación Pública Internacional para la construcción, operación y mantenimiento de las ACIs de Fray Bentos-Gualeduaychú, Paysandú-Colón y Chuy-Chui, todo lo cual ha sido posible por el aval y decisión del Señor Ministro de Defensa Nacional, Don Eleuterio Fernández Huidobro.

Este modelo de desarrollo permitirá que estos tres puntos de frontera, que son los de mayor pasaje de turistas y de tránsito de transporte terrestre internacional, sean los primeros a nivel MERCOSUR y de América Latina que habiendo acordado los esquemas de procesos propuestos, puedan trabajar en forma integrada con una infraestructura pensada para ello, adaptándose a los requerimientos de los controles.

También se requerirá de un Sistema de Gestión informático que permita conocer en todo momento la trazabilidad de las cargas, permitien-



Visión

La misión de la Dirección Nacional de Pasos de Frontera (DN-PPF) se deduce a partir del análisis de la normativa vigente, nacional y comunitaria. En este sentido, el numeral 25 del artículo 5º del Decreto Nº 574/74 del 12/VII/74, en la redacción dada por el artículo 1º del Decreto Nº 650/90 del 18/XII/90, atribuye al MDN, entre otros, la “Coordinación, en lo pertinente a la actuación estatal en los Pasos de Frontera, sin perjuicio de la competencia específica de los demás Ministerios”. Asimismo, la Ley Nº 16.736 del 5/II/96, establece, en su artículo 122, que “La coordinación administrativa de los diferentes organismos que funcionarán en las futuras Áreas de Control Integrado del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), estará a cargo del Ministerio de Defensa Nacional a través de la Dirección Nacional de Pasos de Frontera”. Esta misión también está formulada en la normativa MERCOSUR.

En la Resolución GMC Nº 20/09 - internalizada por Decreto Nº 319/003 del 5/VIII/03, que aprueba la nómina de Organismos Coordinadores de las Áreas de Control Integrado y su Reglamento Administrativo – se establece que “Las actividades desarrolladas por los organismos de los Estados Parte, que actúan en un Área de Control Integrado, deberán ser coordinadas en sus aspectos operacionales comunes y administrativos, exceptuando aquellos de carácter técnico, logrando un control eficaz y funcional en la referida área”.

Por lo antes expuesto, la Dirección Nacional de Pasos de Frontera (DNPPF), tiene por misión: “coordinar, en sus aspectos operacionales y administrativos, las actividades desarrolladas por los organismos nacionales y de los Estados Parte del Mercado Común del Sur que actúan en un Área de Control Integrado (ACI) o Paso de Frontera, sin perjuicio de las competencias específicas de cada uno, con el fin de facilitar el tránsito de personas y bienes a través de los Puntos de Frontera terrestres”.

do al transportista conocer en todo momento en qué etapa del trámite se encuentra su carga. Ello sin duda redundará en la reducción de los tiempos que insume dicho control, habilitando que aquellas cargas que no requieran de una inspección exhaustiva puedan transitar en los tiempos mínimos, posibilitando así incrementar su productividad y reduciendo los costos operativos de las empresas.

Otro punto importantísimo es tener Áreas que como puertas de ingreso a nuestro País sean más allá de funcionales, edificios modernos y atractivos que permitan mejorar la estancia de los turistas en el mismo, ofreciendo los servicios anexos necesarios, restaurante, casa de cambio de dinero, baños y ducheros así como otros que puedan implementarse y que también esas unidades de negocio permitan un retorno de la inversión al privado que invertirá en estas Áreas.

Una visión de excelencia para la logística del futuro

Por Ing. Marcelo Richly



La unión del liderazgo local en logística de congelados y refrigerados de Modelo, con el expertise internacional de Katoen Natie en la generación de cadenas logísticas completas son las sólidas bases de Polo Oeste.

Están operativas 30.000 posiciones de congelado, 7.000 posiciones de refrigerados, 30.000 m2 de depósitos de última generación, 75 hectáreas y todos los servicios.

Estos ya incluyen: caminería hormigonada, seguridad integral, red de incendio apta para sprinklers, software propio de sistema de monitoreo central (cámaras, ingresos y egresos via balanza, alarmas, temperaturas, etc.).

El futuro sumará nuevas prestaciones.

Polo Oeste tiene dos grandes vocaciones: Por una parte es una plataforma para radiación de empresas; ágil, de excelencia y de costos competitivos. Permite acelerar la instrumentación del plan de negocios y asegurar una operativa eficiente.

Por otra parte, a través de sus desarrolladores, brinda servicios de almacenamiento, preparación de pedidos y transporte a través de Integra, operador logístico.

Crear para nuestro clientes cadenas de valor de clase mundial, es nuestra visión última. Apostando a un fluido relacionamiento con el puerto,

Aduana, la Intendencia de Montevideo, los ministerios y todos los actores que suman al necesario salto de calidad de la logística en Uruguay.

Esperamos poder sumar soluciones en el futuro al ordenamiento de camiones con un truck center, apoyar a la Aduana brindando una plataforma para centros de verificación y en última instancia generar las condiciones en Uruguay para tener cadenas logísticas sustentables, trabajando como Operadores Económicos Autorizados, figura que ya tiene amplia difusión en las zonas más desarrolladas del mundo.

En resumen, una plataforma para construir futuro.

Un compromiso a largo plazo se confirma con hechos.

 <p>Una planta de celulosa de última generación</p>	 <p>Capacitación y empleos de calidad en el interior</p>	 <p>12 nuevos kilómetros de Ruta Nacional</p>	 <p>Tres barcas de construcción nacional</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nuestra planta reúne el conocimiento de referentes mundiales del sector, tales como Finlandia, Suecia y Chile, y las más exigentes prácticas del mundo en producción de pulpa de celulosa, cuidado del ambiente y seguridad.

Desarrollamos programas de capacitación para cerca de mil profesionales a lo largo de toda la cadena productiva, desde operación en cosecha mecanizada y transporte de madera hasta la operación de plantas de celulosa de última tecnología.

Con este nuevo tramo de la Ruta 55 evitamos el pasaje de tránsito pesado por las localidades cercanas a nuestra planta de celulosa, mejorando la infraestructura vial de la zona.

Apostamos a la industria naval nacional concretando una alianza público-privada para la construcción en Uruguay de tres barcas destinadas al transporte de la madera hacia nuestra planta de celulosa.



