



PARLAMENTO  
DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

**XLIX Legislatura**

**DEPARTAMENTO  
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 1447 de 2023**

---

S/C- Carpeta Nº [3713](#) de 2023

---

Comisión de Presupuestos,  
integrada con la de Hacienda

---

**RENDICIÓN DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL  
EJERCICIO 2022**

Aprobación

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 13 de julio de 2023

(Sin corregir)

**Preside:** Señor Representante Juan Martín Rodríguez.

**Miembros:** Señores Representantes Jorge Alvear González, Lilián Galán, Sylvia Ibarguren Gauthier, Narcio López, Ana María Olivera Pessano y Álvaro Rodríguez Hunter.

**Integrantes:** Señores Representantes Gonzalo Civila López, Bettiana Díaz Rey, Álvaro Lima, Gonzalo Mujica, Gustavo Olmos, Álvaro Perrone Cabrera, Marcos Portillo, Iván Posada Pagliotti, Conrado Rodríguez, Sebastián Valdomir y Álvaro Viviano.

**Asisten:** Señor Presidente de la Cámara de Representantes Sebastián Andújar. Señores Representantes Rubén Bacigalupe, Wilman Caballero, Nazmi Camargo Bulmini, Marcelo Fernández Cabrera, Rodrigo Goñi Reyes, Miguel Irrazábal, Alfonso Lereté, Daniel Martínez Escames, Agustín Mazzini, Rafael Menéndez Cabrera, Ernesto Gabriel Otero Agüero, Martín Sodano, Martín Tierno y Nicolás Viera Díaz.

**Concurren:** Señora Secretaria Relatora de la Cámara de Representantes Virginia Ortiz. Señor Director General de la Cámara de Representantes, Eduardo Carbajal.

**Invitados:** Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: señor José Luis Falero, Ministro; señor Juan José Olaizola, Subsecretario; doctora

escribana Graciela Soler, Directora General de Secretaria; doctor Pablo Labandera, Director Nacional de Transporte; señor Hernán Ciganda, Director Nacional de Vialidad; Cap. Nav. (R) Marcos Paolini, Director Nacional de Hidrografía; señor Santiago Borsari, Director Nacional de Arquitectura; ingeniero agrimensor May Wellington Berenger, Director Nacional de Topografía; señor Uruguay Graña, Director de Transporte Ferroviario; contador Alejandro Palleiro, Gerente Financiero; ingeniero Carlos González, Asesor del Ministro; doctor Diego Bianchi, Asesor del Subsecretario; señor Gonzalo Pino, Asesor Gerente Financiero; doctor José Pollak, Presidente de Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE); doctor Gustavo Osta, Vicepresidente de AFE; ingeniero Jorge Borges, Gerente General de AFE; doctora Silvana Sergio, Secretaria General de AFE; licenciado Benjamín Kemanian, Gerente General de Servicios Logísticos Ferroviarios (SELF); doctor Juan Curbelo, Presidente de Administración Nacional de Puertos (ANP); Cap. Nav. (R) Daniel Loureiro, Vicepresidente de ANP; ingeniera Adriana Varela, Directora de la División de Seguridad en Tránsito; ingeniera Malena González, Supervisora General de la Obra Participación Público Privada (PPP); Analista en División Pablo Ceiter, Analista en División Programación; ingeniero Carlos Bilinski, Director de la División de Construcción; ingeniero José Martucci, Director de la División Mantenimiento; ingeniero Marcelo Krugman, Área Programación, y economista María Victoria Domínguez, Área Programación.

Secretarios: Señora Laura Rogé y señor Eduardo Sánchez.

Prosecretarias: Señoras Sandra Pelayo y Patricia Fabra.



**SEÑOR PRESIDENTE (Juan Martín Rodríguez).**- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Es la hora 10 y 12)

—Antes de invitar a pasar a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, queremos informar que la Jutep nos ha transmitido que se encuentra impedida de concurrir entre el 25 y el 27 de julio; casualmente, la tenemos agendada para el 26 de julio, por lo que debemos cambiar de día. Hemos propuesto a la Secretaría pasar la concurrencia de la Jutep para el jueves 3 de agosto -es decir, el último día de trabajo- a la hora 19 y 30 -luego de la Corte Electoral- y adelantar la comparecencia de Inumet del 26 de julio -que inicialmente estaba prevista para la hora 18- para la hora 17, al término de la comparecencia del Ministerio del Interior, salvo que se prefiera dejar agendada la visita de Jutep para la hora 18 y le damos más tiempo al Ministerio del Interior.

Conforme a los asentimientos de varios representantes, se deja agendada la comparecencia de Inumet para la hora 18 y la comparecencia de la Jutep pasa para el jueves 3 de agosto, a la hora 19 y 30.

La Secretaría se encargará de hacer las comunicaciones correspondientes y subirá la información -una vez confirmada- a la nube, repartiendo la nueva agenda.

Si no hay comentarios, invitamos a pasar a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(Ingresan a sala autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

—Es un placer recibir a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encabezada por el señor ministro José Luis Falero e integrada por el señor subsecretario Juan José Olaizola; la directora general de Secretaría, doctora escritora Graciela Soler; el director nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera; el director nacional de Vialidad, señor Hernán Ciganda; el director nacional de Hidrografía, capitán de navío retirado Marcos Paolini; el director nacional de Arquitectura, señor Santiago Borsari; el director nacional de Topografía, ingeniero agrimensor mayor Wellington Berenger; el director de Transporte Ferroviario, señor Uruguay Graña; el gerente financiero, contador Alejandro Palleiro; el asesor del ministro, ingeniero Carlos González; el asesor del subsecretario, doctor Diego Bianchi; el asesor del gerente financiero, señor Gonzalo Pino; el presidente de AFE, doctor José Pollak; el vicepresidente de AFE, doctor Gustavo Osta; el gerente general de AFE, ingeniero Jorge Borges; la secretaria general de AFE, doctora Silvana Sergio; el gerente general de Servicios Logísticos Ferroviarios -SELF-, licenciado Benjamín Kemanian; el presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo; el vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos, capitán de navío retirado Daniel Loureiro; la directora de la División de Seguridad en Tránsito, ingeniera Diana Varela; la supervisora general de Obra PPP, ingeniera Malena González; el analista en División Programación, analista en División Pablo Ceiter; el director de la División Construcción, ingeniero Carlos Bilinski; el director de División Mantenimiento, ingeniero José Martucci, y por el Área de Programación, el ingeniero Marcelo Krugman y la economista María Victoria Domínguez.

Le damos la bienvenida a la delegación del Ministerio.

Esta Comisión tiene la metodología que pasaremos a explicar: daremos el uso de la palabra al ministro para realizar una primera presentación, que deberá referirse a los aspectos vinculados con la rendición de cuentas propiamente dicha. Una vez finalizada la presentación, se procederá a una ronda de preguntas por parte de las legisladoras y los legisladores.

A su término, si el señor ministro así lo entiende, nos indicará si desea hacer un breve intermedio para ordenar las preguntas. Una vez que se respondan las preguntas, pasaríamos a la presentación del articulado que, en este caso, al tratarse de un solo artículo, nos permitimos sugerir, por economía procesal y parlamentaria, que si se desea se podría incorporar la referencia al artículo en la presentación general. De lo contrario, si el señor ministro prefiere hablar del articulado por separado, queda a su criterio.

Hechas las aclaraciones, tiene la palabra el señor ministro.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Saludamos a los señores legisladores; es un gusto estar una vez más por acá con nuestro equipo para poder brindar toda la información referida a esta rendición de cuentas y también exponer fundamentalmente sobre la planificación y la ejecución presupuestal 2022.

(Se acompaña la exposición con una [presentación Power Point](#))

—Es verdad lo que mencionaba señor presidente sobre que hay un solo artículo para este Inciso 10, que refiere fundamentalmente a la partida vinculada con el compromiso que tenemos por delante para los años 2024 y 2025, respecto de los fondos necesarios para afrontar los compromisos mediante financiamiento Cremaf. Esto está establecido en el artículo 234 y refiere específicamente a esto. Además, hemos acordado con el equipo económico, de acuerdo con la ejecución de obras, que es necesario incorporar partidas 24 y 25 para poder cubrir esas necesidades; para ello, como se detalla en el artículo, debemos contar con \$ 1.040.000.000.

Ustedes recordarán que el pasado año expusimos sobre el nuevo sistema de financiamiento, Cremaf, para hacer frente a una obra de ejecución que se estimaba que iba a llevar dos o tres años, y el financiamiento posterior, a fin de hacer efectivo el pago de dicha obra. Esa partida no se vio reflejada el año pasado porque estábamos en procesos licitatorios y en el comienzo de las obras, pero sí se ve reflejada en 2024, porque el avance de las obras determinarán que algunos hitos ya estén culminados; además, deberá comenzarse con el repago. A eso se refiere el artículo 234.

Por otra parte, quiero señalar que los artículos 428, 429 y 430 también tienen cierta vinculación con nuestra Cartera, ya que lo que en ellos se solicita al Poder Legislativo es que se autorice al Poder Ejecutivo a constituir un fideicomiso para el subsidio del transporte metropolitano y suburbano, que es algo que hoy está establecido por decreto.

Por tal motivo, nuestros asesores jurídicos, y el propio equipo económico, entendieron que era conveniente que se viera reflejado en una ley para dar certezas y que en el futuro no tuviéramos dificultades para trabajar sobre ese fideicomiso que, como todos sabemos, es indispensable para el funcionamiento adecuado del transporte de pasajeros a nivel país, pero, fundamentalmente, en el área metropolitana.

Quizás el director de Transporte -si a usted le parece, señor presidente- pueda explayarse más sobre esos tres artículos.

Con respecto al primer artículo ya me referí, pero si hay alguna duda, con gusto la puedo evacuar.

En lo que refiere a la ejecución presupuestal o la rendición de cuentas de nuestra Cartera en 2022, en primera instancia, vamos a mostrar un cuadro -le vamos a pedir al doctor Bianchi que lo incorpore en pantalla- que muestra la inversión proyectada. Como ustedes sabrán, el año pasado teníamos el objetivo de llegar a una inversión de US\$ 905.000.000, y logramos ejecutar el 90,8% de esa planificación.

(Murmullós)

—Ese porcentaje de ejecución se logró a través de distintas modalidades. Una de esas modalidades fue la tradicional, la de la propia Cartera, la que se lleva a cabo a través de la Dirección Nacional de Vialidad, pero ese porcentaje también se ejecutó a través de la Corporación Vial del Uruguay. Además, allí también está reflejado lo que refiere a los fideicomisos acordados entre la Corporación y UPM; se trata de una partida extraordinaria -como ustedes recordarán- que este gobierno negoció al comienzo de la gestión. Asimismo, figuran algunas obras adicionales que están referidas al Ferrocarril Central, pero que no están vinculadas a la vía como tal, sino que son obras adicionales que refieren a la vialidad, muchas veces para regularizar situaciones puntuales en las que la vía puede afectar la movilidad en los pasajes. Eso también está incorporado en ese cuadro.

(Murmullos)

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Disculpe, señor ministro.

Estimados legisladores: es temprano, son las 10 y 20 de la mañana, y hace menos de diez minutos que comenzamos la reunión; por lo tanto, si arrancamos con los diálogos a esta hora, va a ser difícil avanzar.

La jornada es larga y nos pesa a todos, así que les pedimos, por favor, que escuchen al señor ministro.

Sabemos que las conversaciones son naturales, y seguramente tienen que ver con la materia, pero traten de hacerlas en un tono sumamente bajo, que permita escuchar todo lo que la delegación está exponiendo.

Muchas gracias.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Otra de las modalidades de ejecución de obra refiere a lo que son las concesiones de obra pública tradicionales, destinadas fundamentalmente a las rutas vinculadas con peajes. Ello permite que la concesión pueda realizar obras de acuerdo con la recaudación, algo que también está establecido.

También aparece la finalización de la obra del viaducto, con un componente de la Administración Nacional de Puertos, que la financió. Me refiero a una vía de jurisdicción nacional que, obviamente, la administración anterior había incorporado como necesidad para mejorar el acceso oeste de la ciudad de Montevideo.

Si uno mira todo esto en una plancha de ejecución y porcentual, advierte que el 7% fue por administración directa a través de la dirección Nacional de Vialidad; que el 40,6% fue a través de la modalidad de la Corporación Vial del Uruguay, y que el 10,4% de la ejecución refiere a lo que ya mencionamos y que tiene que ver con fideicomiso de puentes y de obras viales adicionales del ferrocarril. Por concesiones de obra pública, la ejecución llegó al 6,9%. Luego -algo que no mencioné anteriormente-, tenemos una ejecución del 30,4% de la totalidad de la inversión que refiere a PPP viales. Fundamentalmente, me refiero a las PPP 2, 3, 5, 6 y 7, con una fuerte ejecución durante el pasado año.

La totalidad de todo esto nos lleva a que la inversión ejecutada el pasado año llegó a los US\$ 821.300.000 de los US\$ 905.000.000 previstos. Entonces, porcentualmente, se logró ejecutar un 90,8% de la totalidad de los recursos.

Vamos a hacer un repaso de lo que ha sido la ejecución en los últimos años.

Como recordarán, hubo una ejecución inicial, en 2020, de US\$ 360.000.000 y, en 2021, US\$ 517.000.000. Este año pasamos a los US\$ 821.300.000 de inversión.

Como dijimos en su momento, se iba a seguir dando ese proceso gradual ascendente de inversión de acuerdo a lo planificado por nuestros equipos técnicos. Pretendemos revertir la situación compleja que tenía la infraestructura vial del Uruguay en cuanto a la sobrecarga y a la necesidad de hacer inversiones fuertes para cambiar la realidad de la red vial en lo que hace al confort del pavimento y al mejoramiento del rodamiento. Ese es el camino que hemos encarado desde el primer día.

Todo esto nos hace pensar que este año estemos en una inversión muy cercana a los US\$ 900.000.000. Ustedes se preguntarán por qué no llegamos al 100%. Hay razones que tienen que ver con tres aspectos fundamentales. Uno, está vinculado a que en noviembre y en diciembre tuvimos dificultades con el suministro del asfalto en el Uruguay producto de las consecuencias de la guerra, que no fueron menores. Son meses de mucha ejecución de pavimento y fundamentalmente para la utilización del asfalto para la concreción de las obras. Eso nos redujo el porcentaje previsto para noviembre y diciembre.

Además, se produjeron algunas dificultades relacionadas con procesos licitatorios, que fueron retrasados como consecuencia de postergaciones solicitadas por las empresas que se iban a presentar; muchas veces teníamos pensado adjudicar la obra en los meses de agosto y de setiembre, pero se definía sobre octubre, noviembre y diciembre. Eso llevó a un retraso natural en la Administración. Igualmente, eso nos permitió que en enero y en febrero de este año pudiésemos cubrir el porcentaje que no se había ejecutado el año pasado. Por lo tanto, se va a ver reflejado en la rendición de cuentas de este año una fuerte ejecución para los primeros meses de 2023.

En términos generales, debo decir que, junto con nuestros equipos, tenemos cierta conformidad con los procesos. A nadie escapa que en esta Administración hubo muchos procesos licitatorios, dejando un poco de lado algo tradicional en nuestra Cartera, que era seguir ampliando licitaciones ya adjudicadas. Esa característica se ha dado durante todo el año con muchos llamados a licitación. Tratamos de reducir al máximo las ampliaciones, topeándolas -en su gran mayoría- en el 100%, algo que se utiliza habitualmente en el resto de la Administración como producto de lo establecido en el Tocaf. A pesar de que la CVU permitiría, de alguna manera, ampliar porcentajes mayores, tratamos de reducir al mínimo posible la ampliación superior al 100%, salvo en aquellos lugares en los que se entendía conveniente, porque quizás lo que faltase de ejecución no ameritaba una nueva licitación debido a que se manejaban porcentajes reducidos.

