



PRESENTACIÓN DEL SISTEMA DE PRECINTO ELECTRÓNICO A CARGO
DEL LIC. JORGE IRIBARNEGARAY, ADSCRIPTO A LA DIRECCIÓN
NACIONAL DE ADUANAS

ADAU – Montevideo, 17 de junio de 2010.-

En primer lugar, vaya nuestro reconocimiento a las autoridades de la Asociación de Despachantes del Uruguay que gentilmente nos han albergado para esta demostración. A los empresarios, operadores, autoridades nacionales y de organismos internacionales y funcionarios, agradecerles que nos hayan ofrecido parte de su tiempo para compartir esta presentación.

En una de sus primeras intervenciones luego de asumir como Director Nacional de Aduanas, el Cdor. Canon señalaba:

“El comercio exterior en Uruguay se ha multiplicado. Entre el año 2000 y 2009 las exportaciones medidas en dólares crecieron 127% hasta U\$S 5.502 millones, mientras que las importaciones lo hicieron 78%, hasta U\$S 5.220 millones.

Uruguay se ha transformado en un polo logístico regional. Según publicación de ALADI/MERCOSUR, del Uruguay procede el 64% del total de comercio de tránsito de bienes extrarregionales (datos de 2004).

El resultado es sorprendente pero reconoce antecedentes como el denominado efecto Rotterdam, que desafiaba a quienes compilan las estadísticas de comercio exterior. El efecto, que es la captación de flujos de comercio de tránsito mucho mayores que los que el tamaño del mercado propio permitiría asegurar, se manifiesta en los casos de economías pequeñas, rodeadas de mercados mayores, con puertos razonablemente eficientes y una densa red de infraestructura de comunicación terrestre. Esta conjunción de factores contribuye a abonar el potencial de nuestro país en materia de logística y distribución regional.

La red de carreteras en Uruguay es la más densa de Latinoamérica y el Caribe, con 45 km. de carreteras pavimentadas por cada 1000 km². de superficie. A su vez, los flujos internacionales de transporte de carga no tienen restricciones a través de los diferentes puntos de frontera de Uruguay con Argentina y Brasil y, a través de éstos con el resto del continente... El país es considerado como el segundo de Sudamérica en materia de **desarrollo de infraestructura**. A su vez, Uruguay tiene una localización idónea para concentrar y distribuir mercaderías a la región más rica de Sudamérica.

A partir de la crisis financiera mundial del 2008 se producen fuertes cambios en la operativa comercial, aduanera, logística y bancaria. En particular, en la esfera aduanera, se potencia la implementación de la documentación electrónica y se incorpora crecientemente tecnología en la fiscalización y el control.”



Los datos más recientes de movimiento de TEUS (medidos en contenedores de 20 pies) en Uruguay, señalan que en 2008 se movilizaron 681.600 y en 2009, la cifra alcanzó el medio millón, teniendo en cuenta el conjunto de las operaciones aduaneras.

Oportunamente, el Presidente Mujica señaló “el sector de la actividad logística portuaria es uno de los que más creció en Uruguay, pero ese crecimiento se ve amenazado por la lentitud de Aduanas que puede ocasionar pérdidas... El objetivo es hacer más rápidos los controles pero sin que éstos pierdan seguridad”.

Más recientemente, y ya en tiempos de mundial, el Presidente de la República afirmaba “la defensa del comercio exterior tendría que ser un patrimonio casi como la celeste”.

Por último, el Sr. Director Nacional nos resumía en su discurso de asunción que los flujos comerciales que se demoren en Montevideo, en nuestra frontera seca, fluvial, zonas francas o en aeropuertos uruguayos se desviarán hacia las aduanas, puertos e infraestructura que abaraten sus costos. Por ello la modernización de Aduanas no tiene alternativa.

En consecuencia, estamos actualmente -con el equipo de dirección de Aduanas- elaborando nuestro PLAN ESTRATÉGICO, pensando y definiendo la Visión de la Aduana uruguaya de los próximos 20 años.