Uruguay y el desafío de ejercer la Vicepresidencia Regional de las Américas y el Caribe de la OMA

En el marco de la Vicepresidencia Regional de las Américas y el Caribe de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que desde abril de 2012 la Dirección Nacional de Aduanas preside, se ha trabajado en diferentes lineamientos para el beneficio de la región.

Desde ámbitos muy diversos, como la asistencia técnica hasta el trabajo de comunicación y coordinación, la vicepresidencia se encuentra trabajando en diferentes proyectos, actividades e iniciativas propias.

Asistencia

En cuanto a la asistencia técnica y financiera, la Vicepresidencia ha prestado colaboración en los siguientes lineamientos.

o Reunión Programa OEA regional- Bogotá, julio de 2012.

La actividad congregó a los representantes de países que han desarrollado programas OEA. En

la oportunidad, se definieron los objetivos estratégicos de la Región de las Américas y el Caribe:

- Incentivar la implementación de programas OEA en la Región.
- Fortalecer los programas OEA en la Región.
- Incrementar el número de operadores certificados OEA en la Región.
- Establecer y/o fortalecer las alianzas con el Sector Privado y otras agencias gubernamentales u organismos internacionales en el desarrollo de los programas de OEA.
- Impulsar procesos de negociación de ARMS

o Reunión de Planificación Regional - Buenos Aires, agosto de 2012.

El objetivo de esta fue profundizar el trabajo en el área de fortalecimiento de capacidades, analizar avances, coordinar la estrategia de comunicación de manera de contar con una buena preparación para la siguiente Reunión de Donantes.

o Representación de la región en Conferencia Sub-regional de Donantes para el Caribe - Bridgetown, Barbados, octubre de 2012.

En esta conferencia, la Vicepresidencia estuvo presente impulsando y favoreciendo la inte-



gración con el Caribe y destacando la importancia de impulsar una serie de proyectos e iniciativas comunes a través de los Donantes.

o IV Grupo de Trabajo de la Reunión Anual de Donantes- Washington, enero de 2013.

o Reunión Regional OMA- Washington, enero de 2013.

En esta oportunidad se analizó la situación regional de Fortalecimiento de Capacidades, relevando las Iniciativas Regionales, futuro RILO y el realización de un Proyecto de Gestión de Riesgos. Se evaluaron las necesidades regionales, revisaron los proyectos actuales, potenciales futuros proyectos, y las actividades de la OMA para la región (Calendario 2012-2013). Se procedió a la elaboración de un documento que recoge la estrategia para los próximos tres años, borrador que fue presentado a los donantes. Se debatió sobre la obtención de resultados y en el fortalecimiento de la relación con los donantes para el próximo año y la necesidad de crear oportunidades.

o Participación en el Taller del Paquete de Competitividad Económica- Brasilia, junio de 2013.

Iniciativas

o Interpretación al español en Comisión Política- Kioto, Japón, diciembre de 2012.

Se trató de la primera interpretación en simultáneo al español de la 68ª sesión de la Reunión de la Comisión Política General.

o Traducción al español de los documentos necesarios para las reuniones de la Comisión de Política General y el Consejo de Cooperación Aduanera.

A su vez, y con el fin de garantizar no solamente una mayor participación, sino también un mayor involucramiento a nivel regional; la Vicepresidencia regional en colaboración con México, Argentina, Estados Unidos de América y España procedió a traducir al castellano el conjunto total de documentos necesarios para la Comisión de Política que fueran enviados por la Secretaría General de la OMA.

o Traducción de documentos técnicos de la OMA.

Con el fin de lograr mejorar el nivel de comunicación e involucramiento a nivel regional, la Vi-

cepresidencia tradujo al castellano diversos documentos técnicos de la OMA, los cuales fueron compartidos oportunamente con toda la región.

o Relevamiento de Participación.

Esta acción consistió en realizar un relevamiento de participación a nivel regional, se detallaron las reuniones a las cuales cada miembro participaba y aquellas a las que desearía participar pero se veía imposibilitado meramente por motivos de financiación. De acuerdo a este informe, y a la propuesta recibida por parte de Brasil sobre la implementación de videoconferencias que permitan a aquellos interesados participar de ciertas reuniones a las cuales no les es posible asistir por motivos financieros, ha sido posible determinar mediante el análisis de las asistencias a los diferentes comités y el interés de cada administración, quiénes efectivamente no se encuentran en posibilidades de asistir, pero han demostrado su interés. Para lo anterior se hace fundamental el apoyo por parte de la OMA en lo que refiere a tecnología e instalaciones.

o Lanzamiento Sitio Web Regional.

Dando seguimiento a la iniciativa impulsada por a la Vicepresidencia anterior de Guate-

mala, se procedió, en colaboración con esta Aduana, a concluir el proceso de construcción del sitio web regional.

o Banco de Datos de Expertos para Asistencia Técnica.

Para esto se envió un comunicado a la región invitando a los países miembros a hacer llegar a la Vicepresidencia regional tanto los C.V. como las áreas de especialización de los técnicos que considerasen capacitados para integrar la base de datos. Dicha base de datos se encuentra disponible en el sitio web regional.

o Programa Picard.

La Vicepresidencia regional tuvo desde su inicio la voluntad de lograr obtener una segunda certificación de Picard para alguna universidad establecida en la región. No obstante, y a pesar de sus esfuerzos, no se contó con el interés necesario por ninguna aduana miembro a nivel regional. Sin embargo, sí surgió el interés del sector privado en México y Uruguay, en donde la Vicepresidencia está dando todo el apoyo necesario.

Eventos

Por otra parte, la Vicepresidencia Regional de las Américas y el Caribe, ha asistido a diferentes eventos, actividades y congresos, como ser:

- Comisión de Política General- Kioto, diciembre de 2012.
- Congreso de Aspra- Buenos Aires, noviembre de 2012.
- XVI Conferencia Regional de Directores Generales de Aduana de Américas y Caribe y XXXIV Reunión de Directores Generales de Aduana de América Latina, España y Portugal-Panamá, abril de 2013.
- Diálogo Asia Pacífico – Américas y el Caribe- Panamá, abril de 2013.
- Comisión de Política General y Sesión 121-122 del Consejo de Cooperación Aduanera- Bruselas, junio de 2013.

En cuanto a acciones de comunicación y coordinación, la Vicepresidencia ha trabajado en las siguientes actividades:

- VII Taller Regional OEA y Lanzamiento OEA Perú- Perú, octubre de 2012.
- Apoyo al Comité de estrategia Regional OEA



- Teleconferencias periódicas y regulares de la Comisión Política Regional.
- Teleconferencias con la Dirección de Fortalecimiento de Capacidades de OMA
- Participación en teleconferencias del Comité Coordinador de la CRDGA
- Envío de comunicaciones regionales en varios idiomas.