Todo esto llevó a que la ejecución en el año -a pesar de todas las licitaciones que figuran en la página web del Ministerio y que están a disposición de todos los señores legisladores y de la ciudadanía en general- haya notado un fuerte incremento de procesos licitatorios en nuestra Cartera algo que, a su vez, nos hace pensar que es el camino a seguir como consecuencia de que cada proceso licitatorio nos ha permitido -también, dentro de esa competencia que se da entre las empresas viales- una reducción en los costos de la obra en sí misma, a tal punto que hemos notado una significativa reducción en los precios sin perder la calidad explicitada en los pliegos técnicos de cada una de las licitaciones. De alguna manera, lo que aparece allí es lo que se vio reflejado en los números de la ejecución del año 2022 que refiere, fundamentalmente, a la red vial con esos aspectos complementarios.

Me parece importante destacar que al hablar de red vial no nos referimos solamente al mejoramiento del pavimento; hay una fuerte inversión en la seguridad vial, que para mí es un tema clave. Hoy la preocupación que en su momento nos golpeó a todos los uruguayos -como la pandemia y otras situaciones críticas que afectaban la seguridad del ciudadano en cuanto a los riesgos- la encontramos en una pandemia

encubierta que, de alguna manera, refiere a los siniestros fatales de tránsito. Por tal motivo, hubo una fuerte apuesta de esta Administración a acompañar esos procesos de mejoramiento del pavimento también con medidas de contingencia que permitan mitigar los accidentes de tránsito.

Debo decir que en el último informe que recibimos de Unasev se vio reflejada una disminución de los accidentes fatales en el entorno del 16%, lo que no quiere decir que esto sea solamente consecuencia de las medidas que hemos tomado. Creo que hemos aportado a la reducción que se empieza a dar en Uruguay que antes iba siendo siempre creciente y ahora se logró estabilizar y empezar un proceso decreciente, para que de alguna manera, todas estas obras adicionales a la red vial que buscan incorporar rotondas, dársenas de acceso, terceras vías o dobles vías en algunas rutas, se unan a lo que se está desarrollando hoy que son los radares en las distintas rutas nacionales. Estos cinco elementos nos hacen pensar que se empieza a visualizar un proceso favorable en la reducción de siniestros fatales, fundamentalmente, en nuestras rutas nacionales

Quisiera poner en contexto lo que ha sido la intervención en esto. Tenemos previsto para el quinquenio 110 intervenciones que están reflejadas en rotondas, intercambiadores a desnivel y dársenas de accesos. Cabe destacar que ya llevamos ejecutado el 60% y estamos en proceso de llegar a esas 110 intervenciones en el período.

En lo que refiere a terceras vías, tenemos trazado como meta 71,5 kilómetros de terceras vías en toda la red nacional. En este momento, el porcentaje está en el entorno de 50%, pero se va a incrementar muchísimo este año. Hay licitaciones y empresas que tienen la planificación para este año de incorporación de nuevas terceras vías, fundamentalmente, en aquellas rutas que hemos encontrado una mayor sobrecarga de tránsito. Por ejemplo, la Ruta N° 5 al norte de Durazno, la Ruta N° 3 al norte de San José, la Ruta N° 8, son rutas que han tenido algunas intervenciones de terceras vías, pero está previsto para los dos próximos años incrementarlas dentro de esa línea de estrategia de mejoramiento de seguridad vial. Eso se realizará en los lugares que la Policía Caminera y Unasev detectaron, por medio de datos estadísticos, que claramente hay que realizar intervenciones diferentes a las tradicionales para mitigar esa problemática de accidentes que se registran en esos puntos estratégicos.

También debo destacar otro de los objetivos que nos habíamos trazado que refiere, fundamentalmente, a que la red vial nacional todavía tenía 375 kilómetros de pavimento en tosca o en balastro en rutas de jurisdicción nacional, y ya venimos en el 51,2% de obras ejecutadas para llegar al final del período al 100%; nos habíamos comprometido en pasar la red vial de balastro totalmente a asfalto. En algunos casos, va a pasar a un asfalto de tratamiento bituminoso doble con un estabilizado, en otros con tratamiento bituminoso doble con sellado o micropavimento, y en otros casos puntuales, en los que se identifique que esa ruta tiene por delante una incorporación de carga que estamos visualizando, pueden pasar de tosca de balastro a mezcla asfáltica en algunos kilómetros donde se requiera. En ese aspecto, la ejecución -como les mencionaba- ha superado el 51,2% al año 2022.

Hay otro tema que no mencioné y que me parece bueno que quede registrado en la versión taquigráfica, vinculado también a la seguridad vial y refiere a la incorporación en este período de 3.710 nuevas luminarias. En ese aspecto, hay proyectada una inversión de US\$ 17.000.000 y a esto se suma la nueva inversión de más luminarias del recambio de toda la red vial. La luminaria en sodio hoy tiene un porcentaje superior al 70% y ya hemos licitado el cambio de sodio a led, que va a llevar a que 13.098 luminarias pasen de sodio a led. Esto incorporará no solo una mejor luminosidad en las rutas, sino

también una reducción del costo de consumo que nos permiten financiar -como lo hacen habitualmente los que ya han intervenido en otras administraciones departamentales- el costo de la inversión; es importante mencionar eso.

Todo esto, hace a un combo de medidas en la red vial que nos va a encontrar, sin dudas, mejor preparados para los nuevos tiempos que vendrán y que refieren, fundamentalmente, a contemplar ese incremento que se dio en los últimos años de aumento del parque automotor sobre las rutas que no es solamente de carga -por supuesto, está reflejado a través de los datos claros de aumento de la producción nacional de casi cuatro veces más-, sino de lo que está reflejado en el parque automotor en general, que en los últimos años ha tenido un crecimiento constante, donde teníamos -ustedes recordarán- los mismos kilómetros desde hace muchos años a esta parte: los 8.000 kilómetros de red vial nacional.

Para mitigar esa problemática de sobrecarga que hoy tienen las rutas de tránsito -ustedes recordarán- nos habíamos trazado una meta importante que está reflejada -en su gran mayoría, en el financiamiento Cremaf- en incorporar mayor cantidad de kilómetros de rutas a los que tuvimos tradicionalmente. Tenemos y mantenemos la meta de 642 kilómetros nuevos de rutas. Es más: en algunos casos ya han sido ejecutados, producto de licitaciones, en especial, de la PPP 7 que fue ejecutada en su totalidad, por lo menos, en lo que refleja al trazado de Ruta N° 3 en la doble vía de Ruta N° 1 a San José que ya está pronta. Se está trabajando fuertemente, a través de los Cremaf, en las dobles vías de Ruta N° 5 en donde hay una fuerte ejecución interesante -quienes transitan por ahí habrán visto- con un porcentaje de ejecución en algunos tramos por encima de lo proyectado. Obviamente que eso no se debe solamente a la eficiencia de las empresas, sino que también el clima ha ayudado -lo que es malo para la producción, es bueno para la red vial- y se ha podido avanzar en porcentajes por encima de lo proyectado. También, producto de licitaciones Cremaf, se está ejecutando el trazado de Ruta N° 9 desde Pan de Azúcar a Rocha. Habrán podido ver allí una faja importante en la que se viene trabajando. Nuestra expectativa es poder finalizar todas estas obras -de acuerdo a lo proyectado- dentro del Período de gobierno. Hoy mantenemos ese optimismo.

Vamos a ir habilitando en forma parcial en la medida en que podamos ir construyendo la nueva ruta, paralela a la que hoy existe, y estamos ya -lo hemos definido con las empresas a las que se les ha adjudicado las licitaciones- habilitando en tramos parciales de 5, 10 o hasta 15 kilómetros. Cuando se haga una nueva ruta al costado, en lugar de seguir construyendo la ruta nueva, se va a ir interviniendo sobre la faja vieja, para dejarla en las mismas condiciones que la nueva y poder habilitar tramos de doble vía ya para este año. Para fin de año tenemos como meta habilitar entre 20 y 30 kilómetros en Ruta N° 5 y, quizás, algunos sobre la Ruta N° 9, en dos sendas reparadas en su totalidad: la nueva y la reparación de la vieja, que es parte de la licitación. La licitación no contempla solo la construcción de una ruta más, sino también la reparación de la ruta actual y el mantenimiento, como está establecido en el financiamiento Cremaf, durante todo el período de repago.

Estos son temas que hacen a un pantallazo general de la Dirección Nacional de Vialidad. Me parecía oportuno este momento para hacer una puesta a punto en ese aspecto. Se viene trabajando; estamos muy conformes con todo nuestro equipo de trabajo. Debo destacar, fundamentalmente, el compromiso del equipo técnico, que es vital para la ejecución de estas obras, fundamentalmente vital para la conformación de los pliegos, el control de las obras a las que hemos incorporado un fuerte equipo técnico, producto de convenios que hemos realizado con la Facultad de Ingeniería, la Fundación Ricaldoni, la CVU, con Unops. Todo eso nos ha permitido incorporar mayores controles sobre la ejecución de las obras para tener la certeza y la tranquilidad de que lo que está

establecido en los pliegos y es nuestro objetivo -hacer obras de calidad- se está cumpliendo.

Con respecto a Vialidad podrá haber muchas cosas más que con gusto los legisladores nos preguntarán y nosotros responderemos. Si le parece, presidente, para ir cerrando Vialidad, le voy a pedir al ingeniero Carlos Bilinski que nos haga un racconto de las tres placas, que a continuación se verán en la pantalla, que refieren a la evolución del estado de confort, la relación patrimonial de la red vial actual y a los porcentajes y condiciones en que se encuentran las rutas que, generalmente, se categorizan como muy buenas, buenas, regulares o malas. Los datos son a diciembre de 2022. Hoy ya hay un cambio en esos porcentajes, pero corresponde traer lo que sucedió hasta diciembre de 2022.

Solicito que se le dé la palabra al ingeniero Carlos Bilinski para que nos explique los próximos cuadros.

**SEÑOR BILINSKI (Carlos).**- Buenos días a todos. Es un gusto estar acá, con ustedes.

Lo mío es muy sencillo; voy a tratar de ilustrar de la mejor manera la evolución de estos indicadores de gestión tanto referidos al estado de confort como evolución de patrimonio.

He de señalar que, normalmente, estos indicadores son adoptados por las agencias viales, y reconocidos en forma internacional para seguir las evoluciones.

El estado de confort es un indicador que está relacionado con el Índice Internacional de Rugosidad. En la placa que estamos proyectando se muestran sus porcentajes. Este indicador engloba y valora condiciones de seguridad y costos de operación para los vehículos, tiempos de viaje y algunos parámetros más.

Este indicador de estado de confort complejo arroja en el año 2022 un valor de 3,20, siendo superior a la meta pautada, recomendada por las normas, que era de 3. Se señala que el máximo posible es 4. Esto significa una superación de 6,55% por encima del nivel pautado para este indicador.

Si miran fríamente los números, podrán observar que en los años 2021- 2022 tenemos un valor de 3,28; en el año 2022, 3,20. Eso hay que saberlo interpretar. No es que el nivel de la red tuviera algún infinitesimal descenso en su estado de confort, sino que todos los tramos que se encuentran en obra se exoneran de la evaluación que se hace durante todo el año. Por lo tanto, el peso relativo de tantas longitudes en obra hizo que el indicador tuviera esa pequeña oscilación. Obviamente, estos tramos en obra incorporarán niveles de servicio muy superiores, para la próxima medición.

La placa que estamos viendo ahora corresponde al patrimonio vial. Reitero que este también es uno de los indicadores de gestión. Es muy recomendado por la Cepal, desde hace más de treinta años porque representa el capital que el país tiene invertido en su red vial. En esta valoración se incluyen el valor de la tierra, de la faja de uso público, el valor de la infraestructura vial, de sus obras de arte, así como también todo el equipamiento vinculado con la carretera, desde el punto de vista de la seguridad, señalización horizontal, vertical, iluminación, defensas, etcétera.

Se puede observar que en el año 2022 hubo un crecimiento de 3,3%, con respecto al año anterior. Se llegó a un nivel de 1085. Cepal, para una red vial para las características del Uruguay, considera 1050 como muy aceptable. En este caso tenemos una evolución positiva, que está capitalizando las inversiones fuertemente ejecutadas.

En la imagen que ahora se proyecta tenemos cuantificado el indicador de confort, del año 2022, asociado a las categorías de muy bueno, bueno, regular y malo, que normalmente se establecen para las condiciones de circulación. Para aburrirlos con cifras les diré, rápidamente, que el 73% de la red se encuentra en las categorías de muy bueno y bueno. Es un muy buen valor de indicador.

Si observamos los datos correspondientes al estado de conservación superficial, veremos que tenemos un valor de 65% de la red en estado muy bueno y bueno. De nuevo, tenemos un guarismo muy alto para una red vial como la del Uruguay.

En los cuadros de abajo tenemos datos que resultan muy interesantes. Si nosotros relativizamos la cantidad de tránsito que circula en los distintos tramos de red, vinculados a su estado, vemos que el 89% del tránsito se desplaza sobre tramos en condiciones muy buena y buena. En lo que respecta al estado superficial, el 81% del tránsito circula en tramos de condición muy buena y buena. Quiere decir que, para el usuario, todavía es mejor la *performance* que ha alcanzado la red vial en ese sentido.

Por mi parte, esto es lo que me toca comentarles. Les agradezco su atención.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Obviamente que en la medida en que surjan dudas sobre todas estas cosas, con gusto las podremos evacuar.

Ahora vamos a pasar a exponer por Dirección. Están aquí conmigo los distintos directores. El director de Vialidad refiere al capítulo que ya hemos mencionado, por eso el director Hernán Ciganda podrá hacer las apreciaciones que se entiendan oportunas de acuerdo con las preguntas que puedan surgir.

Con respecto a la Dirección Nacional de Transporte, le hemos pedido al doctor Pablo Labandera que nos hiciera un informe de lo que ha sido, a su entender, la ejecución del año 2022 en lo que hace al avance realizado.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).**- Buenos días. Es un gusto poder rendir cuentas frente al Parlamento. Por supuesto que quedamos a disposición para evacuar cualquier duda o aclaración que se les pueda generar a los señores legisladores en relación a lo que mencionemos.

Voy a comenzar por referirme a los indicadores establecidos para la Dirección Nacional de Transporte y ver de qué modo pudieron o no ser cumplidos integralmente, para después referirme a algunos puntos específicos, que seguramente son de interés de los señores legisladores, y que vinculan parte de la tarea de la Dirección Nacional de Transporte.

Los indicadores establecidos para la Dirección Nacional de Transporte son siete. El primero tiene que ver con los estudiantes beneficiados por el subsidio de boleto estudiantil, tanto del interior como de Montevideo y de las zonas rurales. Si bien llegamos al 100% de los estudiantes, es decir que el 100% de los estudiantes tuvieron potencialmente la posibilidad de solicitar el acceso a ese beneficio, solo se registró el 86%. Es un tema que sustancialmente escapa a nosotros. El vínculo inicial se da entre los estudiantes y las autoridades de la enseñanza, y una vez que viene esa información y que se usufructúa ese beneficio, se transfieren las sumas correspondientes.

El segundo indicador tiene que ver con el relacionamiento internacional, y refiere a la Dirección General de Transporte Aéreo y todo lo que tiene que ver con la conectividad internacional. Está dado básicamente por la cantidad de reuniones y de participación en distintos foros que se da por parte de esta Dirección. En el año 2022 se realizaron

54 reuniones, tanto en Uruguay como en el exterior. El director general de Transporte Aéreo, el brigadier Daniel Olmedo, participó en 52 de esas 54 reuniones.

El tercer indicador refiere a la información estadística actualizada, sobre todo, en los servicios de transporte en sus distintos modos, y requiere la elaboración del anuario estadístico, lo cual se verificó. Se ha hecho circular entre los distintos operadores y por supuesto que está a disposición de los legisladores si les interesa revisarlo o conocerlo en cualquier momento.