Es en este contexto que hoy presentamos a Uds. las ideas fundamentales de una parte del proyecto de modernización aduanera, específicamente la que tiene que ver con la “**nueva estrategia de vigilancia y control del comercio exterior**”.

Este proyecto, como no puede ser de otra manera, debe ser cuidadosamente analizado y debatido entre todos los operadores del comercio exterior, porque de sus acuerdos dependerá no sólo su implementación sino su perdurabilidad.

Y este proyecto cuenta al menos con cuatro componentes fundamentales:

1) Nuevo diseño de las **jurisdicciones aduaneras** en tanto su necesaria adaptación a los flujos de comercio exterior y tránsito de mercaderías en el país. Esto implica la revisión de las aduanas llamadas de primera y segunda línea.

2) La implementación del “**Sistema de Precinto Electrónico**” que tiene al menos dos etapas reconocidas en primera instancia:

- a) su implementación en mercaderías transportadas en contenedores
- b) la correspondiente para el transporte de mercadería “enlonada”.

3) La instalación y puesta en funcionamiento en cuatro puntos estratégicos del territorio nacional de **Puestos Regionales de Vigilancia Aduanera**.

Este subproyecto implica la concentración de equipos de vigilancia en determinados puntos del país, que más allá del desarrollo de actividades de inteligencia y vigilancia propiamente dichas en sus respectivas jurisdicciones regionales, puedan ofrecer rápida respuesta ante incidencias detectadas en el centro de monitoreo en relación a las cargas precintadas en tránsito.

4) Por último, todo esto impacta en el establecimiento de **Centros Nacionales de Verificación de Mercaderías**.

El tránsito de mercaderías en el país se da lógicamente sobre las rutas 2, 3, 1, 5 y 8 en forma abrumadoramente mayoritaria. Estas vías de acceso convergen en el recientemente inaugurado anillo perimetral, donde se desarrollan verdaderos enclaves logísticos.

Evitar el ingreso y tránsito de camiones pesados por el Departamento de Montevideo es uno de los objetivos de esta construcción y decisión firmemente impulsada por la Intendencia Municipal de Montevideo.

Más allá de estos comentarios, es imprescindible dar agilidad y fluidez al ingreso por frontera, eludiendo además la conformación de entornos sociales no aconsejables y carentes de todo servicio adecuado, en torno a los pasos de frontera.

Conformar Centros de Verificación Aduanera en el entorno o sobre el anillo perimetral es condición fundamental para dotar a la actividad de control, de la logística y comodidades mínimas necesarias para un eficiente desenvolvimiento.

Demás está decir que este proyecto, que recién dibuja sus ideas fuerza, requiere de modificaciones normativas, procedimentales, de tecnología y de informática que deberán irse desarrollando sin prisa pero sin pausa. Deberán al mismo tiempo desbrozarse los caminos legales para su consolidación y en un marco de absoluta transparencia de procesos y procedimientos, concretar su realización.

Lo que por fin, hoy nos ocupa, reitero, gracias a la cooperación de nuestros aliados en la modernización de Aduanas, es una descripción práctica del sistema de precintado electrónico.

Esta demostración servirá, a nosotros y a Uds. para revisar: las fortalezas y debilidades que el sistema nos pueda ofrecer, el valor agregado que permitirá incorporar como ícono de **“Uruguay – tránsito seguro”**, las ventajas que puede eventualmente brindar a importadores y exportadores o las seguridades



que el país incorporará para el tránsito internacional carretero que atraviese nuestro territorio.

Aspiramos desde Aduanas que el resultado más importante de este evento sea recibir vuestras opiniones, sugerencias y recomendaciones sobre cualquier aspecto del plan esbozado.

De esta manera, contaremos -por ejemplo en relación a la implementación del precintado electrónico- con valiosos aportes para definir con claridad y transparencia los requerimientos técnicos que las distintas ofertas deban reunir y su conectividad con el Centro de Monitoreo que se instalará para seguimiento y control.