CKR

Por otra parte, la región avanza en cantidad de adhesiones al Convenio de Kioto Revisado (CKR). Tanto República Dominicana como

Cuba, EE.UU. y Canadá se han adherido a dicho Convenio. La OMA se encuentra trabajando actualmente con Brasil, México y Colombia.

Ética

Tanto Uruguay como República Dominicana pudieron beneficiarse de las herramientas y asistencia de la OMA en distintas oportunidades durante el 2012. Por su parte, la OMA tiene previsto asistir a Bermudas, Nicaragua y Ecuador.

Ventanilla Única

La Ventanilla Única de Comercio Exterior bus-

Vicepresidencia OMA

ca una mayor integración en los procesos comerciales y de los flujos de información de la cadena logística. En la región, se encuentra operativa en Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Panamá, Perú y República Dominicana. Asimismo, se encuentra operativa de forma parcial en Argentina y Honduras y en etapa de proyecto, en Bolivia, Ecuador, Trinidad y Tobago y Uruguay. La OMA por su parte trabaja actualmente con Cuba.

Riesgo

Actualmente, a través de los mecanismos selectivos encontrados en las administraciones aduaneras modernas, la Gestión de Riesgo trabaja destinada a apoyar a la región para que sea globalmente competitiva.

Es así que el diseño de una estrategia regional impulsará la optimización del comercio con los principales socios existentes, abrirá la puerta a nuevos, e incluirá progresivamente a otras instituciones y agencias fronterizas.

Adicionalmente, este proyecto permitirá reducir el fraude comercial y los abusos, maximizar la recaudación y crear un buen ambiente comercial.

En este contexto, se espera que la oficina Regional de Enlace de Inteligencia (RILO) de la aduana uruguaya provea un análisis de riesgo a la región, utilizando la experiencia, rutas, flujos de mercado y los puntos de contacto nacional (NCP) como fuentes de información.

RILO de Sudamérica y del Caribe focalizarán estas acciones en la región y compartirán los resultados sobre tendencias y análisis con las demás regiones.

OEA

La Región de las Américas y del Caribe ha avanzado en los últimos años, impulsándose satisfactoriamente la oficialización de los programas del Operador Económico Autorizado (OEA).

Actualmente, el OEA se encuentra implementado en diez países: Argentina, Canadá, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Estados Unidos, Guatemala, Jamaica, México y Perú.

Con el deseo de desarrollar una metodología de asistencia técnica basada en la colaboración aduana-aduana, y a través de los esfuerzos de la OMA, del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y de diferentes Aduanas, se



planteó la necesidad de establecer una Estrategia Regional para la implementación de programas OEA basados en los lineamientos de la OMA.

En abril de 2012, en el marco de la Conferencia Regional de Directores de Aduana que se llevó a cabo en Punta del Este, Uruguay, se decidió elaborar una Estrategia Regional de OEA. Posteriormente, durante julio de 2012 en Bogotá, tuvo lugar el Taller para el Diseño de la Estrategia Regional del OEA, que contó con la participación de una red técnica de especialistas quienes elaboraron un primer borrador de tal estrategia.

Por otra parte, el Comité Técnico Coordinador integrado por Argentina, Canadá, Colombia, Costa Rica, EE.UU., Guatemala, México, Perú y República Dominicana, junto a los Miembros observadores de OMA, BID y la Vicepresidencia Regional, son los encargados de supervisar el desarrollo de la estrategia.

A su vez, en octubre de 2012, tuvo lugar en Perú el VII Taller Regional sobre OEA junto con el lanzamiento del Programa OEA en el mismo país. En esta oportunidad se procedió a la revisión de la Estrategia Regional.

La misión de tal estrategia es la de trabajar



colectivamente entre las aduanas, en alianza con el sector privado y otras agencias gubernamentales, para que la región tenga programas OEA sostenibles y compatibles que cumplan los lineamientos del Marco Normativo SAFE para facilitar y asegurar el comercio global.

En tanto, la visión es ser una región competitiva que garantice un comercio ágil y seguro, a través de la implementación del Programa de OEA que contribuya al desarrollo económico y social, así como a la integración regional y global de los mercados.

De manera bilateral, y con un inicio previsto para 2013-2014, se trabaja con El Salvador, Honduras, Panamá, Uruguay, Chile y Ecuador en la implementación de sus programas.



Industria fuerte, país con futuro

Más de un siglo junto al industrial

- ✓ Asesoramiento al exportador.
- ✓ Certificación de origen para la exportación y las compras públicas.
- ✓ Fortalecimiento de PYMES para la exportación.
- ✓ Promoción comercial: rondas de negocios, misiones y ferias.
- ✓ Capacitación.
- ✓ Asesoría Jurídico-Laboral.
- ✓ Análisis e Información Económica Empresarial.
- ✓ Plan de Gestión de Envases.
- ✓ Asistencia técnica para la mejora de la gestión.
- ✓ Innovación Industrial y Emprendedurismo.



CAMARA DE INDUSTRIAS
DEL URUGUAY

www.ciu.com.uy
ciu@ciu.com.uy

Un Estado con puertos más eficaces y seguros

Por C-N (CP) Julio Samandu

El ámbito marítimo tiene una característica que es destacable por sobre todas las demás que pudiéramos nombrar: es esencialmente internacional.

En términos marítimos, el mundo está cada día más interconectado. Los procesos de globalización han llevado a que las comunicaciones, las operaciones comerciales, las exigencias jurídicas y administrativas de los distintos Estados, así como muchos otros aspectos, tiendan a estandarizarse globalmente.

La Prefectura Nacional Naval, uno de los grandes mandos de la Armada Nacional, en su rol de Autoridad Marítima, tiene como una de sus principales responsabilidades velar por la seguridad marítima, en los múltiples aspectos que esta abarca: el control de la certificación de los buques, la titulación de sus tripulaciones y el control del tráfico marítimo, por mencionar alguno de sus aspectos. Todos estos controles son realizados, en mayor o menor medida, mediante trámites. La creciente necesidad de incrementar la eficiencia de los mismos conlleva a que los distintos organismos del Estado con injerencia en el control de la actividad marítima, deban coordinar su actuación a efectos de que los particulares (verdaderos protagonistas de esta actividad) puedan desarrollarla la misma sin afectar la compleja ecuación “eficacia-seguridad”.

El Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, aprobado en la Conferencia Internacional para facilitación de viajes y transporte marítimo realizado en Londres el 9 de abril de 1965 (FAL 65), y ratificado por nuestro país por la Ley 16.246 del 8 de abril de 1992, es el único de los tratados aprobados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), cuyo contenido está dirigido más a la eficacia económica que a la seguridad y prevención de la contaminación.

Con la finalidad de facilitar el tráfico internacional y evitar demoras innecesarias a los buques, tripulaciones, pasajeros y cargas,

adopta un sistema uniforme y normalizado de documentación de despacho. Uno de los principales problemas que intenta resolver es el exceso y dispersión de los trámites y documentos exigidos en los puertos de los diversos Estados para despachar a los buques.

Entre el 22 al 25 de abril próximo pasado se llevó a cabo en la ciudad de Quito (Perú), el “Seminario Regional sobre Facilitación del Tráfico marítimo con especial atención al comercio marítimo en colaboración con la UNCTAD”, organizado por la Red Operativa de Cooperación de Autoridades Marítimas de las Américas (ROGRAM), habiendo sido representado nuestro país por la ANP y la PNN.

“Sistema uniforme y normalizado de documentación”

La finalidad del Seminario fue preparar, tratar y discutir con altos funcionarios de las Administraciones Marítimas, Portuarias y de Aduanas de 13 países acerca del Convenio y de las actividades FAL, con el propósito de mejorar la situación del despacho de buques, mercancías y pasajeros en los puertos de la Región, teniendo la oportunidad para debatir la situación actual de los puertos y la posible utilización de sistemas electrónicos de despacho y de la ventanilla única para el proceso administrativo documentario de la nave, su tripulación, su carga y el pasaje.

Es así que continúan los esfuerzos, tanto nacionales como regionales, para lograr no sólo buques más seguros, sino también puertos más eficientes. Por lo cual apoyamos en un todo el proyecto lanzado por la Dirección Nacional de Aduanas el día viernes 3 de mayo de este año, con la presencia de altas autoridades de gobierno, y de todas las instituciones del comercio exterior en el lanzamiento del “Proyecto Puerto de Montevideo”, emprendimiento en el cual la Fundación Valencia Port será la empresa facilitadora. Y de esta forma apuntamos en Facilitar el transporte marítimo mediante la simplificación y reducción al mínimo de los trámites, documentos y formalidades relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan



Misión

Mantener el orden público, ejercer el control de la seguridad de la navegación como Autoridad Policial en las áreas: Marítima, Fluvial y Lacustre en jurisdicción de la Armada e intervenir en el abanderamiento de buques y cumplir funciones registrales, a fin de contribuir con la misión de la misma.

Historia

El mar fue la vía de enlace entre dos mundos de culturas diferentes. Visionarios navegantes españoles y portugueses rivalizaron en la ciencia náutica que en arriesgados derroteros amplió los reducidos horizontes. Dicha rivalidad se prolongó en el dominio de los territorios cuya posesión se preveía como fundamental.

Creado Montevideo como puesto militar en 1724, y recibido el primer contingente poblacional en 1726, su estratégico enclave geográfico fue factor decisivo en su elección como Apostadero 50 años más tarde.

Así, la ciudad fundada por Zabala y cuya bahía se había utilizado como seguro fondeadero durante muchos años, fue elegida naturalmente como la mejor alternativa para establecer la sede del Apostadero del Atlántico Sur, necesaria respuesta a la amenaza inglesa de ocupación de ciertas tierras coloniales, particularmente en las altas latitudes del Atlántico. Una Real disposición del 9 de agosto de 1776, dispone la permanencia continua de dos fragatas de guerra en Montevideo, las que serán relevadas al cabo de dos años por otras dos y así sucesivamente.

Esta inicial y elemental organización irá evolucionado con el tiempo, transformando a Montevideo en una verdadera base naval, incorporándosele servicios de almacenes, arsenal, hospital y aumentando paulatinamente su dotación de naves. En 1810, la Corona disponía en Montevideo de una fuerza naval de 12 buques. Desde este Apostadero, se vigilaban las tierras americanas, codiciadas por distintas potencias que buscaban en este mundo virgen sus múltiples y diferentes riquezas potenciales. Su jurisdicción abarcó toda la Cuenca del Plata y el Atlántico Sur, incluyéndose las Islas Malvinas, las que eran aprovisionadas y protegidas por buques aquí basados. Mediante el Tratado de San Ildefonso se amplían sus responsabilidades incluyéndose las islas de Annobón y Fernando Po.

Paralelamente al incremento de su potencia militar, Montevideo fue favorecido por Ordenanzas Reales complementarias, tales como la designación de única vía de salida de productos agropecuarios; recalada obligatoria de todas las naves en viaje del Callao a un Puerto Peninsular, o en travesía inversa; puerto terminal para carga y última escala para el servicio de correspondencia desde España.

viajes internacionales, sin afectar la seguridad en un todo, variable no negociable, por la cual velamos permanentemente en busca de un Estado con Puertos más eficaces y seguro.

CENNAVE apoya el Programa de Modernización Aduanera

Por Mario Baubeta

Nuestra institución apoya decididamente el Programa de Modernización de la Dirección Nacional de Aduanas, así como la gestión que lleva adelante el equipo liderado por el contador Enrique Canon.

Consideramos que este Programa que lleva adelante la Aduana tiene como objetivo mejorar la eficiencia y calidad de sus funciones como ente fiscalizador y facilitador en la dinámica del comercio internacional.

Uno de sus fines específicos es diseñar normas que requieren este rol para la facilitación y promoción del comercio, que apunten a realizar controles ágiles y efectivos, agreguen valor al proceso y no dificulten el flujo del comercio. Para alcanzar estos objetivos, la normativa que aplica a los distintos procesos debe estar constantemente actualizada y recoger los cambios y tendencias a nivel internacional, de aplicación universal, brindando un trato igualitario a todos los actores, ofreciendo certeza jurídica a los usuarios, dotando de eficiencia a los procesos y actuando de acuerdo a procedimientos y normas preestablecidas.

En el marco del Programa de Modernización entendemos que es necesaria la elaboración de un código moderno que unifique la regulación aduanera dado que la normativa actual es muy antigua y desactualizada. No refleja los avances del comercio internacional ni la forma de procesar los controles aduaneros.

Dicho Código necesariamente debe incluir el actual régimen de libre circulación de mercaderías en puertos y aeropuertos exenta de todo tributo y recargos durante su permanencia, sin límite de plazo, manteniendo su certificado de origen y con la posibilidad de fraccionamiento de los certificados de origen Mercosur. Este régimen es el que otorga ventajas competitivas con relación a puertos de la región.