En cuanto al cuarto indicador tenemos un problema estructural. Está vinculado a la posibilidad de traslado gratuito de pacientes al Hospital de Ojos de Montevideo. Como los señores legisladores saben, la iniciativa es del interesado frente al Banco de Previsión Social. Una vez que el Banco de Previsión Social chequea los aspectos formales y sustanciales de esa petición, en el sentido de si califica o no califica el solicitante, debería remitir información al Ministerio de Transporte a los efectos de que se facilite el traslado. Desde hace varios años, no sé si es que no existen interesados o si existe algún tipo de impedimento operativo o formal, pero no hemos recibido ni una sola solicitud. En la rendición de cuentas del año pasado nos enfrentamos a la misma situación, por lo cual se nos hace imposible cumplir un indicador que no depende directamente de la tarea del Ministerio. Como los señores legisladores saben, no es fácil remover, modificar o sustituir un indicador. Eso depende de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Hasta ahora, lo que nos han informado los servicios del Ministerio es que se está en plena tarea para sustituir ese indicador, pero aún no se ha podido lograr.

El quinto indicador está asociado a la cantidad de inspecciones técnicas realizadas sobre los ómnibus interdepartamentales. El cumplimiento de la meta fue del 100%. La cantidad potencial de ómnibus registrados hizo en su totalidad la inspección técnica vehicular. Fueron 3.699 vehículos en lo que respecta al año 2022.

El sexto indicador refiere a la cantidad de vehículos que pasan por balanzas con el objetivo de proteger la inversión en la red vial nacional. La meta se sobrecumplió porque lo que teníamos registrado como vehículos, es decir, el parque vehicular, aumentó y se pudieron pesar todos los vehículos. Fueron 3.701.899 vehículos en lo que refiere al año 2022. O sea que se hicieron unos 500.000 pesajes más que lo que se había previsto inicialmente como meta en el indicador.

El séptimo indicador refiere a los camiones inspeccionados con la inspección técnica, buscando lo que el ministro mencionaba hoy, es decir, mitigar el gran flagelo de los accidentes en la red vial, incrementando la seguridad. La meta se cumplió en un 82%, pero nos enfrentamos a otro problema que también es de corte estructural y que deberemos manejar a nivel del Ministerio y con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. La cantidad de vehículos registrados -con mucho gusto después la refrescamos si a algún legislador le interesa, tanto en lo que es transporte de carga como transporte propio- no todos los años renueva el permiso nacional de circulación y la inspección técnica vehicular. Es decir que hay flota ociosa por distintas razones, que pueden ser deudas, problemas formales con las empresas, etcétera, con lo cual, más allá de que potencialmente existían 36.975 vehículos, se pudieron inspeccionar únicamente 30.339. Seguramente, alguno se esté escapando, más allá de todo eso. Ese es un tema de control puro del Ministerio y no de renovación o no expedición del permiso.

En lo que refiere a los subsidios, voy a repasar las cifras que se han transferido durante el presente año por los distintos tipos de subsidio, y reitero que quedo a disposición para cualquier aclaración ulterior sobre alguna duda que le pueda surgir a algún señor legislador. En lo que refiere a 2022 -voy a expresar la cifra en dólares porque es más amigable para recordar-, en lo que es fideicomiso del boleto -que es lo que está

asociado al gasoil y se conoce como el fideicomiso del gasoil- el monto total fue de US\$ 118.398.685; en lo que refiere al boleto estudiantil, tanto de las empresas interdepartamentales como de las suburbanas de Montevideo y Canelones, de las intendencias y de los rurales, el monto que se transfirió fue de US\$ 43.909.441, y aún pervivieron durante el año 2022 algunos subsidios extraordinarios que se arrastraban del covid, que se vinculaban con una disminución del aforo que se requirió a las empresas en su momento y que, por lo tanto, se compensó posteriormente. En ese caso, la cifra trasladada fue de US\$ 980.267, con lo cual arroja un total general en el año por todos los conceptos o subsidios referenciados de US\$ 163.288.393.

En lo que respecta a los vehículos registrados, me interesa que los señores legisladores tengan un panorama general de cómo es la estructura en materia de transporte de carga; me parece importante actualizarlo al año 2022 con la rendición de cuentas correspondiente. En este caso, los vehículos registrados como profesionales de carga -de acuerdo a la fotografía 2022- son 39.396, mientras que el transporte no profesional, el transporte propio, 28.816. El total de vehículos de transporte de carga, tanto profesional como propio, registrado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es de 68.212; obviamente, esto involucra camión, montacargas, remolque, semirremolque, tractor, tráiler, etcétera, y algún vehículo especial.

Para que ustedes tengan también un panorama de lo que se ha importado en materia de vehículos de carga durante 2022 por el sector, por las empresas transportistas de carga, en este caso profesionales que son las que hacen uso de determinados beneficios tributarios, que involucra sustancialmente la exoneración del impuesto al valor agregado, se expidieron 1.130 certificados de necesidad, requisito previo, formal e indispensable. El monto por la importación de vehículos fue de US\$ 121.496.000. Durante 2022 hubo un crecimiento importante, sustancial, en la importación de vehículos de carga, equivalente a más de US\$ 120.000.000.

Quiero repasar con ustedes algunos números que refieren a las operaciones de fiscalización y control que hacen los servicios inspectivos en las terminales y en las balanzas.

En lo que refiere a la Unidad de Coordinación de Inspecciones y Controles, lo que se conoce como UCIC, durante 2022 se impusieron 16.802 contravenciones, de las cuales 10.915 están asociadas directamente al exceso de peso de los vehículos que transportaban mercadería, perjudicando directamente la red vial; 3.645 por problemas vinculados con la documentación, y 2.242 por evasión, básicamente cuando el vehículo no se detiene en la balanza y, por tanto, escapa al control o fiscalización del precepto establecido en la reglamentación.

Antes de imponer contravenciones, también se ha manejado el sistema de la advertencia; en 2022, se realizaron más de 2.500 advertencias. Este equipo de inspectores ha realizado una serie de operativos especiales -por denominarlo de alguna manera-, prácticamente uno por día durante todos los días hábiles del año, vinculados con denuncias recibidas por los propios transportistas, con operativos interinstitucionales que se realizan muchas veces con la Policía Caminera, con el control en ferias ganaderas o en eventos de carácter general como la Fiesta de la Patria Gaucha, Festival Minas y Abril, Semana de Lavalleja, carnaval de Artigas, carnaval de La Pedrera, etcétera. Eso, sin perjuicio de que durante el año se dictaron más de cuarenta cursos de capacitación para los funcionarios inspectores que han realizado una serie de tareas institucionales, como decíamos hoy.

En lo que refiere al transporte fluvial y marítimo vinculado con las fiscalizaciones e inspecciones, quiero resaltar que durante 2022 se realizaron más de ciento treinta inspecciones vinculadas con los puertos nacionales.

El área de coordinación metropolitana ha tenido una importante labor, no solo en lo que es el acercamiento y las reuniones con los distintos usuarios interesados por la problemática que se puede ir presentando directamente con vehículos que operan este subsistema, sino que además, se ha encargado, y lo ha hecho con buen éxito, del relevamiento y contestación de una serie de dudas, denuncias, etcétera. En 2022, el área metropolitana procesó y contestó 1.620 incidencias vinculadas con algún rubro, como puede ser algún medio de transporte de pasajeros y, en menor medida, el área departamental; aunque no corresponde a la competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en alguna ocasión también el área de transporte urbano.

Es cuanto tengo para decir.

Quedo a disposición de ustedes para cualquier aclaración complementaria.

Muchas gracias.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- El director no hizo mención al fideicomiso. Si le parece, señor presidente, quizás sería bueno que lo hiciera para que esa parte también quede incorporada de forma ordenada a la versión taquigráfica.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Perfecto, señor ministro. Así como usted lo indica, tiene la palabra el director Labandera.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).**- Al respecto son dos los artículos introducidos en Disposiciones Generales del proyecto de rendición de cuentas. Se trata de los artículos 428 y 429.

Sin perjuicio del análisis más detallado que si así quieren los legisladores lo podemos hacer luego, resalto que a través de muchas de estas medidas se buscó dar el ropaje jurídico a esta figura mediante una ley para luego diferirlas en la implementación de la reglamentación; verán que la norma está redactada en ese sentido.

Por ley se está eliminando todo vestigio de discusión jurídica sobre el rango jerárquico que le correspondía a este tipo de fideicomiso para ser puesto en funcionamiento, para evitar cualquier problema posterior.

El artículo 428 del proyecto de rendición de cuentas constituye el fideicomiso que ahora se llama de movilidad sostenible. No será solamente fideicomiso del gasoil, sino que también va a incluir -esa es la intención manifiesta- a otro tipo de vehículos como por ejemplo, los eléctricos, etcétera, porque además, en la práctica ya se está introduciendo en el sistema este tipo de vehículos, sobre todo a nivel departamental por las condiciones tecnológicas a las que se puede acceder por ahora con relación a las baterías. Se crea un fideicomiso de administración en el que el beneficiario final es el MEF. Se establece quién es el fideicomitante y cumpliendo con la Ley de Fideicomiso se manda a que sea un actor financiero con la experticia necesaria el que finalmente termine administrando el fideicomiso, sin perjuicio de quienes se involucran como parte en este contrato. Por lo tanto, se autoriza al Poder Ejecutivo en ese sentido, ya sea para la constitución como para lo que es la reglamentación posterior.

El segundo artículo, que es el 249, se involucra en un tema netamente práctico, pero imprescindible a los efectos de la constitución del fideicomiso, que tiene que ver con los recursos que actualmente se destinan al fideicomiso de administración del boleto. En

ese sentido, se establece la preceptividad de que sean asignados al nuevo fideicomiso de movilidad sostenible, una vez constituido este. Se dispone, claramente, desde el punto jurídico para que no surja ninguna duda al respecto, que los bienes y los derechos existentes en el fideicomiso de administración de boletos, actualmente pasen de pleno derecho al patrimonio fideicomitado del nuevo fideicomiso.

Esto se va hacer mediante decreto reglamentario tal cual lo mandata la ley, habilitando -seguramente, en las próximas semanas el Poder Ejecutivo determine los plazos a estos efectos-, un período de transición para implementar todos los cambios que se están planeando a nivel de este nuevo fideicomiso de movilidad sostenible en el que se crea y que se incorpora, de algún modo, todo lo que venía anteriormente.

En rasgos generales, creo que está explicado, sin perjuicio de que con mucho gusto ampliaremos posteriormente.

Gracias, señor presidente.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Voy a pedir que el director Nacional de Arquitectura haga una puesta a punto de lo ejecutado durante el año 2022 en esta Dirección.

**SEÑOR BORSARI (Santiago).**- Buen día, señor presidente, señores diputados.

Con mucho gusto, vamos a hacer un resumen de lo que refiere a la ejecución de 2022 con una aclaración que es bien importante y hemos hecho todos los años, que es la siguiente: la Dirección Nacional de Arquitectura tiene la particularidad de que es una unidad ejecutora que canaliza y ejecuta los distintos dineros en lo que refiere a obras edilicias de distintos incisos de la Administración Central.

Brevemente, vamos a exponer lo que refiere a la ejecución del Programa de Infraestructura Comunitaria, lo que todos conocemos como convenios sociales que son créditos del propio MTOP y, luego, todo lo que refiere a la Dirección Nacional de Arquitectura que son recursos que administramos de terceros, es decir, de las distintas unidades ejecutoras de la Administración Central.

Con respecto a lo que refiere a Infraestructura Comunitaria, es decir los convenios sociales, el presupuesto para el Ejercicio 2022 fue de \$ 242.000.000. Se ejecutó el 100% de esos \$ 242.000.000. Eso fue distribuido en un total de 77 convenios sociales y deportivos sin fines de lucro, que se vieron beneficiadas en todo el territorio nacional con este Programa de Infraestructura Comunitaria.

Pasando a la infraestructura edilicia, la Dirección Nacional de Arquitectura se divide en su organización en el área de proyectos y el área de obras. En lo que refiere al área de proyectos -como hacíamos referencia en el primer comentario-, las distintas unidades ejecutoras, los distintos incisos, en su planificación de obras nos solicitan -además de la ejecución, previamente mucho más que la propia ejecución- que les proyectemos; es decir, la proyección de lo que tienen planificado hacer o de lo que pretenden planificar y antes de incluirlo en parte de sus cuestiones a ejecutar ver cuáles son las posibilidades que existen para tener herramientas desde el punto de vista financiero, es decir la presupuestación y la planificación estricta de lo que es el proyecto ejecutivo.

En ese sentido, el área de proyectos dio término a 163 proyectos ejecutivos, a solicitud de los distintos comitentes. En función de eso, el equipo de obras ejecutó para los distintos comitentes 92 obras en todo el territorio nacional. De esos proyectos y de algunos proyectos que se habían realizado anteriormente, se ejecutaron 92 obras en todo el territorio nacional. Voy a hacer una referencia general: son más de 25 instituciones del

Estado que tienen un acuerdo marco establecido con el MTOP. De cada uno de los incisos se desprenden las distintas unidades ejecutoras. Los comitentes son un número bien importante. Hago referencia a algunos: ANEP, que alcanza sesenta y pico de escuelas; ASSE, con policlínicas en todo el territorio nacional -a destacar el hospital del Cerro con el que viene ejecutándose todo lo que fue el año pasado y este año, en el mes de agosto, vamos a estar terminándolo- ; INAU; Mides; MEC; MGAP; Ministerio de Defensa; MTSS; Intendencia de Montevideo; Poder Judicial; BPS; intendencias, como la de Río Negro, Rocha y Rivera; MSP; Ministerio del Interior, con muchas de sus comisarías; Corte Electoral; Ministerio de Relaciones Exteriores, y así distintas organizaciones del Estado.

El MTOP tiene que establecer formalmente estos acuerdos marco para poder ejecutar este tipo de obras. En todos los períodos de gobierno hay que dar comienzo a una campaña para establecer todos estos acuerdos; no es que queden automáticamente de administración en administración. Esto es algo que quizás los señores legisladores algún día puedan repasar para que no sea de esta manera, pero está establecido así, entonces cada período de gobierno hay que hacer esta campaña para establecer estos acuerdos marco, a efectos de relacionarse formalmente con las distintas instituciones. En 2022, con las instituciones que nombré se firmaron cinco nuevos acuerdos para poder trabajar de la misma manera a la que hacíamos mención.

El número con respecto a lo ejecutado en dinero fue de \$ 396.779.376, es decir, casi \$ 400.000.000 ejecutados de terceros, como aclarábamos al principio.

Destaco un dato respecto a esto -lo mismo vamos a hacer con los convenios sociales-: estos \$ 400.000.000 ejecutados en 2022 son el doble de la última referencia más alta que registró la Dirección Nacional de Arquitectura en el año 2018. En ese año, se alcanzó a ejecutar \$ 210.000.000 y en 2022 se ejecutó casi \$ 400.000.000, el doble del último registro que tenía la Dirección. Eso, de alguna manera, nos deja contentos con respecto a la sinergia que se ha generado con las distintas instituciones del Estado para ejecutar obra pública.

Quiero hacer referencia a cómo se ejecuta esa obra. Del 100% de la ejecución, en lo que respecta a la Dirección Nacional de Arquitectura, el 60% ha sido a través de adjudicaciones a empresas, y el 40% por administración directa, es decir, con el personal obrero con que cuenta el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La verdad es que esto ha sido un esfuerzo muy importante. Muchos de los señores legisladores aquí conocen la realidad y saben que en los últimos años ha mermado muchísimo el personal. Estamos hablando de que apenas existen poco más de doscientos obreros, con un promedio de edad muy alto. Con un gran esfuerzo y compromiso de todos ellos hemos logrado que el 40% de estas obras se haya ejecutado por administración directa, es decir, con el propio personal del Ministerio.

Con respecto al primer punto, relativo a la infraestructura comunitaria, falta destacar que los \$ 242.000.000 mencionados significan el 300%. Es decir que esto se multiplicó por tres respecto al comienzo de la Administración. Eran \$ 72.000.000 o \$ 73.000.000 cuando se comenzó la Administración, y hoy estamos hablando de \$ 242.000.000, es decir que a partir del trabajo del Ministerio, encabezado por el señor ministro y de gestiones ante el Ministerio de Economía y Finanzas, hemos podido incrementar este presupuesto para lograr que instituciones, que todos ustedes conocen, puedan ver mejorada su infraestructura; si no fuera por estos rubros, esto no podrían ser así y no podrían dar calidad de vida a las distintas comunidades, pueblos y barrios de todo el territorio nacional.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Con respecto a la Dirección Nacional de Topografía debo decir que ha hecho un arduo trabajo como consecuencia de la necesidad del Ministerio de llevar adelante una serie de expropiaciones y tareas referidas a esta Dirección.

Le voy a pedir al director nacional de Topografía que haga referencia a lo sucedido en el año 2022, que marca un trabajo muy intenso de todo su equipo.

**SEÑOR BERENGUER (Wellington).**- Corresponde informar la ejecución de esta Dirección en el 2022.

Los dos principales cometidos que tiene la Dirección son conseguir y obtener los predios para las obras nacionales y mantener el Archivo Nacional de Planos y Mensura, y mejorarlo en su calidad, seguridad y base de datos.

En lo que se refiere a expropiaciones, se distinguen tres grandes rubros. Uno tiene que ver con las obras viales. En ese sentido, en 2022 se iniciaron 137 expropiaciones en veinticuatro diferente obras.

El proceso expropiatorio, como dijo el señor ministro, es un proceso arduo y complejo, regido por la Ley N° 3.958. Cuando llegamos a la afectación, prácticamente estamos en un 80% u 85% de cumplimiento del proceso; solamente queda ejecutar el acta de expropiación y el pago final.

Por lo tanto, en el 2022 se afectaron 164 expedientes de expropiación por un monto de \$ 260.973.232. En realidad esto es una conversión porque las expropiaciones, de acuerdo con la ley, se computan en UR y la conversión se hace en un momento determinado del año.

En cuanto a las obras del Ferrocarril Central, se afectaron 117 padrones por un total de \$ 233.681.624.

Respecto a la dirección de las obras de la Dirección Nacional de Hidrografía, que abarcan fundamentalmente la regulación hídrica de los bañados de Rocha, solamente se afectaron tres padrones muy grandes por un monto de \$ 3.896.400.

Si bien las obras que se iniciaron fueron veinticuatro, hoy en día, como muestran las siguientes diapositivas, se está trabajando en cincuenta y nueve obras viales diferentes que arrojan las siguientes tres transparencias que podemos ver.

Por último, me voy a referir a los cometidos de los planes de mensura. Mensualmente se incorporan los planos que la Dirección Nacional de Catastro nos entrega para su conservación y procesamiento. En el año se hicieron 4.259 planos de todo el Uruguay.

Después está la entrega de copias a los privados y a los organismos estatales para diferentes procesos dominiales. Estas son 10.782 a privados y 601 a estatales, lo que significa una recaudación de \$ 19.529.314 que, por ley, el 50% corresponde a Rentas Generales y el otro 50% para colaborar con la Udelar en el mejoramiento de la matrícula de profesionales que compete a esta profesión.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Quiero agregar a lo transmitido por el director Berenguer que las obras que están en trámite de expropiación son, en su gran mayoría, de carácter de hidrografía y vialidad, ya que el ferrocarril ya está en su tramo final; puede haber alguna puntual, pero son las menos. Obviamente, para los bañados de Rocha, dentro del proyecto macro a ejecutar, se va a necesitar de un impulso importante durante este año, pero las demás, en su gran mayoría, tienen que ver con rutas que son indispensables, fundamentalmente, para la ejecución prevista por la

Dirección Nacional de Vialidad, más teniendo en cuenta que estamos hablando de que se están ejecutando rutas en algunos lugares donde no existían.

Yo no hablé de una ruta importante que aprovecho ahora a mencionar, que es la Ruta N° 6, que va a llevar un nuevo trazado de norte a sur y que tiene una característica importante. Me refiero a que son rutas que no estaban conectadas y que se van a conectar a través del puente 329, lo que también conlleva, como consecuencia, el mejoramiento de los trazados que hoy tenemos, que son de jurisdicción departamental y que no están adecuados a lo que debería ser una ruta de jurisdicción nacional. La modificación de trazados y la readecuación de un trazado más seguro nos obliga a trabajar sobre trámites expropiatorios para mejorar y dar mayor seguridad.

Al igual que la Ruta N° 6, va a haber un tramo que lo vamos a poder disfrutar posiblemente sobre fin de año o primeros meses del año próximo, que tiene que ver con la conexión de la Ruta N° 20 en el tramo que une la Ruta N° 5 con la N° 3. Allí había un corte sin construir y la idea es que haya una construcción en su totalidad, lo que nos va a permitir generar una conectividad desde la Ruta N° 5 a la Ruta N° 3 y a la N° 24. El tramo de la Ruta N° 3 a la Ruta N° 24 ya fue inaugurado hace unos quince días atrás; estamos en plena ejecución de este nuevo trazado, que también requiere de expropiaciones específicas para generar una vía segura de conectividad de centro a oeste.

La Dirección Nacional de Hidrografía tiene una tarea muy importante en lo que hace a lo planificado en esta Administración. Ahí vemos algunas imágenes de lo que es la intervención que se está haciendo en Bañados de Rocha, que muy pocos conocen; yo tuve la suerte de verla y de sobrevolarla. Es una obra de regulación hídrica muy bien pensada por la administración anterior; es un proyecto de una consultoría internacional que nos permitió dejar definido cuál es el ideal para mejorar y regularizar esa situación hídrica en Bañados de Rocha. En este gobierno, más allá de que el proyecto ya estaba, le hemos querido dar un impulso y una ejecución importantes porque no solamente mejorará la realidad hídrica para los productores de la zona, sino también nos permitirá mitigar en algún aspecto algunas afectaciones que se generan en tramos urbanos como, por ejemplo, en La Coronilla y en otros lugares, que están siendo afectados desde hace muchos años y que requerían llevar adelante esta regulación que va a permitir reducir el impacto negativo hacia esas zonas urbanas.

Le voy a pedir al director de Hidrografía que nos haga un informe al respecto sobre cómo viene trabajando la Dirección en estos temas.

**SEÑOR PAOLINI (Marcos).**- Buenos días.

Antes de pasar a detallar la obra en Bañados de Rocha, hago propicia la oportunidad para informar y recalcar la misión de la Dirección Nacional de Hidrografía.

La Dirección Nacional de Hidrografía es la responsable de planificar, autorizar, ejecutar, regular y controlar las obras portuarias y de dragado en los accesos a los puertos y canales de nuestra competencia, así como las obras hidráulicas, las obras fluviales de dragado y balizamiento, el estudio y asesoramiento de las iniciativas privadas con lo detallado anteriormente, administrando y otorgando los álveos públicos para las obras que se construyan en la red hidrográfica y oceánica nacional, así como también la autorización y el control de la extracción de materiales en el álveo de dominio público. Todas estas actividades se realizan a los efectos de promover el desarrollo de los intereses marítimos nacionales en el marco de una gestión sustentable de la red hidrográfica nacional, en procura del bienestar de la sociedad y de ser solidarios con las generaciones futuras.

Con respecto a la obra en Bañados de Rocha, como ya lo explicó el señor ministro, es una obra muy importante que se enmarca dentro de un decreto del año 2004. Son obras que, en menor escala, también se comenzaron en la administración anterior. Hemos avanzado en forma importante en la derivación de una obra con un gran volumen y envergadura en el Canal N° 2, que es el que desemboca en el canal Andreoni y en La Coronilla. Esa diapositiva que estamos viendo fue tomada en el momento que transcurría un 30% de esta derivación, que es una obra de ingeniería en el Canal N° 2 de Bañados; esta derivación ya está terminada. A la vez, esta obra cuenta con la derivación propiamente dicha y con la canalización del arrollo Averías, que hoy está en unos 17 kilómetros, ya en su etapa final, entroncándose sobre el arroyo San Miguel, a escasos kilómetros del pueblo 18 de Julio, sobre el Parque San Miguel y sobre la ruta. Estamos en la etapa de entroncarlo y ya se están derivando las aguas hacia el arroyo San Miguel.

El objetivo, como también lo explicó muy bien el señor ministro, es derivar todas las aguas de los Bañados de Rocha en el marco de este plan, que es un plan a veinticinco años; o sea que son unas cuantas obras que han sido realizadas y unas cuantas que todavía restan para realizarse, que ni siquiera están en el proceso de licitación.

Esta obra va a traer mejoras, tanto a la producción agrícola y ganadera, al turismo, como a la parte ambiental, una vez terminada, en coordinación con un par de obras que deberían realizarse en los próximos años.

Sobre las bondades de este plan y de esta obra no voy a extenderme mucho porque ya está más que explicado. En el año 2002 realizamos una obra por valor de \$ 168.000.000; esperamos concluirla en los dos o tres meses próximos.

Antes de seguir con los dragados, que es una de las actividades que realiza la Gerencia de Vías Navegables nuestra, la obra de Bañados de Rocha, como ya lo expresé, pertenece a la Gerencia de Hidráulica; voy a comentar los indicadores. Los principales fueron establecidos a nivel de OPP, con nuestras metas y objetivos cumplidos. El primero es con respecto a los puertos deportivos. Se previeron como meta, en base a lo que se venía en los años anteriores, poder vender unas 180.000 amarras a los usuarios; la gran mayoría se las lleva Punta del Este, por razones lógicas; son días de amarras vendidas. La meta era 180.000 y en el año 2022 se logró vender 223.000, casi 224.000, con los coletazos de la pandemia -hablando en criollo- y con la situación financiera y económica de uno de los principales países vecinos de la región, como es Argentina, que es uno de los principales usuarios de nuestros puertos deportivos. A pesar de esta situación en la que hoy en día el turismo es inverso, o sea, es de Uruguay hacia Argentina, por medio de algunas bonificaciones y de alguna estrategia que se trazó, en los últimos años hemos logrado aumentar y estar por encima de las metas previstas para el año 2022: hay casi 45.000 amarras más vendidas a pesar de tener, como lo dije, una situación con Argentina que no nos beneficia con respecto a los usuarios. Algunas medidas que se tomaron desde el Ministerio ayudaron al turismo náutico interno y, a pesar de la diferencia económica, también nautas de Argentina y de países vecinos visitaron nuestros puertos.

Con respecto al mantenimiento de amarras operativas, la meta fijada era de, aproximadamente, 1.350. Siempre hay problemas en el arganeo, en los muertos, en las boyas; a veces, a último momento, por diferentes razones, quedan amarras inoperativas tanto al borneo como en las marinas; también logramos pasar la meta en el 2022 en forma satisfactoria por casi cien amarras más mantenidas operativas en el año; algunas fueron recicladas y hubo que agregar algunas más por la demanda en algunos puertos.

Con respecto a lo recaudado en los puertos, la meta, y lo que se venía haciendo, era de unos 140 millones; en esta situación de pandemia, que teóricamente no es favorable, pasamos a una recaudación de 180 millones, a pesar de que estamos con bonificaciones en la mayoría de los puertos, y en el 100% para la pesca artesanal. O sea que hemos dejado de recibir algún monto por recaudación; sin embargo, pasamos la meta prevista.

Después, dentro de otros indicadores, tenemos también batimetrías realizadas. Las batimetrías son los estudios que se realizan antes de una licitación para un dragado o de control de los dragados que se vienen realizando a los efectos de poder supervisar la obra y certificarla. Pasamos de una meta de 46 a 77; esto es porque se han incrementado notoriamente los dragados en el año, y así venimos desde el comienzo de la administración.

Sobre el punto Kilómetros Operativos de la Red Hidrográfica Nacional, por supuesto que no son 200 kilómetros, sino que son muchísimos más. Esto se refiere a los mantenimientos de algunos balizamientos que hacemos o pasajes puntuales que han sido dragados. La meta era de 200; se cumplieron 212. La mayor parte se los llevó el Río Negro, que se dragaron unos 6 pasos. Como ya había explicado en la oportunidad anterior, en el Varadero de Carmelo se construyeron 110 boyas y se balizó el Río Negro con 110 boyas construidas en el Ministerio.

En cuanto a los pasajes de balsa los 365 días, tenemos 4 pasajes de balsa. En realidad son 3; eran 4 en 2022, pero recientemente en Picada de Oribe, con la inauguración del puente, esa balsa fue desactivada. En 2022, mantuvimos operativos los 365 días nuestras embarcaciones, los remolcadores y las balsas en esos pasajes, en los 4 pasajes. Cuando estuvo no operativo algún pasaje de balsa fue por razones hidrometeorológicas ajenas al mantenimiento de nuestras embarcaciones o de nuestra flota fluvial.

Con respecto a las obras hidráulicas, para el 2022 nos habíamos propuesto ejecutar un puntaje de meta que era de 100 puntos; se lograron 260 puntos porque se incrementó el volumen de las obras de Bañados de Rocha con los resultados que ya les había explicado.

El último punto que figura en la diapositiva refiere a los puertos comerciales que no administra la Administración Nacional de Puertos, que son privados, llámese el de UPM en Fray Bentos, Ontur en Nueva Palmira, Corporación Navíos Granos y Corporación Navíos, de Edolmix, Punta Pereira, o sea, Montes del Plata. Son puertos que controlamos y que podríamos decir que "administramos" -entre comillas-, de alguna manera, porque son supervisados por nuestros ingenieros de la gerencia de obras y proyectos portuarios en forma permanente, teniendo en cuenta que con esos puertos tenemos una concesión -están concesionados por el Ministerio de Transporte-, y se les realizan los controles de acuerdo a la resolución del señor ministro que oportunamente resuelve el otorgamiento del álveos para estos emprendimientos e inversiones privadas.

El volumen y la meta de toneladas que mueven estos puertos era, para el 2022, de unos 14.000.000 de toneladas, lo que, como ya se explicó, va de la mano de transporte, vialidad, movimiento de la economía nacional. Eso se cumplió; se movieron por esos puertos algo más de 17.000.000 de toneladas. Por tanto, hubo un incremento de unos 3.000.000 de toneladas en los puertos que hoy están concesionados por la Dirección Nacional y por el Ministerio de Transporte.

Hemos finalizado. Hay mucho más para decir, pero esto es lo fundamental. Quedo atento a sus preguntas.

Gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Muchas gracias, señor Paolini.

Puede continuar el señor ministro.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Me gustaría pasar a un informe sobre el proyecto del Ferrocarril Central, ya que considero oportuna esta ocasión para que veamos la situación que teníamos al mes de diciembre de 2022.

Si me permite, solicito que el ingeniero Carlos González, que me acompaña, brinde un informe general sobre lo que ha sido la obra del Ferrocarril Central en el Uruguay, que tiene componentes importantes que quizás sean de interés para los señores legisladores.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Tiene la palabra el señor asesor del ministro, ingeniero Carlos González.

**SEÑOR GONZALEZ (Carlos).**- Muchas gracias, señor presidente. Buenos días a los señores legisladores.

En la lámina que podemos observar en la pantalla tenemos una representación gráfica del nivel de avance que teníamos a diciembre de 2022.

Lo que figura en color rojo corresponde a aquellos tramos donde se estaba procediendo a la construcción de capas de forma y/o subbalasto.

Lo que figura en color amarillo, junto a lo que ven en verde, es donde teníamos durmientes distribuidos.

Lo que aparece en color verde son los tramos donde había vía colocada con la segunda capa de balasto. En menor medida, en las proximidades -también está en verde; y no es muy fácil de ver en esta imagen-, en los kilómetros más cercanos a Florida, que fue la base operativa, es donde ya teníamos vía colocada, nivelada y con liberación de tensiones.

En cuanto al avance de tareas asimilables a rubros a diciembre de 2022, podemos decir que en movimiento de suelos en general se había alcanzado el 98% de avance; en suministro de balasto y subbalasto -que es lo que ustedes podían ver en acopios a lo largo de la traza- se había alcanzado el 100%; en alcantarillas, drenajes y puentes, 97%; en trincheras Capurro y Las Piedras -que era el tramo más demorado-, 92%; la producción de durmientes había alcanzado el 100% y en ese mes se reporta la finalización de la producción en la base de Florida; en la producción de barras largas soldadas se finalizó su producción en planta -de ahí en más, los rieles que no fueron soldados pasaron a ser distribuidos en modo carretero para el resto del tramo-, y el avance de vía colocada en situación de riel montado, más el regado de la segunda capa de balasto, alcanzó los 230 kilómetros.

Quiero recordarles a todos que entre origen y destino tenemos una distancia de 273 kilómetros, pero el total de kilómetros de vía -por los accesos, vías secundarias y vías operativas- es de 330.