Dichas facilidades potenciaron a Uruguay como país logístico, constituyeron a sus puertos como "hub", y desarrollaron al sector

como centro de distribución regional. Además, se elaboraron herramientas que otorgan certeza jurídica para la inversión y posibilitaron una política estable, que fue aplicable por las tres fuerzas políticas que ejercieron el Gobierno. Los cambios que este régimen introdujo desarrollaron el sector, convirtiéndolo en una rama vital de la economía nacional, por la actividad en sí misma como exportadora de servicios, y como eslabón en la cadena de transporte para apoyo y fomento de nuestro comercio internacional.

Por lo demostrado, cualquier modificación al régimen de libre circulación de mercaderías en nuestros puertos afectaría sensiblemente al sector.

Hemos expresado a las autoridades nuestro compromiso de trabajar para preservar los buenos instrumentos jurídicos aduaneros que posibilitaron el desarrollo de la industria logística y para proteger las inversiones realizadas y a realizarse, que tantas fuentes de trabajo estable y de calidad han dado en los últimos años al país, y que han contribuido significativamente y lo seguirán haciendo al PBI.

Para un desarrollo sustentable de nuestras operaciones requerimos un marco legal claro y específico, como el que hemos mantenido hasta este momento, pues no puede quedar librado a la interpretaciones.

Esa es la aspiración de todo inversor o usuario de un sistema, cualquiera sea éste.

En suma, la posición del Centro de Navegación es apoyar la modernización aduanera y apoyar el CAROU en su actual redacción, ya que contiene normas positivas que mantienen las actuales ventajas competitivas de nuestros puertos y aeropuertos, básicas para la industria logística de exportación: constituye un complemento de los avances que en materia aduanera se están llevando a cabo, y moderniza la actual legislación, que no acompasó el desarrollo de la realidad logística del país.



La asociación

El Centro de Navegación es una asociación civil sin fines de lucro, con personería jurídica, fundada por los Agentes Marítimos el 28 de julio de 1916, con el nombre de Centro de Navegación Transatlántica.

El vasto cambio de acción que la entidad desarrolló a través de los últimos años ha hecho que en la reforma estatutaria del año 1994 se modificara su denominación por la de Centro de Navegación.

Es una institución privada constituida por empresas y entidades establecidas en el país vinculadas al transporte por agua, a la actividad portuaria y al comercio internacional, que cumplen las condiciones establecidas en sus estatutos. Es así que reúne a los agentes marítimos, operadores portuarios, terminales de contenedores, depósitos particulares de carga.

Es la Cámara del Sector privado de la actividad portuaria del país. Un grupo dinámico y trascendente en el conjunto de la vida empresarial nacional, activo impulsor de la aprobación de la ley de servicios portuarios del año 1992. En ese sentido, ha asumido el protagonismo que corresponde.

Para el cumplimiento de sus objetivos mantiene relaciones permanentes con organismos nacionales e internacionales que hacen a la actividad.

Política de Calidad

El Centro de Navegación tiene como misión representar y promover con excelencia, eficacia y sentido corporativo, los intereses de sus asociados a través de la mejora continua de cada uno de sus servicios, y destacando la importancia estratégica del sector marítimo portuario en las políticas de la nación y en su vinculación regional.

Objetivos

El objetivo fundamental de la Institución es promover, en armonía con los más altos intereses nacionales, los de los sectores de actividad antes referidos. En relación con tal objeto, en el plano de las relaciones laborales, ha creado institutos de asistencia que reflejan madurez y clara conciencia de grupo empresario.

En el campo específico del servicio e información a las firmas asociadas, proporciona una atención de primera línea, sostenida e impulsada por un constante afán de superación. Asesoran al Centro reconocidos juristas especializados en materia aduanera, portuaria y laboral.

En los últimos años, ha desarrollado su área de Capacitación a través del dictado permanente de cursos y la promoción de la formación profesional dentro del sector.

Visión

Ser la organización más representativa del sector ante organismos públicos y privados, ya sean nacionales o internacionales, buscando a través de la mejora continua de cada uno de sus servicios, el reconocimiento institucional.

Misión

Representar y promover con excelencia, eficacia y sentido corporativo, los intereses de nuestros asociados, en aras de un mejor desarrollo de las actividades del sector a nivel nacional y regional.



Un fuerte compromiso público-privado a la ética, transparencia y buenas prácticas

La Dirección Nacional de Aduanas decidió proponer un fuerte desafío al sector privado a través del cual se lograran compromisos sobre ética, transparencia y buenas prácticas. Fue así que hasta la fecha se han firmado nueve memorándums de ética con diferentes asociaciones vinculadas al comercio exterior.

En este contexto, el primer paso de la organización fue reconocer la existencia de tal realidad para comenzar un plan de cambio.

La primera alianza estratégica se realizó con la Junta de Ética y Transparencia con la cual se organizaron talleres a lo largo de 2010 y 2011 donde se actualizó a los funcionarios de toda la normativa que se debe cumplir.

Con esta misma metodología llegó el momento de la discusión interna por lo que se realizaron talleres denominados “Generando Ética”, ampliamente participativos, que llegaron a las Ad-

ministraciones de Aduanas del interior del país.

El segundo escalón fue cuando en octubre de 2010, la Aduana participó en el Sub Comité de Ética de la OMA, ocasión en la que fue posible escuchar y tomar contacto con la experiencia de varios países en esta temática.

En tal encuentro, lo más significativo fue comprobar que los problemas entorno a la ética son un denominador común en otras Aduanas del mundo.

Se atendieron las opiniones y experiencias de otros países, y se tomó conocimiento de

la existencia de Proyectos Pilotos sobre Ética de OMA.

Actualmente, Uruguay es parte de un Piloto de Ética por el cual la OMA asesora y realiza el seguimiento del nivel de cumplimiento del proyecto sobre Ética de la aduana uruguaya.

Por otra parte, para ser frente al desafío de ética y transparencia, se profundizó en la Declaración de Arusha Revisada concerniente al buen gobierno y a la ética en las aduanas de la OMA, y en todas las herramientas que ofrece para el combate a la corrupción por medio de políticas preventivas.



La Aduana encontró en el artículo 10 de la declaración de Arusha un respaldo imprescindible para asumir mejores prácticas de ética y transparencia.

En el artículo 10 se establece la importancia de construir alianzas abiertas, transparentes y productivas con el sector privado con el fin de erradicar la corrupción y establecer Códigos de Ética a tales efectos.