En diciembre, el avance físico general de la obra alcanzó el 91,9%. Las principales tareas, consideradas en kilómetros fueron: riel montado en vía principal, más vía secundaria, 230 kilómetros, significando el 68% respecto del total; durmiente posicionado, 234 kilómetros, representando el 70%; primera capa de balasto, 240 kilómetros, el 71%, y durmiente distribuido, 263 kilómetros, que representa el 78%.

En cuanto al equipamiento, estaba fabricado el 100% de todos los rubros. En Uruguay, los distintos rubros se encontraban en condiciones variables: las máquinas de

cambio, ya estaba en nuestro país el 60%; semáforos de señales, el 90%; cuentaejes, el 100%; balizas fijas y conmutables, el 77%; circuitos de vía de audiofrecuencia, el 100%; accionamiento de barrera, el 24%; señales al conductor en pasos a nivel, el 53%; señal más fonoluminosa vial en pasos a nivel, un 46%; red de fibra óptica, 80%, y armarios de protección de pasos a nivel, un 61%.

El resto se distribuía entre "en proceso de envío" y "en origen".

A modo de comentario, a la fecha, se encuentra cero de todos estos rubros en origen; o sea, los que no están en Uruguay, están en proceso de envío.

Con referencia al personal asignado a la obra, al cierre de diciembre se encontraban 2.122 operarios trabajando en la obra. Esta cifra venía en una lenta reducción, obviamente, por el avance que tiene el proyecto. El máximo se había alcanzado en marzo de 2022, como podemos ver en la gráfica; en esa fecha, se alcanzó la cifra de 2400 personas en obra.

Al cierre de diciembre de 2022, como ya lo mencioné, teníamos un 91,9% de avance general de la obra.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Muchas gracias, ingeniero González.

Puede continuar el señor ministro.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** De acuerdo a lo informado por el ingeniero González, hay temas que, obviamente, reflejan lo que ha sido la postergación de la meta trazada para la finalización de la obra originalmente, que era el 24 de mayo.

Los puntos rojos que están definidos en el mapa inicial nos marcan claramente los lugares en los que hubo algunas dificultades en lo que hace a la obtención de permisos, las habilitaciones y también alguna modificación del proyecto a la llegada de la planta. Esos son los tres casos puntuales. Estamos hablando de la modificación del acceso a la planta que tuvo un retraso como consecuencia de algún error cometido por la propia empresa UPM, que fue subsanado y proyectado nuevamente.

Después, como ustedes saben, tuvimos la dificultad del pasaje del puente de Durazno, que llevó a dos cosas: una tiene que ver con la demora propiamente dicha que se dio por la definición de cómo y en qué situación iba a quedar el puente -acá hay algún legislador que trabajó con nosotros en la solución final-, que también generó que tuviésemos que modificar el desarrollo y la ejecución de la obra que se venía haciendo desde Florida hacia ambos lados y el transporte de los rieles por camión, algo que no estaba previsto. Obviamente, esto no solo afectó en tiempo, sino también en costos, que fue parte de la negociación que llevamos adelante con la empresa para poder fijar una nueva meta, que ahora está establecida sobre el 24 de diciembre de este año.

La otra situación que aparece en rojo es la finalización de todos los permisos correspondientes en la Intendencia de Montevideo. Ha habido un arduo trabajo del equipo técnico de la Intendencia con el nuestro, prácticamente con reuniones semanales. Fuimos habilitando cada uno de los pasajes en forma gradual para que el tráfico de Montevideo no tuviese un corte total; compartimos la solicitud de la Intendencia, fuimos salvando los pasajes y visualizando también algunas obras adicionales que se nos han solicitado por parte del gobierno departamental y que el Ministerio ha contemplado. Estamos prácticamente llegando a la firma de un convenio que, según tengo entendido, hoy está en el Tribunal de Cuentas -posiblemente, lo firmemos en estos días- ; es un acuerdo al que se ha llegado por parte de nuestro equipo técnico, fruto del diálogo mantenido con la señora intendente, para resolver afectaciones que podría haber generado el ferrocarril y,

en los casos en los que no hay afectaciones, para contemplar varias aspiraciones del gobierno departamental a fin de mejorar el entorno de alguno de esos pasajes en lo que hace a la trama urbana que va más allá de la obra ferroviaria. Cuando hay buena actitud de las partes, siempre es conveniente que todos cedamos en algo para conciliar y para que el objetivo, que es de todos los uruguayos, de cumplir con los contratos firmados y que el ferrocarril finalmente llegue de punta a punta, no tenga dificultades. Eso también se ha venido solucionando. Me atrevo a decir que hoy ya tenemos prácticamente el cien por ciento de los permisos si no finalizados en su totalidad, sí resueltos en lo que hace a la parte técnica.

Hoy estamos enfocados en finalizar la obra sobre fin de año, con algún plazo de treinta o cuarenta y cinco días que se otorgará para hacer trabajos de prueba y tener toda la seguridad correspondiente.

Simplemente, quería hacer este agregado al informe que ha hecho el ingeniero González más desde el punto de vista político, porque son temas que han generado preocupación en la opinión pública.

**SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).**- ¿Me permite, señor ministro?

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Sí, claro.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Tiene la palabra el señor diputado Gustavo Olmos.

**SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).**- Simplemente para ahorrarnos una pregunta después, ¿esto que usted mencionaba recién refiere a los pasos a nivel en Paso de la Arena y en Progreso Sur?

**SEÑOR PRESIDENTE.**- El diputado Viviano también solicita una interrupción. Tiene la palabra.

**SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).**- Yo también tengo algunas preguntas sobre este tema, pero un poco más de fondo, concretamente, con respecto a cuáles son los componentes de ese convenio y el costo que tiene. Quizás, en el momento de la ronda de preguntas desarrollo un poco más el tema y lo abordamos.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Seguramente, a las preguntas de los diputados Olmos y Viviano se agregará alguna más y, en todo caso, las dejaríamos para después. Si hay alguna respuesta concreta sobre lo que plantea puntualmente el diputado Olmos, tal vez puede brindarla ahora.

Tiene la palabra el señor ministro.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Con respecto a lo que plantea el diputado Olmos, en realidad, me estaba refiriendo a una zona más al sur, fundamentalmente, en la Aguada. Si se fija en el mapa, los puntos rojos están más al sur; puede haber algún pequeño detalle en el límite entre Montevideo y Canelones, pero es menor.

En cuanto a la otra pregunta, no sé si trajimos el convenio porque todavía no se ha formalizado, pero hay acuerdo, que es lo importante. Se los podemos acercar cuando esté aprobado y firmado por las partes.

Me acompañan las autoridades de AFE y de ANP. Creo que sería oportuno que también ellos expongan sobre lo que ha sido el resultado de sus ejercicios, la ejecución presupuestal, las metas trazadas y los objetivos cumplidos.

Comenzamos por AFE, si les parece bien.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Perfecto.

Siguiendo con el orden que nos propone el señor ministro, tiene la palabra el presidente de AFE, doctor José Pollak.

**SEÑOR POLLAK (José).**- Muchas gracias. Saludo a los señores legisladores.

El año 2022 estuvo signado por una transformación que se efectuó y que se está gestando en todo el sistema ferroviario. Hubo un trabajo codo a codo con el Ministerio de Transporte, la Dirección Nacional de Transporte, la Corporación Nacional para el Desarrollo; por eso, la planificación presupuestal para 2022 se fue acomodando sobre la marcha.

Finalmente, pasaron al Ministerio la vialidad ferroviaria -o sea, construcción y mantenimiento de vías- y las comunicaciones, la señalización. Entonces, AFE se quedó con el transporte de pasajeros, el transporte de mercaderías a través de una empresa subsidiaria, SELF Sociedad Anónima, que es 51% propiedad de AFE y 49% propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo, y la administración del inmenso patrimonio inmobiliario que tiene el ente, producto de otra época y otra forma de transporte. En la primera mitad del siglo XX, el principal insumo y la principal demanda para el transporte ferroviario era el transporte de ganado y para eso se necesitaban predios logísticos importantes para el acopio. Ese mundo se terminó y, en consecuencia, las necesidades inmobiliarias son muy diferentes.

Respecto al transporte de pasajeros, como la vía central, que es Montevideo- Paso de los Toros, está inactiva no puede existir el transporte metropolitano que había antes. El único transporte que hay es una línea entre Tacuarembó y Rivera; en ese caso, los números de venta de boletos en 2022 representan un ingreso de \$ 1.581.000 y el gasto es de \$ 6.800.000. O sea, es un transporte que viene de antes y está subsidiado como tantos otros modos de transporte carretero.

En materia de obras, podemos mencionar como importante la obra del puente sobre el arroyo La Curtiembre, en Paysandú, porque hay un tráfico entre una cantera en Paysandú y Ancap, de piedra caliza o de canto rodado, y las máquinas, las locomotoras necesitan un mantenimiento permanente, una vez por semana o más seguido. Ese puente impedía que la locomotora fuera a Paysandú, donde están los talleres de AFE. Esa obra se terminó y eso quedó habilitado.

En cuanto a las estaciones, estamos tratando de transferir en comodato a las intendencias las estaciones que no van a tener actividad ferroviaria o que no afectan el desarrollo ferroviario. En 2022, transferimos a la Intendencia de Maldonado las estaciones de La Sierra, Pan de Azúcar, San Carlos, José Ignacio y Garzón, y a la Intendencia de Rocha la estación de Rocha. Este año seguimos transfiriendo otras estaciones a otras intendencias.

Esta es una rendición de cuentas parlamentaria en el sentido estricto, porque en la rendición de cuentas pasada se votaron dos artículos referidos a AFE. Uno fue que las ventas de predios sin utilidad ferroviaria destinados a Mevir u otras instituciones de vivienda social se puedan enajenar al 50% del valor de la tasación que haga la Dirección Nacional de Catastro.

El otro artículo es el 245 de la rendición de cuentas que refiere al plazo de los arrendamientos de predios logísticos, que se permitió extender de quince a treinta años, para optimizar la forma de recuperar las inversiones que se hagan. En este punto, me voy a permitir hacer una reflexión personal.

Hace muchos años -treinta y cinco años; yo era funcionario de la Dirección Nacional de Hidrografía-, había un problema con las represas para riego y canales de

riego, y el plazo de los contratos de arrendamiento de quince años -que topea el Código Civil- era insuficiente para recuperar la inversión. Por esas casualidades, propuse modificar ese artículo y extender el plazo a treinta años.

Ahora, treinta o cuarenta años después, en otras responsabilidades, me tocó también hacer una propuesta idéntica para predios logísticos ferroviarios, para permitir la optimización de los recursos.

En materia de los predios logísticos, se entró a trabajar -estamos en pleno proceso- y este año un predio en Estación Carnelli, en la rambla portuaria, mediante licitación pública, se adjudicó a la empresa Saman un contrato de arrendamiento por veintinueve mil y pico de dólares mensuales por un plazo de hasta treinta años. La base de la tasación de los predios logísticos la hace la Dirección Nacional de Topografía del Ministerio y sobre esa base -y otras condiciones- los oferentes entregan sus ofertas.

Estamos en trámite -estamos informando sobre la aplicación de este artículo- de predios logísticos en Nico Pérez, Artigas, Valentines, Algorta, Ruta Nº 102 en Montevideo, Río Branco y Piedras Coloradas.

En cuanto a la aplicación del artículo 246 de la rendición de cuentas, el año pasado se transfirió a Mevir el predio de la localidad de Independencia, Florida; se cedió en comodato -porque había determinados problemas documentales que no estaban solucionados- un predio en San Bautista que se va a transferir oportunamente a Medir y otro predio en camino Edison, que tuvo -capaz que el doctor Osta puede ampliar la información- muchos problemas policiales, pero que se solucionaron.

Además, están en trámite para transferir -si es posible este año- un predio en San Antonio, otro en Santa Catalina, Soriano, en Juan Lacaze y en Bella Unión.

Al transporte de carga se va a referir en su momento el gerente de la empresa SELF.

**SEÑOR OSTA (Gustavo).**- Siempre es un gusto estar rindiendo cuentas en el Parlamento sobre nuestra gestión.

Complementando lo que decía y exponía el presidente de AFE, claramente nosotros durante el año 2022 seguimos adelante en la ejecución de lo que es la visión de los objetivos y el propósito que nos planteamos al asumir que son, básicamente, la mejora del negocio de carga ferroviaria, el cuidado de los aspectos históricos patrimoniales que conlleva AFE y el impacto social y cultural que pueden tener muchas de las actividades de AFE.

En cuanto al negocio de carga, que está desarrollado y ejecutado a través de la empresa SELF, durante el año 2022, las mejoras han sido sustanciales en cuanto al aumento de carga; han sido sustanciales en cuanto a una rebaja del déficit, y han sido sustanciales en poner una empresa a funcionar en términos muy profesionales, incorporando gerencias con un nivel técnico superior, que lograron poner a la empresa -luego hablará en detalle el gerente general- en situación de competencia, que es lo que se avicina luego de que las vías estén recuperadas. Para ello, obviamente, aspiramos a renovar parte del parque con el cual se mueve la carga, en principio incorporando -como anunció el ministro hace unos meses- una nueva locomotora, para que pueda acceder y funcionar en la vía central, readecuando todo lo que significa, en un proceso progresivo, la parte de vagones.

A nivel sindical, se lleva adelante un relacionamiento superprofesional con el sindicato, con la Unión Ferroviaria, de mutuo respeto, donde se ha puesto claramente el foco en lo que es el futuro de la empresa. El único elemento distorsionante que se

registró en el año 2022 fue una notificación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de que efectivamente se comprobó la existencia de violaciones de los derechos fundamentales de la libertad sindical en una denuncia que hizo el sindicato en el año 2018. Este tema obligó a la administración a responder -en los términos y bajo la responsabilidad que tenemos- ese dictamen del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero en definitiva es el único elemento que prueba que el hecho que llevó en su momento a generar una resolución de violación de libertad sindical hoy está corregido

A partir de diciembre del año 2022 -y antes quizás-, el relacionamiento pasa por otro lado.

En cuanto al cuidado patrimonial, el señor presidente de AFE ha dejado en claro que hay una serie de inmuebles -estaciones y demás- que están siendo objeto de comodatos, a los efectos de recuperar y transformarlos en centros culturales, sociales y deportivos que logren generar nuevo valor para la sociedad. Esto para nosotros es muy importante; hay una cantidad muy importante de estaciones en todo el país, algunas en un estado bastante derruido, pero lentamente vamos, por lo menos en las zonas más importantes, transformándolas en otro tipo de base para el desarrollo de otro tipo de actividades.

Por otra parte, la recuperación patrimonial también apunta a generar un impacto social y cultural. En ese sentido, me voy a referir al desmalezado de la estación Peñarol, que es muy importante, ya que cuenta con 15 hectáreas. Esta administración aspira a dejarla en condiciones, a los efectos de proyectar en el futuro negocios logísticos que generen ingresos para AFE.

Como dije, hemos avanzado en la limpieza del predio para estos efectos, por lo que me gustaría mostrarles un pequeño video de dos minutos para que los señores parlamentarios tengan una idea de cómo ha sido el trabajo durante el año 2022 en la estación Peñarol.

Antes de proyectarlo, quiero acotar -me lo acaba de recordar el presidente de AFE- que se firmó un acuerdo con la Dinali, la Dirección Nacional del Liberado, a los efectos de que este trabajo sea un factor de reinserción para las personas que recientemente fueron liberadas. Además, en el pasado esto se intentó hacer con empresas privadas, pero no tuvo un buen desenlace.

(Se proyecta un video)

—En las imágenes pueden ver cómo se encontraba el predio anteriormente y cómo está ahora. La tarea de desmalezado fue realmente complicada; yo pude ver cómo estaba el lugar antes de comenzar con las actividades, y puedo decir que se encontraba en un estado de deterioro y abandono -fue así durante muchos años- muy importante.

Como ven en las imágenes, algunas zonas están tapadas de arbustos, pero gracias al trabajo de cuarenta y cinco personas -suministradas por la Dinali- el desmalezado se pudo llevar adelante; como pueden ver, es bastante más que pasto.

También es bueno aclarar -para que las señoras legisladoras y los señores legisladores estén al tanto de todo esto-, que el paso previo fue una compra directa frustrada que se hizo en el pasado a una empresa del departamento de Rocha, la que no pudo ejecutar el contrato. Obviamente, esto está siendo objeto de análisis y de auditoría por parte del actual Directorio.

De todos modos, lo importante es que se fue avanzando y que ese predio, que estaba en un estado de dejadez, hoy va en camino de estar en condiciones -en el futuro próximo- de albergar proyectos logísticos.

Lo mismo pasó en un predio de la calle Edison -que en su momento generó bastante polémica-, el que también estaba en un estado de deterioro muy importante. También tenemos algunas imágenes que muestran cómo fue la actividad de limpieza, que fue bastante más importante que lo que se preveía. Además, en ese predio se construirán viviendas, ya que tenemos un acuerdo con el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial para transformar esa zona, que era un descampado que generaba un ambiente propicio para que se dieran hechos complicados desde el punto de vista delictivo. Sin embargo, hoy está limpio, en comodato con el Ministerio de Vivienda, y pronto para albergar un proyecto de viviendas, lo que constituirá un gran impacto social.

Me acota el presidente que el costo del convenio con la Dinali fue de \$ 4.000.000.

Aparte de esto, señor presidente, queremos destacar que durante 2022 esta administración avanzó -haciendo referencia al tema de Mevir- en la regularización de deudas que venían de tiempo atrás. Todo esto se hizo teniendo en cuenta el objetivo de la gestión, que también tiene que ver con la transparencia.

En ese sentido, hemos encaminado auditorías internas, cuyo resultado conoceremos en los próximos días. Obviamente, las auditorías se realizaron sobre algunos aspectos, porque es imposible auditar todo, ya que necesitaríamos a toda la Auditoría Interna de la Nación trabajando en AFE, en función del deterioro y el caos administrativo que encontramos; además, aún hoy, en 2022, todos los días detectamos situaciones que debemos corregir, y estamos corrigiendo, a fin de generar eficiencia y transparencia. Por supuesto, todo esto lo hacemos en un clima de austeridad, porque, obviamente, se lleva adelante organizando el gasto de los recursos de la manera más eficiente y austera posible.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.** - Antes de cederle la palabra al presidente de la Administración Nacional de Puertos, quiero hacer un comentario con respecto a AFE, ya que habitualmente tenemos reuniones con esa Administración, al igual que con el Puerto, para hacer una puesta a punto de las metas y los objetivos trazados por el gobierno para el período.

En ese sentido, debo destacar que hemos notado un avance importante, a pesar de no tener la red ferroviaria central habilitada. De todos modos, hemos notado que el esfuerzo del Directorio de AFE ha llevado a que el servicio no se viera afectado, por ejemplo, con respecto al transporte de las toneladas de carga, ya que se incrementaron con respecto a 2021. En 2021, como se veía en el cuadro que se proyectó hace un momento, se transportaron cerca de 89.636 toneladas de carga, y este año se transportaron 104.107 toneladas; creo que eso no se mencionó.

Por lo tanto, a pesar de las dificultades que se pueden generar al tener menos vías habilitadas, se buscó la forma de no incrementar el subsidio que aportan todos los uruguayos.

Y tal es así, que ese subsidio del Estado que, obviamente, hace muchos años que se está dando en AFE y en SELF, se vio reducido, ya que en 2021 el subsidio fue de \$ 107.000.000, y en 2022 fue de \$ 39.491.000. Esto se dio porque se está preparando a SELF para ser un operador eficiente dentro de la nueva realidad ferroviaria.

En ese sentido, destaco el gerenciamiento y a la Corporación, que nos viene ayudando para en Uruguay dejemos definitivamente, en un plazo no muy largo, de seguir subsidiando ineficiencias. Nosotros creemos que de un problema debe generarse una oportunidad, y en este caso se está dando.

El presidente de AFE dijo -desarrolló el tema muy bien- que algunos inmuebles en desuso de están transformando en oportunidades para generar recursos. Esa licitación, que ya confirma un contrato específico de US\$ 29.000 mensuales, va a permitir que se pueda hacer un fideicomiso con ese dinero para, por ejemplo, adquirir máquinas o locomotoras de igual calidad que las que va a utilizar la vía central, por dos razones. Una de ellas es porque le hemos pedido que no queremos ver en la vía central maquinaria de primer nivel de operadores privados y transitar con maquinaria de AFE en las condiciones que hoy tienen. Entonces, creo que todos los uruguayos tenemos que hacer el esfuerzo de ir, por lo menos, a tener una locomotora circulando por estos 270 kilómetros en las mismas condiciones. La idea es preparar a SELF como un operador eficiente. Vamos en el camino correcto. Al respecto, debo destacar en este ámbito el trabajo que viene haciendo el directorio, el trabajo que viene haciendo SELF y el acompañamiento de la Corporación para buscar herramientas financieras que nos permitan dar ese paso. Además de locomotora, para este segundo semestre tenemos previsto recuperar cien vagones -de acuerdo a lo que hemos acordado- en un año: cincuenta a fin de año y cincuenta más. Pretendemos que todos los uruguayos puedan sentirse orgullosos de que SELF se está preparando para la nueva época del ferrocarril en el Uruguay, captando cargas. Más allá de UPM, vamos a tener circulando en el Ferrocarril Central cargas de otros emprendimientos privados con operador público, como el caso de SELF, en lo que refiere a cargas.

En lo que refiere a pasajeros, hay un déficit ya mencionado por el señor presidente. Hay preocupación del directorio en cuanto al déficit en la línea de Tacuarembó- Rivera, pero también le decía que en el transporte de pasajeros es natural que el Estado tenga que hacer un esfuerzo subsidiando a aquellos ciudadanos que, de no ser por esta línea funcionando, quizás no tengan la posibilidad de transportarse.

Habrà que revisar ese déficit para tratar de reducirlo o motivar el mayor uso, pero son procesos que están en marcha dentro de todo este esquema de mejoramiento de la red ferroviaria y de la reactivación del ferrocarril tanto de carga como de pasajeros con una mirada a corto y mediano plazo.

Este era un resumen final para, ahora sí, pasar al puerto.

**SEÑOR CURBELO (Juan).**- La idea es hacer un resumen del Balance de Ejecución Presupuestal de 2022 de la Administración Nacional de Puertos. Vamos a analizar los ingresos obtenidos, las inversiones realizadas y el cumplimiento de los compromisos de gestión establecidos.

Con respecto al primer punto, que tiene que ver con los ingresos, tenemos que decir que durante el Ejercicio 2022 se registró un récord en la ANP. Se alcanzó la cifra de US\$ 193.700.000. Este resultado muestra un crecimiento significativo en comparación con ejercicios anteriores. Por ello, nos gustaría detallar los principales rubros de ingresos y su porcentaje de crecimiento en comparación con el año anterior. Debemos señalar que 2021 fue el segundo año récord en cuanto a los ingresos de la Administración Nacional de Puertos.

En lo que tiene que ver con el uso de los puertos, los ingresos por ese concepto experimentaron un crecimiento del 5%. En lo que hace a la tarifa de la mercadería, se registró un aumento de 1,5%. En los *ferry* de pasajeros, los ingresos generados tuvieron un incremento del 411% con relación al ejercicio anterior. El rubro de las concesiones y los permisos mostró un crecimiento del 43% en los ingresos obtenidos. Los ingresos provenientes de los suministros aumentaron un 11% durante el ejercicio.

Es importante destacar que en el Ejercicio 2022 tuvimos un comienzo negativo por la afectación de la actividad de los cruceros. La industria de los cruceros tuvo una restricción lo que, obviamente, causó cierto impacto en el uso de los muelles, de los puertos y en el tránsito de pasajeros. Sin perjuicio de ello, reiteramos, tuvimos durante el Ejercicio 2022 un año récord en cuanto a los ingresos en el puerto de Montevideo. Ello representó para la ANP unos US\$ 193.700.000.

En cuanto a las inversiones, debo decir que durante el Ejercicio 2022 logramos mantener un alto nivel de ejecución. A continuación, vamos a mencionar algunas de las inversiones más relevantes que hemos hecho en el ejercicio antes mencionado. Para el desarrollo del puerto pesquero de Capurro se invirtieron US\$ 32.500.000. Se trata de una obra muy importante para la Administración Nacional de Puertos; estamos hablando de una inversión que va a superar los US\$ 100.000.000. Eso va a generar un puerto y una infraestructura portuaria específicamente destinada a la industria de la pesca. Vamos a incorporar aproximadamente 1 kilómetro más de muelle a los servicios que brinda el puerto de Montevideo. Hablo de 7 hectáreas de retroárea. Para nosotros va a ser muy significativo inaugurar este puerto pesquero de Capurro y, reitero, eso va a tener un impacto muy positivo en lo que tiene que ver con la industria de la pesca en el Uruguay.

En 2022 se destinaron US\$ 39.500.000 para la construcción del acceso elevado, obra que, como ustedes saben, fue inaugurada a fines del año pasado. Estamos hablando de una inversión que superó los US\$ 140.000.000 para la Administración Nacional de Puertos. El impacto en 2022 fueron estos US\$ 39.500.000.

Hay que agregar como otra obra importante las pasarelas del puerto de Colonia, con una inversión de US\$ 3.500.000. Esta era la segunda etapa, que ya fue culminada. Hoy ya iniciamos las obras de una tercera etapa con una inversión de más de US\$ 21.000.000, que estará terminada a fines del próximo año. Nos parece importante destacar y hacer conocer que no solamente nos quedamos en el Ejercicio 2022 con esta inversión de US\$ 3.500.000, sino que ya comenzó la obra de esta nueva tercera etapa que creemos que va a generar un impacto muy positivo en lo que hace a una mejora en la infraestructura del puerto de Colonia, la principal terminal de pasajeros del Uruguay. Habrá mejores prestaciones para los turistas y pasajeros así como una mejora muy importante en la operativa portuaria y lo que tiene que ver con el atraque de los buques de las empresas que operan en esa terminal.

En cuanto a los compromisos de gestión, la ANP logró cumplir con diez de los doce establecidos para el Ejercicio 2022. Debemos destacar el primero, que tiene que ver con los resultados del ejercicio y el patrimonio neto. Se logró una relación de 15,27% entre el resultado del ejercicio y el patrimonio neto promedio. Ello indica que la rentabilidad y eficiencia de los activos de la empresa superaron las expectativas.

En cuanto a las metas fiscales, debo decir que se cumplió con las establecidas en el programa financiero.

Por otra parte, quiero señalar que se alcanzó un movimiento récord de contenedores en el puerto de Montevideo: 1.084.812 TEU, superando en un 31,61% la referencia establecida.

Con respecto a la profundidad del canal de acceso al puerto de Montevideo, se alcanzó la profundidad prevista.

Si hablamos de las metas de inversiones, debo expresar que se alcanzaron los objetivos de ejecución en un 91% y que se cumplió con los avances de obra comprometidos.

A modo de conclusión, tengo que señalar que el Balance de Ejecución Presupuestal del Ejercicio 2022 refleja un incremento significativo en los ingresos obtenidos, principalmente impulsados por rubros como el uso del puerto, la tarifa de la mercadería, los pasajeros, las concesiones y permisos y los suministros. Asimismo, se destaca el alto nivel de ejecución de inversiones y el cumplimiento satisfactorio de la mayoría de los compromisos de gestión establecidos.

Todos estos resultados demuestran el desarrollo y el crecimiento que nosotros notamos en la ANP durante el período analizado, es decir, el Ejercicio 2022.

Quiero destacar que tanto el balance presupuestal como los estados financieros fueron analizados por el directorio de la ANP el 30 de marzo de 2022 y que se votaron por unanimidad.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Con respecto al puerto debo destacar que tenemos reuniones periódicas para ver el avance de los objetivos trazados. En particular, venimos conformes en lo que hace a los tiempos y al mejoramiento de los servicios que, en parte, se ha notado y se va a notar, como bien lo ha dicho el presidente. Sobre todo, en un plus que se dio como consecuencia de la habilitación del viaducto que fue mejorar el acceso este a Montevideo que, sin duda, era un problema desde hace muchos años y se ha visto una mejora importante. Hay que seguir en esa línea; se sigue trabajando para contener la mayor cantidad de vehículos de transporte dentro del recinto portuario y en sus cercanías para evitar que queden conmatadas las calles. En algún caso puntual, hemos podido visualizar -porque diariamente venimos por ahí- que en algún aspecto igualmente hemos tenido un enlentecimiento del acceso que se da por situaciones variadas -en algunos casos por problemas de conflicto, en otros casos por problemas en la sobrecarga específica en algún horario determinado con la llegada de barcos-, pero estamos buscando dentro de la parte de seguridad y red vial tratar de reordenar ese tráfico con obras concretas de vialidad. Cabe destacar que hemos podido fijar que quede destinada una faja específica a esos camiones por más que estén fuera del recinto portuario. Creo que todavía nos queda trabajar en ese tema.

Es un proceso que se viene trabajando, dentro de lo previsto, de forma satisfactoria, pero la mejora real se va a ver cuando finalicemos todas estas obras, como se ha mencionado por parte del presidente del puerto.

Era cuanto quería agregar.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Vamos a pasar a la etapa de preguntas.

**SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).-** El Ministerio de Transporte es muy relevante en términos presupuestales de esta rendición y de este período de gobierno; ha sido uno de los Incisos que ha tenido un incremento muy importante de recursos. Además, para el país es muy importante estratégicamente la diversidad de funciones que cumple. El aumento que se le ha dado es bien significativo y es casi de US\$ 400.000.000.

Confieso que me cuesta evaluar algunas cosas porque muchas iniciativas no se traducen a través de un plan de obra que tenga el Ministerio o el gobierno, sino que buena parte de la inversión surge de iniciativas privadas. Entonces, depende de los actores privados y qué es lo que les interesa; obviamente, estará asociado a los negocios que tienen y qué es lo que se hace. En términos generales, no hay objeciones con respecto a las obras y al trabajo que está haciendo el Ministerio en ese sentido. En buena medida, es una continuidad de cosas que vienen de períodos anteriores, al igual que sería bueno que la siguiente Administración tenga continuidad con las cosas que

comience este gobierno. O sea, a tres años y pico de haber cambiado la Administración, aproximadamente, el 40% de las obras que se están ejecutando responde a períodos anteriores.

Quiero realizar algún comentario sobre la presentación de los datos. En realidad, lo que se presenta es sobre la inversión en viabilidad global y no la del Inciso. Entonces, entran cosas que están en el Inciso 24 por PPP o se incluyen obras como la del viaducto en la rambla portuaria que es ejecutada con fondos de la Administración Nacional de Puertos y no con fondos presupuestales. Si parto del cuadro que está en el Tomo II -en el cual se detalla la ejecución del ejercicio, saco las PPP y eso-, en realidad, tengo una ejecución -considerando las obras de la Dirección Nacional de Vialidad; los adicionales del ferrocarril central; las obras de la Corporación, tanto en malla, fuera de malla como los Cremaf; el fideicomiso; el puente de UPM, y las concesiones a privados- de US\$ 533.000.000, un presupuesto de US\$ 650.000.000 -en números redondos-, o sea, una subejecución de US\$ 118.000.000 y una ejecución de 81,9%. Básicamente, eso se explica por una baja incursión en los Cremaf porque había US\$ 120.000.000 previstos y solo hay US\$ 15.000.000 que efectivamente se ejecutaron.

Entonces, en este capítulo de los Cremaf y de la Corporación Vial me acuerdo de la primera presentación que hizo el entonces ministro de Transporte, Heber, sobre la idea de salir a las PPP e ir a los contratos Crema; en ese momento, era así la sigla, después se agrego la F por el financiamiento y explicó todas las ventajas. Básicamente, por estos contratos la Corporación Vial entrega certificados irrevocables de pago por el 70% del avance de las obras y el 30% queda condicionado al cumplimiento de estándares, pero por ese 70% el Estado adquiere una deuda firme. Esas son obligaciones que después las empresas negocian con los bancos a tasas de interés conveniente porque tienen el respaldo del Estado; normalmente son contratos a doce años con dieciocho meses de gracia.