Alianzas

En este marco, la DNA comenzó a trabajar en la alianza estratégica con el sector privado. Desde 2010 hasta la fecha se han firmado nueve memorándums de entendimiento con asociaciones del sector privado.

Con esto, Aduana persigue determinados objetivos: erradicar los hechos de corrupción tanto en el ámbito público como en el privado, aumentar el nivel de confianza e imagen pública de la Aduana; y tener un tratamiento diferencial con las asociaciones operadoras del comercio exterior del país.

En esta línea es que los acuerdos firmados tienen como objetivo específico la construcción de ámbitos formales para intercambio de información, una agenda permanente de mejoras y la creación de planes de acción entre las instituciones.

De esta forma, las dos partes instauran un compromiso orientado a atacar todas aquellas conductas que puedan significar hechos de corrupción. En este contexto, tanto la DNA como cada organización del sector privado, se encuentran trabajando en la revisión de su Código de Ética.

Firmas

En mayo de 2011 se concretó la firma del primer Memorándum con la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU).

Actualmente se han concretado la firma de nueve Memorándums con agentes del sector privado: Asociación de Agentes de Carga; Asociación Uruguaya de Empresas de Servicios Expresos; Cámara Uruguaya de Logística; Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay; Cámara de Zonas Francas del Uruguay; Centro de Navegación; Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay; y Cámara de Empresarios de Free Shops, continuándose en negociaciones con otras asociaciones.

Luego de la firma del Memorándum, se crea una comisión mixta compuesta por cuatro personas: dos en representación de la Aduana y dos de la asociación correspondiente. En este sentido, los espacios de interacción contribuyen directamente a generar ámbitos formales de intercambio de información y denuncias, así

como a confeccionar una agenda transparente y permanente de mejoras de interés mutuo.

De esta forma, se comienza a trabajar en la realización de un plan de acción que puede ser anual o semestral, según el caso, con reuniones pactadas a fin de monitorear asiduamente el desarrollo del proceso. En cada plan de acción se establecen los compromisos que se asumirán a corto, mediano y largo plazo.

Memorándums firmados entre DNA y Asociaciones de Comercio Exterior

Asociación de Despachantes de Aduana, marzo de 2011.

Cámara Uruguaya de Logística, octubre de 2011.

Centro de Navegación, noviembre 2011.

Asociación Uruguaya de Agentes de Carga, diciembre de 2011.

Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expresos, noviembre de 2011.

Cámara de Zonas Francas, marzo de 2012.

Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay, marzo de 2012.

Cámara Nacional de Comercio y Servicios, agosto de 2012.

Cámara de Empresarios de Free Shops, diciembre de 2012.

CERTIFICADOS DE ORIGEN

LA CÁMARA SE ENCUENTRA HABILITADA PARA LA EXPEDICIÓN DE TODO TIPO DE CERTIFICADOS DE ORIGEN Y DOCUMENTOS VINCULADOS A LA EXPORTACIÓN. CUENTA CON UN DEPARTAMENTO ESPECIALIZADO EN TODO LO VINCULADO A LOS DISTINTOS RÉGIMENES DE ORIGEN QUE ASESORA AL EXPORTADOR. 50% DE DESCUENTO PARA SOCIOS EN LA EMISIÓN DE CERTIFICADOS DE ORIGEN Y DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN.

CENTRO DE EMPRESAS FAMILIARES

EL CENTRO DE EMPRESAS FAMILIARES TRABAJA EN PRO DEL DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE LAS EMPRESAS FAMILIARES EN URUGUAY. TIENE POR OBJETIVO DESARROLLAR UN ROL DE INTERVENCIÓN Y ARTICULACIÓN QUE PERMITA DESEMPEÑAR EXITOSAMENTE SU PROYECTO EMPRESARIAL.

ESCUELA DE NEGOCIOS

LA ESCUELA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES DE LA CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY BRINDA UNA SOLIDA FORMACIÓN EN TEMAS DE COMERCIO INTERNACIONAL Y AFINES. APUNTA A UNA FORMACIÓN PRÁCTICA QUE PERMITA UN MAYOR DESARROLLO AL EMPRESARIO Y MAYORES POSIBILIDADES LABORALES AL EMPLEADO.

CENTRO DE CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE

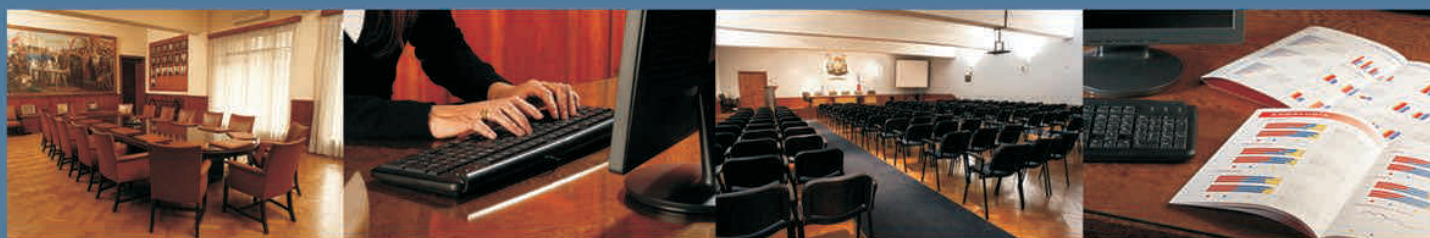
SU OBJETIVO ES FAVORECER LAS RELACIONES COMERCIALES Y LA INVERSIÓN EN EL PAÍS Y LA REGIÓN. TRATANDO QUE LOS CONFLICTOS SE RESUELVAN Y QUE LOS INTERESADOS OBTENGAN UNA SOLUCIÓN RÁPIDA, CONFIABLE Y ECONÓMICA.



**CAMARA NACIONAL
DE COMERCIO Y
SERVICIOS DEL
URUGUAY**

DESDE 1867 VELANDO POR
EL INTERÉS GENERAL DEL
COMERCIO, LOS SERVICIOS
Y DE TODO EL SECTOR
EMPRESARIAL PRIVADO.

WWW.CNCS.COM.UY - 29161277 - RINCÓN 454



OPORTUNIDADES COMERCIALES

A TRAVÉS DE NUESTRO ESPACIO WEB EXCLUSIVO PARA SOCIOS USTED PODRÁ ACCEDER A NUMEROSAS OPORTUNIDADES COMERCIALES EN CONSTANTE ACTUALIZACIÓN.