Se habla de US\$ 700.000.000 de inversión. Quiero hacer una serie de preguntas con respecto a esto para terminar de entender todo este capítulo. Según la información referida a inversiones viales, hay un aumento de casi US\$ 400.000.000 para lo que resta del período. Quisiera saber: ¿a qué se debe ese aumento? ¿Cómo se ejecuta? Si se van a sumar proyectos Cremaf a los ya planificados y en ese caso, ¿cuáles son?

En el artículo 234 se hace una asignación de \$ 1.040.000.000 -son unos US\$ 26.000.000- y quisiera saber bien a qué se destina esa asignación. O sea, lo que quiero entender es qué parte de la inversión que hace CVU va a quedar registrada en términos fiscales y qué parte va a quedar fuera de ese período. Es decir, los US\$ 26.000.000 con respecto a los US\$ 700.000.000, más allá de que no se hayan ejecutado, estamos en una distancia muy considerable si pienso en el 70% de esa cifra.

En 2022 el Ministerio recibió un refuerzo de rubros por US\$ 80.000.000 para el subsidio de la Corporación. Entonces, quisiera saber cuáles son las necesidades de refuerzo de rubro para 2023 y 2024, porque el Poder Ejecutivo ha hecho uso de un artículo que lo habilitaba a disponer de recursos por la vía de refuerzo de rubro y ha sido por cifras realmente altas. Esos refuerzos de rubros no pasan por el Parlamento o pasan después en instancias de información, pero no de decisión.

En la fundamentación del artículo 234 -yo mencionaba que incrementa las asignaciones del Ministerio- se plantea que el cronograma de pago de los contratos Cremaf requiere una asignación de crédito para hacer frente a los mismos. Entonces, quisiera saber cuál es el cronograma de pago para hacer frente a los contratos Cremaf para 2022, 2023, 2024 y 2025. ¿Cuál es la cadencia, por año, que se prevé entregar a los contratistas, de certificados irrevocables de pago, para todos esos años?

El dato central que me interesaría saber es el siguiente. ¿Cuál es la imputación presupuestal que va a hacer el Ministerio por los Cremaf, en función de la entrega de los certificados? ¿Cuál es el monto del subsidio que va a comprometer el Ministerio para 2023, 2024 y 2025? ¿Cuál es el monto de los compromisos que va a dejar a fines de 2024, por concepto de Cremaf?

La siguiente consulta es lateral, pero tiene que ver con el Ministerio y la Corporación. El 24 de noviembre de 2021, cuando se realizó una estimación de ingresos que recibiría la Corporación -que tiene como una de sus fuentes de ingresos los peajes, y es parte importante del financiamiento-, se notó un salto muy grande a partir de 2020. En 2019 son 40 millones y medio de dólares; en 2020 son 41 millones; pero en 2021 la estimación pasaba a, prácticamente, 74 millones, y en 2022 a 87 millones. Quisiera saber cuál es el razonamiento que está haciendo el Ministerio por el cual casi se duplican, entre 2019 y 2022, las estimaciones de ingreso por peajes. ¿Cuáles fueron realmente las de 2022?

Pasaré a otro tema. Sobre el Ferrocarril Central quisiera hacer algunas consultas. Ha habido varias adendas al contrato de obras del Ferrocarril Central. ¿Cuál es el monto definitivo de ese contrato? ¿Cómo se va a ejecutar presupuestalmente? En base a la adenda de setiembre de 2029, identificamos un aumento en el pago por disponibilidad. Además, sabemos que la administración está negociando un nuevo contrato. ¿Cuál es la estimación que están haciendo sobre costo y el valor definitivo y el pago por disponibilidad? ¿Cuál será la cadencia de pagos, en ese sentido?

La siguiente consulta refiere al personal de AFE. En el artículo 242 de la Ley N° 20.075 se habilitaba el pasaje de funcionarios. ¿Cuántos funcionarios han pasado desde AFE al Ministerio? ¿Sus ingresos han variado? ¿Qué tareas están realizando?

Voy a plantear otras consultas referidas al Ferrocarril Central. ¿Cuál es el grado de avance de la estructuración del centro de control de tráfico ferroviario? El año pasado conversamos sobre la importancia de dicho centro y de que las autoridades tomaran ese control porque si no, terminará siendo operado por el privado. Quisiera que me informaran con respecto a capacitación, personal y recursos necesarios.

No recuerdo si fue el presidente o el vicepresidente de AFE que hizo referencia a SELF y a la compra de una locomotora. Eso está muy bien, pero la locomotora sola no alcanza. Se precisan nuevos materiales y vagones que se adapten a las nuevas normas técnicas. ¿Cómo viene ese complemento necesario para acompañar a la locomotora?

Hay un tema sobre el que solicité pedidos de informes y también he hablado con el ministro; me refiero al Sitrac. El ministro dijo varias veces que tenía un costo excesivo; yo no lo comparto. El decreto establecía, como máximo, diez unidades indexadas diarias, por vehículo de carga; eso representa \$ 58. Pero desde que se suspendió la aplicación del Sitrac -en abril de 2020, apenas comenzado el gobierno- hubo sucesivos anuncios de nuevas implementaciones, llamados a licitación. Esto fue dicho en comisiones del Senado y en la prensa, sobre el 20 de diciembre del año pasado. El propio ministro anunciaba que antes de fines de 2022 estaría publicada la licitación, pero eso no ha sucedido. Hace unos meses -creo que en abril-, apareció la noticia de la aceptación, por parte del Ministerio, de una iniciativa privada. Esto tiene relevancia, también, presupuestal. Hay diversas estimaciones. Las del Instituto Cuesta Duarte hablaban de 500 millones de dólares de evasión alrededor de eso. Las gremiales de transportistas también hablaban de varios cientos de millones de dólares anuales. La del BID -que es una consultaría que contrató el Ministerio- habla de 120. Tomemos esta cifra, que es la menor de ellas: 120 millones de dólares. Esa cifra es seis veces lo que estamos asignando en esta

rendición de cuentas para la salud mental y adicciones. No es una cifra despreciable. Son 600 millones de dólares en un Período de gobierno. Quisiera saber cómo está eso.

Asimismo, quisiera saber quiénes son los promotores de la IP, sistema de pago por uso de red vial nacional. ¿Cuál es la planificación o las expectativas que tiene el Ministerio al respecto?

También tengo algunas consultas sobre la Fundación A Ganar. En setiembre de 2020, la Dirección Nacional de Arquitectura hizo una licitación abreviada -3/20-, convocando a organizaciones de la sociedad civil y fundaciones, para ejecutar un programa de suministro de recursos humanos en la DNA. En ese proceso, se rechazaron todas las ofertas, por problemas de forma. Ante esa situación, la Dirección realizó una compra directa por excepción, a la Fundación A Ganar. En abril del 2022 se publicó la licitación 1/2022 que también llamaba a organizaciones no gubernamentales, en este caso para la gestión de un programa de inclusión socioeducativo laboral y de contratación de personal técnico y profesional. Esa licitación fue observada por el Tribunal de Cuentas porque entendió que el Ministerio no tenía competencias para realizar un llamado con objetivos socioeducativos. La administración modificó el texto del objeto pero, más o menos, mantuvo los mismos alcances y prestaciones y terminó adjudicándosela, el 7 de diciembre, nuevamente a la Fundación A Ganar, sin un tope de personas a contratar. Circuló hace unos pocos días, que el 30 de diciembre de 2022, el director nacional de Arquitectura, había solicitado al Departamento de Coordinación Técnica un relevamiento de las personas que habían ingresado antes del 31 de diciembre de 2021 y que continuaban desempeñando funciones en el Inciso, vinculadas a esa unidad ejecutora, asociados a algunos organismos de cooperación. Como resultado de esa solicitud, se generó un listado -que también circuló- de gente que se entendía que podría estar en condiciones de ser presupuestada en el marco del artículo 30 de la Ley N° 20.075. Dicho artículo establece que quienes cumplen determinadas condiciones y hace cierto tiempo que están trabajando en tareas permanentes en la administración, pueden ser presupuestados. Quisiera saber si el Ministerio ha evaluado esa situación. ¿Entiende que esas personas contratadas a través de la Fundación A Ganar, que están en el listado, cumplen con los requisitos establecidos? ¿Se ha gestionado la presupuestación de alguna de esas personas, en el marco del artículo 30 de la Ley N° 20.075?

Finalmente, hay dos temas que no fueron planteados. Uno es la conectividad aérea. El país ha retrocedido en términos de conectividad aérea a partir de la pandemia. He leído que estamos alrededor de un 80% de lo que teníamos previo al 13 de marzo de 2020. Quisiera saber si hay planes, trabajos o posibilidades de mejorar en ese sentido porque eso es importante para el turismo que, a su vez, es importante por todo lo que genera en términos de empleo y del producto para el país.

Lo último tiene que ver con el transporte interdepartamental de pasajeros. Nos consta que hay muchas pequeñas empresas que están teniendo problemas porque la recaudación que tienen más el subsidio que reciben no les alcanza para cubrir los costos que tienen que enfrentar para operar. Algunas han hecho alguna declaración de prensa indicando que se podría agravar con las pautas salariales que se estarían aprobando a partir del 1° de julio, que es algo que todavía no está cerrado. Ahí tenemos potencialmente un problema de empresas que serían inviables económicamente. Una de las responsabilidades del Ministerio es asegurar la disponibilidad de esos servicios para la población en todo el país. Entonces, quisiera saber cómo están viendo ese problema y qué planes de trabajo tienen al respecto.

Muchas gracias, presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Voy a repetir algo que ya sabemos todos, pero no está de más: a la hora 16 y 30 está convocada la Asamblea General.

Como bien dijo el diputado Olmos, no solo es nutrida la lista, sino que también son nutridas las preguntas, y esperamos que las introducciones no sean nutridas porque hay diez legisladores anotados para hacer preguntas.

Tiene la palabra la diputada Olivera.

**SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).-** Doy la bienvenida a la delegación.

En realidad, me han facilitado bastante las preguntas que voy a hacer porque se han referido a los compromisos de gestión y metas asumidas. Por lo tanto, voy a abordar los temas vinculados con los cumplimientos y los incumplimientos de metas, y voy a hacer preguntas en relación a eso, que fundamentalmente están dirigidas a las direcciones de Arquitectura, Topografía y Transporte.

En relación a la Dirección Nacional de Arquitectura, más allá de lo extenso de las obras realizadas y el detalle que está planteado en el informe de gestión, hay un cumplimiento del 25% de las metas planteadas. En realidad, hay una subejecución de los créditos asignados. O sea que de los créditos asignados, la Dirección ejecutó el 85%.

En ese sentido, quiero señalar algunas preguntas en relación a la realización de las obras. Algo avanzó el diputado Olmos. Como muy bien nos explicó el director, las obras se dividen en dos tipos: las que se refieren a lo comunitario y las que se refieren a los acuerdos y convenios que se firman con distintas instituciones públicas para realizar obras. En cualquiera de ambos casos nos gustaría saber -no está definido- cuántas se hacen por administración, es decir, directamente con el personal del Ministerio, y cuántas se hacen por un contrato con alguien para algunas de las obras que están planteadas. Más allá de todo eso, entiendo que hay un 50% en el que no se culminó, y después me voy a referir más en detalle.

El caso que más me preocupa de las tres direcciones es el de la Dirección Nacional de Transporte, que es la que tiene algún caso de modificación, como está planteado, o análisis de las metas planteadas. Hay una que está vinculada con el tema del boleto estudiantil y de la explicación que dio el director se supone que le tendríamos que preguntar a la ANEP por qué, de todos los que podrían ser posibles usuarios del boleto estudiantil, solamente el 85% lo ha hecho, más allá de que presupongo que hay un ida y vuelta en el contralor con la Dirección de Transporte.

Me lo han hecho un poquito complicado porque están por áreas programáticas y está diversificado el cumplimiento de las metas, pero más allá de todo eso, hay una pregunta clave que quiero hacer. En la parte final, en la que se habla de todos los temas de la gestión, en el caso de la Dirección de Transporte se plantea el tema de la integración del consorcio metropolitano para el tratamiento de las temáticas referidas al transporte de pasajeros en esa modalidad. En relación a eso nos gustaría saber cuáles son las acciones que se llevan adelante a través de ese consorcio.

Además, hay una pregunta que es clara, que está referida a la acción de la Dirección y al articulado, que tiene que ver con el fideicomiso del subsidio al boleto, que ahora se denomina Fideicomiso para la Movilidad Sostenible. Estuve buscando en la justificación del articulado que se nos envió, pero no hay ninguna explicación de en qué va a consistir ese fideicomiso que está planteado. Una de las explicaciones que se da en la justificación de por qué se plantea el artículo es que la necesidad está dada porque permanentemente el subsidio está observado por el Tribunal de Cuentas, y la otra es que,

dado que podríamos decir que lo sustantivo es el subsidio al gasoil, no está planteada la incorporación de las otras fuentes, o sea, la posibilidad en una promoción -entendiendo yo- de lo eléctrico al mismo. Solamente es esa la justificación.

El ministro nos planteaba que lo que se quiere es que algo que está por decreto esté por ley, pero lo que estamos haciendo es facultar al Ministerio a hacer ese fideicomiso y también la reglamentación, así como a llevar adelante una etapa de transición. Nos gustaría saber, dado que vamos a otorgar la posibilidad de que el fideicomiso sea una ley, en qué consiste y cómo está planteada la transición, es decir, si tienen avanzada la reglamentación, y cómo está conversado con los distintos actores integrantes de ese fideicomiso. Me parece que esa es la pregunta más importante porque eso tiene que ver con una potestad que vamos dar para armar todo el tema.

Por otro lado, culminando con la Dirección de Transporte, el director de Transporte se refirió al otro incumplimiento que está vinculado con la fiscalización del transporte carretero, y la distancia es bastante importante. Hay 6.000 vehículos que yo entiendo que no fueron alcanzados por la fiscalización, y por lo tanto, no quedaron claros los motivos por los cuales no se llegó al cumplimiento de la meta de fiscalización de vehículos de transporte carretero de carga.

La última consulta con relación a la Dirección Nacional de Transporte es que a diferencia del resto de las direcciones no están planteadas sus proyecciones. Sí están planteadas en estas tres metas establecidas en 2023, pero cuando se describen todos los compromisos de gestión, las otras direcciones avanzan en cuáles son sus proyecciones para este año, en qué cosas en concreto se plantean hacer, pero no es el caso de esta Dirección que no tiene una perspectiva para este año.

Por último, la Dirección Nacional de Topografía no ha cumplido con las metas planteadas; acá figura que se cumplió con el 38% de las metas planteadas. Estas metas básicamente están vinculadas con las expropiaciones; digamos que se cumplió con menos del 50% de la meta planteada en relación a las expropiaciones. El comentario aquí expresado refiere a que se obtuvo la ocupación en cincuenta y dos padrones de los ciento once designados a expropiar para obras viales, de las cuales sesenta y cinco fueron designadas luego de julio y por eso no alcanzaron los plazos para concretar las etapas previas a la ocupación en el Ejercicio 2022.

Simplemente, quiero saber de qué se trata. No se me escapa lo que dijo el ministro Falero respecto a lo dificultoso que es designar y expropiar. Después de varios años, fui la última que terminó con las expropiaciones para la UAM, así que sé muy bien lo que quiero saber. Una de ellas, llevó varios años lograrlo.

Quiero saber cuáles son las dificultades que hubo porque es muy alto el número vinculado con el incumplimiento de las metas.

Por otro lado, quiero señalar dos aspectos. Uno está referido a la Dirección Nacional de Hidrografía, que es la meta incumplida. No se realizó la ampliación del desguace de buques, al quedar suspendida momentáneamente la resolución ministerial por haberse judicializado la causa. Nos gustaría saber de qué se trata.

Al mismo tiempo, quiero hacer una pregunta recurrente -con esto termino; no me extendí demasiado- referida a que desde 2020 el puerto de Punta Carretas -la he hecho todos los años- está suspendido. Nos gustaría saber en qué se está con eso.