ASESORÍA EN COMERCIO INTERNACIONAL

INFORMACIÓN SOBRE ESTADÍSTICAS Y PUBLICACIONES DE COMERCIO INTERNACIONAL, MISIONES COMERCIALES Y SEMINARIOS INTERNACIONALES ESPECIALIZADOS EN MERCADOS ESTRATÉGICOS, ASESORAMIENTO EN COSTOS Y PROCEDIMIENTOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

EUROCENTRO - CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS

TIENE COMO OBJETIVO PROMOVER LA INTERNACIONALIZACIÓN DE LAS PYMES, CONTANDO PARA ELLO CON DIVERSOS INSTRUMENTOS PARA LA PROMOCIÓN DE RELACIONES COMERCIALES SOLIDAS Y DURADERAS Y LA CONCRECIÓN DE NEGOCIOS.

Jornada de trabajo del equipo de conducción

Un encuentro para reafirmar la visión del equipo por área y el rol de jefe en el proceso de cambio.

Se ha realizado una intensa jornada de trabajo a la que han asistido el Director Nacional, Cr. Enrique Canon, representantes de las asesorías, los cinco Gerentes y los Directores de División y Departamento de todas las áreas.

Esta instancia fue valorada como fundamental en el proceso de construcción del equipo de conducción de la institución. No sólo por su magnitud, y por ser la primera vez que se encontraban integrantes del equipo de conducción y se reconocía su responsabilidad públicamente, sino por el carácter de integración y compromiso que la caracterizó.

Ello se reafirmó por la presencia y los mensajes planteados por el Director Nacional, fundamentalmente a través del discurso inicial y el discurso final, y particularmente, por los aportes e interés expresados por unos aproximadamente 70 funcionarios que participaron a lo largo de la jornada en los diversos grupos de trabajo.

Se organizaron dinámicas en las cuales se trabajó primero en lo interno de cada área, la visión del equipo y, posteriormente, en grupos heterogéneos, el rol de cada uno como jefe en este proceso de cambio.

Fue una actividad que con buen clima y de forma distendida, permitió dar un cierre a los espacios de reflexión que se venían realizando en los talleres por área, así como dar paso a la siguiente fase que consistía en avanzar en un proceso de desarrollo de habilidades de conducción de este equipo de dirección en el rol del jefe.

Los funcionarios destacaron el impacto positivo de esta actividad. El encuentro fue propicio para lograr un fluido intercambio de experiencias y un conocimiento más profundo entre los propios participantes.

CAMARA DE ZONAS FRANCCAS DEL URUGUAY

Fortaleciendo el régimen
de zonas francas
en Uruguay.

www.czfuy.com

Uruguay: un país de grandes ventajas competitivas

Uruguay cuenta con un atractivo régimen de promoción de la inversión, con un centro único de atención a inversores y un mecanismo automático, moderno, transparente y eficaz que beneficia a más empresas. Además, establece criterios objetivos para el otorgamiento de las exoneraciones tributarias.

Su localización geográfica ofrece grandes ventajas competitivas al inversor gracias a su localización geográfica estratégica y una infraestructura de soporte adecuada y en pleno desarrollo, para el transporte de pasajeros y mercaderías por vía marítima, aérea y terrestre.

Es el segundo país de América del Sur en materia de desarrollo de infraestructura, cuenta con un nuevo y moderno aeropuerto, nuevo anillo perimetral en Montevideo, y expansión de carretera y nuevo puerto de ferries en Colonia.

Inversión

Uruguay cuenta con un atractivo régimen de promoción de la inversión, Ley 16.906 de Promoción y Protección de Inversores y desde 2008 existe un centro único de atención a inversores y un mecanismo automático, moderno, transparente y eficaz que beneficia a más empresas y establece criterios objetivos para el otorgamiento de las exoneraciones tributarias.

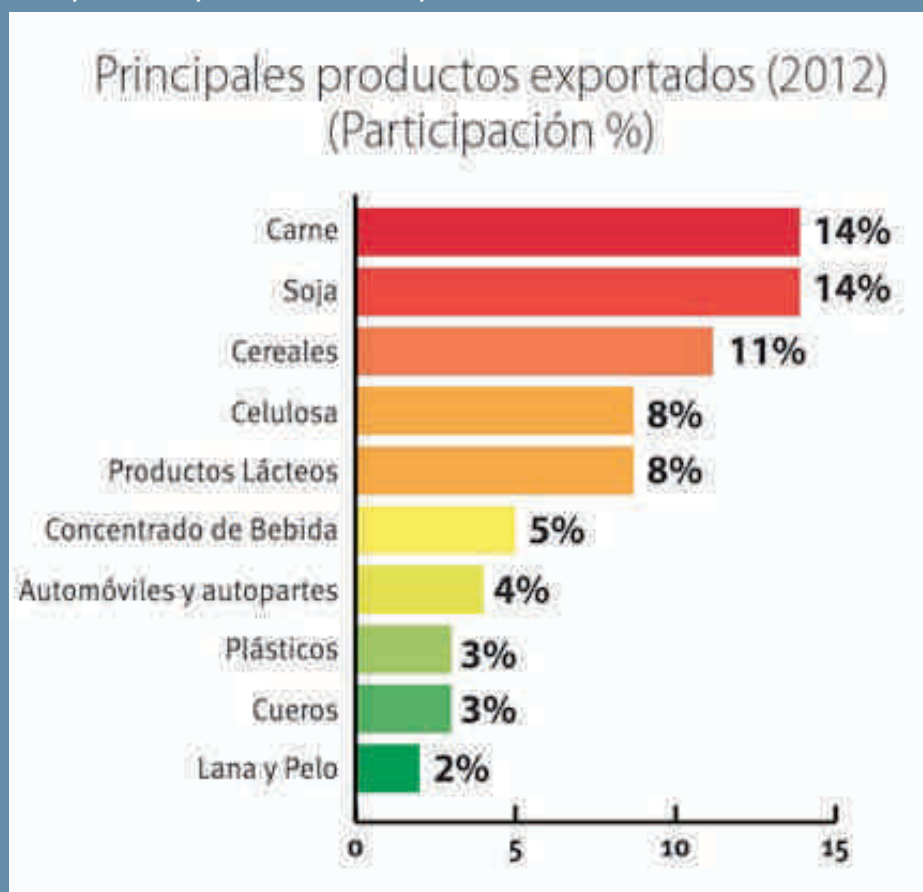
Además de la Ley de Promoción y Protección de Inversores, Uruguay cuenta con diversos regímenes que generan un muy atractivo marco normativo para atraer inversores. Dentro de estos se destacan la Ley de Zonas Francas Puertos y Aeropuertos Libres, Parques Industriales, Admisión Temporal Depósitos Aduaneros, Ley de Participación Público Privada, Ley de Vivienda de Interés Social y normativa específica de cada sector económico. El ambiente de negocios del país se ha vuelto más atractivo a partir de la recuperación del Grado Inversor (GI). En Abril 2012 Standard & Poor's otorgó esta calificación a Uruguay y en julio de 2012 lo hizo la calificadores Moody's.

Economía

Uruguay cuenta con una economía abierta, estable y con instituciones confiables de alto nivel. En 2012 la economía creció 3,9%, consolidando una década de crecimiento, y las exportaciones de bienes y servicios alcanzaron el récord histórico de USD 13.300 millones.

Nombre oficial	República Oriental del Uruguay
Localización geográfica	América del Sur, limítrofe con Argentina y Brasil
Capital	Montevideo
Superficie	176.215km ² , 95% del territorio es suelo productivo
Población (Censo 2011)	3,4 millones
Crecimiento de la población 2011	0,4% (anual)
PIB per cápita (2012)	US\$ 15.000
Moneda	Peso Uruguayo (\$)
Índice de alfabetismo	98%
Esperanza de vida al nacimiento	77 años
Forma de gobierno	República democrática con sistema presidencial
División política	19 Departamentos
Zona horaria	GTM - 03.00
Idioma oficial	Español

Las exportaciones por servicios se cuadruplicaron en los últimos diez años:



País confiable

La elaboración de productos alimentarios, bebidas y tabaco representan el 43% de las exportaciones por sector de actividad de 2012, este rubro es representado en un 33% por la carne bovina, lácteos 18%, arroz 12%, concentrado de bebidas 12% y otros 25%.

El segundo lugar en las exportaciones por sector lo ocupan los cultivos, representando el 21% del total. La exportación de madera y fabricación de la industria representa el 12%, la fabricación de productos químicos, plástico y caucho el 10%, la fabricación de productos textiles y cueros el 6%, mientras que el 8% restante está representado por otros sectores de actividad.

Ubicación

El país cuenta con una ubicación geográfica estratégica en relación al tránsito de bienes a través del área del Mercosur, Chile y Bolivia. La distancia hacia la mayoría de las ciudades es de 12 a 96 horas por tierra y entre 1 y 3 horas por aire.

Es así que el Puerto de Montevideo se ha convertido en un centro regional para todo el cono sur.

Incentivos

Atractivo marco legal para las inversiones. Inversores extranjeros y locales en igualdad de condiciones. No se requiere autorización o registro previo y no existen restricciones para la transferencia de capital o utilidades.

Los proyectos de inversión pueden ser elegibles para exoneraciones del impuesto a las rentas empresariales (IRAE), de entre un 20% y un 100% del monto invertido, y para exoneraciones de otros impuestos. El IRAE existe solo a nivel nacional y está fijado en un 25%.

Admisión temporaria

Permite a las empresas importar insumos exonerados de impuestos de importación por hasta 18 meses, siempre y cuando los mismos sean incorporados en bienes a ser exportados o sean usados en el proceso.

Zonas francas

Áreas exoneradas del impuesto a las rentas empresariales y del impuesto al patrimonio, así como de cualquier otro impuesto creado o a crearse en el futuro. La introducción de bienes en las zonas francas está exonerada de toda tasa y tributo a las importaciones.

Puertos y aeropuertos libres

Libre tránsito de bienes. Dentro de los puertos los bienes están exonerados de toda tasa y tributo a la importación. No se requieren autorizaciones o procedimientos formales.

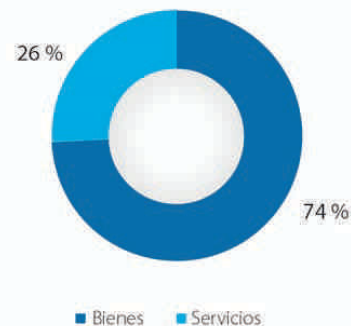
Fuente: Uruguay XXI



Principales destinos de exportación (Part. %, 2012)



Exportaciones uruguayas de bienes y servicios (2012)



10 razones para invertir en Uruguay

- Fuerte estabilidad política y social.
- Crecimiento sostenido y alta tasa de inversión extranjera en relación al PIB.
- Amplias exenciones fiscales a la inversión y atractivos regímenes de zonas francas, puertos y aeropuertos libres.
- Acceso al Mercosur, una zona de libre comercio con un PIB de US\$ 3,3 billones.
- Excelente relación costo-beneficio de la mano de obra de la región, debido a la alta calificación de sus recursos humanos.
- Alta penetración de Internet, banda ancha y PC.
- Infraestructura portuaria de primer nivel, con Montevideo convertido en un "hub" regional por excelencia en América del Sur.
- Huso horario ubicado entre los EE.UU. y Europa, siendo un buen complemento para la prestación de servicios globales.
- Uruguay ofrece un alto estándar de calidad de vida, un clima y entorno agradable y un elevado nivel educativo.

MOVEMOS LA ECONOMÍA



Intergremial de Transporte Profesional
de Carga Terrestre del Uruguay



www.intergremial.com



La Paz 2052 - Montevideo - Uruguay / Tel: 2401 8985

Camiones
Logística

Publicación de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay (ITPC)

Revista mensual de
distribución gratuita.
A través de nuestra web,
consulte la versión
electrónica.

Al Servicio del Comercio Exterior



La Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay, en más de 75 años de trayectoria, es hoy un actor fundamental en la vida económica del país. Colabora con empresarios, productores y autoridades nacionales y departamentales. Refuerza, día a día, su papel como primer eslabón en la cadena del Comercio Exterior.

La ADAU nuclea a casi el 100% de los profesionales del sector, con 350 asociados y 25 funcionarios que brindan el mejor servicio y atención con el apoyo de la más alta Tecnología informática que respalda, garantiza y asegura confiabilidad y profesionalismo certificados con el Sistema de Gestión de Calidad UNIT - ISO 9001.

Como "agentes privados de interés público", los Despachantes de Aduana agremiados en la ADAU son los únicos profesionales facultados legalmente, para realizar todas las operaciones aduaneras en el territorio nacional, lo que hace que la ADAU reúna los principales asesores para el empresario en Comercio Exterior.

Zabala 1425 - Tel: (+598) 29165612
www.adau.com.uy



ADAU

ASOCIACIÓN DE DESPACHANTES
DE ADUANA DEL URUGUAY