Muchas gracias.

**SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).**- Saludamos al señor ministro, al subsecretario Olaizola, en particular a la doctora Soler, así como a las autoridades del Ministerio, del puerto y de AFE.

Tenemos algunas preguntas específicas para hacer a los dos entes. Pero antes va a hacer uso de la palabra el señor diputado Viera porque tiene que retirarse. Me dijo que son preguntas concretas y pocas; dos o tres.

**SEÑOR REPRESENTANTE VIERA DÍAZ (Nicolás).**- Me sumo a la bienvenida de la delegación encabezada por el señor ministro.

Es verdad, tengo tres preguntas concretas para formular, referidas exclusivamente al departamento de Colonia; procedo a plantearlas porque lamentablemente tengo que retirarme.

La primera está dirigida al señor ministro; quizás al director de Vialidad. Tiene que ver con las obras del puente sobre el arroyo Colla, en la Ruta N° 2, cuyos recursos están previstos en el presupuesto quinquenal de 2020, pero todavía no tenemos anuncio de inicio de obra. Es un puente que va a sustituir el funcionamiento del antiguo puente que está sobre el arroyo Colla en el Parque Durieux, que tiene más de cien años y que ha sufrido diversos golpes fruto de las reiteradas inundaciones. Para la ciudad de Rosario es una cuestión sumamente importante, así como para el país, porque estamos hablando precisamente del corredor rutas N° 1 y N° 2 y todo el tránsito pesado que circula. Además, para la ciudad de Rosario, en el marco de los próximos festejos por el 250 aniversario, sería una obra de envergadura que dejaría a la ciudad posicionada de muy buena forma, principalmente respecto al ordenamiento territorial, dado que hoy el tránsito pesado circula por dentro de la ciudad.

La segunda pregunta está destinada a AFE. En los últimos días, en las últimas semanas, hemos acompañado algunos planteos de vecinos de la ciudad de Nueva Helvecia que recibieron notificaciones de posibles desalojos en las propiedades de AFE que están alquilando. En este caso, no han podido pagar o cumplir con sus responsabilidades, de acuerdo con el contrato precario firmado con AFE, y se les ha intimado a pagar con multas y recargos, y si no, se procedería al desalojo. Sé, por lo que ha trascendido públicamente, que AFE está reviendo esta situación. Lo que nosotros pedimos es que este proceso por lo pronto se suspenda, al menos que para lo que se adeuda -que los vecinos reconocen-, por una cuestión de responsabilidad social, no se tomen en cuenta los recargos ni las moras, sino que se cobre lo que corresponde. Además, que las familias con niños tengan un lugar donde ampararse en un invierno como el que estamos transitando. Nos parece que dialogando, siempre se puede alcanzar una situación mejor. Lo planteo porque capaz que se está dando en algunos lugares y me parece una cuestión que hay que salvaguardar.

La tercera pregunta, bien concreta, aunque la respuesta seguramente sea vasta, tiene que ver con la Ruta N° 1 y la culminación del segundo carril entre la radial de Tarariras y Colonia del Sacramento. Este es un tema sobre el que veníamos conversando con el exministro Heber y ahora con el ministro Falero. En lo que a mí respecta, estoy impulsando las iniciativas que el Ministerio está llevando adelante. Hemos propuesto soluciones como no sacar las palmeras de acceso a Colonia del Sacramento y evitar el mayor número de expropiaciones posibles, precisamente por los costos. Esta es una iniciativa que además compartimos con el señor diputado Iván Posada aquí presente; lo dialogamos en reiteradas ocasiones.

Me parece que ahí hay un tema respecto del que estamos muy dispuestos al diálogo, porque sabemos que hay algunos escollos. En ese sentido, comparto una de las

frases que el ministro ha dicho: siempre que se plantean soluciones, hay problemas para esas soluciones. Increíblemente, esos problemas no vienen de mis tiendas, pero en ese sentido quiero ponerme a disposición del Ministerio porque estoy convencido de que necesitamos llegar a un acuerdo porque es una obra de infraestructura sumamente necesaria.

Señor presidente: agradeciéndole a usted, al equipo del Ministerio y al señor diputado Tierno, culmino aquí mis tres consultas.

**SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).**- Vamos a separar las preguntas por temas y por direcciones. Hay preguntas para las direcciones nacionales de Vialidad y de Transporte, para la ANP y AFE y, además, voy a hacer algunas consideraciones generales.

En primer lugar, me surge una duda: en la delegación de los dos entes en esta oportunidad no veo a los compañeros de la oposición; me refiero a los compañeros frenteamplistas que han venido en otras rendiciones de cuentas, así como a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. En esta oportunidad, coincide que ninguno de los dos compañeros está presente.

Con respecto a la Dirección Nacional de Vialidad, por supuesto que la obra más importante en el quinquenio es la duplicación de la Ruta N° 5; la doble vía. Tenemos preguntas específicas para el tramo más al norte, el que está entre el kilómetro 133 y el sur de Durazno, el kilómetro 182. La empresa que está haciendo la obra era la que tenía el mantenimiento entre el peaje Mendoza y el peaje Centenario; sigue teniendo el mantenimiento entre Durazno y Centenario.

Las preguntas concretas son: ¿en qué marco contractual se está ejecutando esta obra? ¿Cómo se está pagando dicha obra y cuál es el costo total? ¿Cuál fue el fundamento para realizar el cambio contractual, en vez de realizar una nueva licitación?

Una pregunta al ministro es si se entiende que es de buena administración adjudicar directamente un contrato Cremaf -esta cifra no sé si es real, pero la vamos a decir- por más de US\$ 100.000.000.

También se han realizado cambios sustantivos en el estándar del pavimento. Esta es una consulta que nos hacen, sobre todo, los ciudadanos de nuestra ciudad, de nuestro departamento, de Sarandí Grande y de las localidades que están en la Ruta N° 5. ¿Por qué se está haciendo este tramo en carpeta y no como se están haciendo los otros tres tramos que van a ser en hormigón? ¿Cuál es el contrato y cuál es la diferencia? ¿No convendría hacer todo esto en hormigón, ya que va a ser mucho más barato después el mantenimiento y la durabilidad va a ser mayor? Estamos de acuerdo en que se hagan estas obras importantes en hormigón para darles más durabilidad. Digo esto porque por ser usuario de esta ruta todos los días, lamentablemente el tramo que se está utilizando, que va desde el destacamento de la Caminera en Durazno hasta casi los ingresos de la localidad de Goñi, en la parte nueva, que es la que hoy se está transitando, después de estas lluvias empiezan a aparecer algunos problemas. Habría que estar atentos al control. Sé que la obra no está entregada, pero no sería bueno que antes de inaugurar ese tramo, ya tuviéramos problemas en la carpeta por el tránsito. Hay que pasar por ahí después de estas lluvias y ver que estamos con problemas en esa obra.

A la obra en los tramos de la Ruta N° 19 en el departamento de Durazno la conocen el ministro y el director de vialidad. El tramo entre Carmen y Casa Sanz será licitado; si no fue así, sería bueno tener la información al día de hoy.

El otro tramo, que es el que tiene más reclamo, es entre Casa Sanz y Cerro Chato. Estuvimos transitándolo las últimas semanas y me imagino que después de estas lluvias debe ser intransitable realmente. ¿En qué está la iniciativa privada? ¿Cuándo se comienza esa obra que fue anunciada en 2021 y fue reiterada en la comparecencia de 2022?

Al inicio de la PPP 3 en la Ruta N° 14, los 2 kilómetros que están llegando a Mercedes están en muy mal estado. No sé si comenzó o no la obra; si no comenzó ¿en qué situación está? Había un tema de expropiación de algún terreno para realizar dicha obra. En una obra que quedó en muy buen estado, lamentablemente tenemos esos dos kilómetros con un problema importante.

¿Cuál es el costo de la duplicación del puente en el arroyo Porongos al ingreso del balneario Don Ricardo, llegando a la ciudad de Trinidad? En principio, no estaba prevista la duplicación; se iba a arreglar el puente viejo. ¿Cuánto es el costo de esa duplicación?

Ahora paso al ferrocarril central. Como el ministro sabe y manifestó, hemos tenido problemas en varios lugares: en Montevideo, en Durazno y en el ingreso a la planta UPM. Cuando el ministro estuvo en la Comisión de Transporte nos dejó un documento que hablaba sobre que se incrementaba el valor de la obra en más de US\$ 200.000.000. ¿Tiene explícitamente los costos de cada una de esas intervenciones que yo dije que se tenían que hacer? El ministro habló de Montevideo, en algunos pasajes importantes; del puente sobre el río Yí; de algunas expropiaciones nuevas en la calle Zorrilla en la ciudad de Durazno y del ingreso a la planta de UPM en Centenario.

Seguimos con Vialidad. Con fecha 14 de noviembre de 2022, CVU firma un contrato con la empresa Ciemsa. Se acuerda el suministro, la implementación, la operación y el mantenimiento de un sistema de fiscalización electrónica de tránsito en la red vial nacional, con lo que estamos de acuerdo. A título personal digo que está muy bien que se pongan radares al ingreso de las ciudades y de los pueblos para que se baje la velocidad y para que se eviten siniestros de tránsito. Lo que nos llama la atención es el monto acordado: US\$ 68.000.000 en doce años. Los pagos correspondientes a este contrato ¿se encuentran presupuestados por parte de CVU y del Ministerio? ¿Cuál es la estimación de la recaudación? Entendemos que -como le ha pasado a mucha gente- como no se conoce dónde están los radares, han pasado a mayor velocidad y han tenido que pagar multas, pero eso no va a ser así durante todos los años del contrato. Me imagino que esa recaudación va a ir bajando y va a ser importante la baja. ¿Cuánto se espera de esa recaudación para el año diez de implementación de este proyecto?

Con respecto a AFE, ¿qué obras previstas tiene, si tiene alguna de aquí en adelante, para los diferentes ramales, sobre todo, el ramal de Algorta? La Comisión de Transporte estuvo en Salto; se reunió con los integrantes de la delegación uruguaya de la Comisión Técnica Mixta y nos dijeron que estaba avanzado un proceso de interconexión con Argentina que iba a ser importante, de pasajeros y de transporte de carga. ¿En qué situación está? ¿Hay algún otro ramal previsto, en Minas, en Río Branco, para lo que queda de este período o se va a dejar algo encaminado para el período que viene?

Con respecto al puerto de Montevideo, tenemos algunos temas relacionados al contrato que se firmó con Katoen Natie. Está complicado lo que tiene que ver con el comercio exterior uruguayo, librado a la voluntad de quien tiene la concesión por más de sesenta años. En los últimos días, hemos visto que el ministro ha tenido que intervenir, ya que hubo un aumento unilateral de la tarifa por un porcentaje importante que quedó en suspenso. Lamentablemente -si no es así, el presidente de la ANP o el director que lo acompaña nos pueden contestar para aseverar o negar lo que vamos a decir-, la eficiencia del puerto el año pasado cayó 39 puestos a nivel global, quedando el puerto en

el puesto 304 relacionado con un total de unos 348 relevados por el Banco Mundial. ¿Esto es por la consecuencia directa de que se saturó la terminal TCP? ¿Cuál es el plan del gobierno, si es así, para contrarrestar el impacto de la saturación de la terminal?

Otra pregunta concreta es en se qué está -o si hay avances- para sacar lo relacionado con el tráfico en la terminal de cruceros y en la terminal de buques que cruzan a Argentina. Hubo anuncios de que estaban intentando, a través de diferentes proyectos, que tanto los cruceros como los barcos que cruzan diariamente a Argentina, no estuvieran en esos lugares, para darle mejor capacidad de tráfico al puerto y mayor seguridad.

Con respecto a los anuncios que se hicieron a mitad del año pasado a través de la prensa y que vemos en la cartelera de las rutas nacionales, relacionados con el balasto cero, el ministro ya nos dio información de que está en un 51,2% del total a realizar, es decir, alrededor de 375 kilómetros. En ese sentido, tenemos algún número que no coincide con lo que se anunció, que eran alrededor de 905.000.000 que se iban a gastar en el año 2022.

En un documento de la rendición sobre las inversiones en vialidad, la Dirección Nacional de Vialidad, la CVU, concesiones a privados de los peajes en las rutas N° 8 y N° 5, caminería rural y las PPP, se muestra una cifra total de 812.000.000. Muchos de los contratos Cremaf que estaban también incluidos en ese monto se iniciaron en el tercer trimestre del año pasado; solo el tramo del que hablé al principio, que va del sur de Durazno hasta el kilómetro 133, se inició en el año 2021. Quiero saber si esa diferencia es así. De lo contrario, quiero saber cuánto fue realmente el monto que se invirtió en el año 2022, ya que fue algo que, reitero, se publicitó con bombos y platillos, lo cual me parece bien, porque se trata de seguir mejorando las condiciones de la vialidad nacional y de las rutas nacionales que ya venía haciendo el gobierno anterior.

Si nos da pie el diputado Viviano con algunas preguntas que adelantó que iba a hacer, que no tienen nada que ver con la rendición de cuentas, también vamos a hacer algunas preguntas relacionadas con temas que la Comisión está tratando y que nos falta información por parte del Ministerio.

**SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).**- Si hubiéramos traído la versión taquigráfica de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de hace un par de meses nos hubiéramos ahorrado todo este trabajo, pero el legislador tiene derecho. De todos modos, revise, porque me parece que de la mitad para adelante muchas de las preguntas no corresponden a esta Comisión.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Las y los legisladores tienen total y absoluto derecho de formular las preguntas que deseen. Naturalmente, la delegación, con el mismo derecho que tienen los diputados a preguntar, tiene el derecho a decir o evaluar que no corresponde la pregunta y no contestar y, eventualmente comparecer en la Comisión respectiva si se desea mayor información.

Todavía no hemos llegado a esa etapa. Por lo tanto, simplemente les voy a reiterar el tema del tiempo. Creo que ninguno de nosotros, y tampoco la delegación, quiere pedir un intermedio a la hora 16 y 25 para solicitar a la Asamblea General que nos habilite a seguir sesionando en paralelo. Creo que todos estamos de acuerdo con terminar antes de la Asamblea General.

Por tanto, apelo a la generosidad y al entendimiento de todos.

**SEÑORA REPRESENTANTE IBARGUREN GAUTHIER (Sylvia).**- Soy de Río Negro, y tengo algunas preguntas concretas del territorio.

Hay una pregunta que quería hacer con relación a la Dirección Nacional de Hidrografía.

En la propuesta se hace mención a la regularización de convenios entre la Intendencia y el Instituto Nacional de Colonización por el riego. Es un momento muy sensible y a pesar de que entiendo que es un convenio de regularización de uso, quería saber si existe, además, una planificación a futuro en cuanto a la mejora de las infraestructuras, que sabemos que son muy antiguas. En ese sentido, según los propios colonos hay una pérdida de más del 50%; prácticamente en los tramos finales no llega el recurso.

Reitero: queríamos saber si además de la regularización de convenios hay alguna planificación en ese sentido. Lo consulto porque ha sido una de las cosas que nos han manifestado los colonos, en un año especialmente sensible. Pido disculpas si no está dentro del tema, pero quería aprovechar esta oportunidad.

También quiero aprovechar esta oportunidad para hacer una consulta al director de la Administración Nacional de Puertos; queda a criterio del director contestar o no. Ustedes saben que del tema del puerto de Fray Bentos hemos hablado más de una vez, pero quería saber si hay algún avance o novedad en la posibilidad de la profundización del dragado. Lo último que supimos es que se había enviado la consulta a la CARU. Si mal no recuerdo, también hubo un intercambio con el Ministerio de Ambiente y la OPP.

Reitero: quería saber si hubo algún avance en las conversaciones con posibles inversores, como la Secretaría de Puertos de Bolivia y Paracel. Sé que recientemente hubo reuniones con delegaciones de China y de Brasil.

Concretamente, quiero saber si hay alguna información al respecto, más que nada pensando en la expectativa que todo esto genera para nuestra población, que ustedes conocen de memoria.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).**- La primera consideración tiene que ver con algunos de los indicadores de gestión que el Ministerio nos presentó hoy. Nos llamó la atención el indicador de evolución del estado de confort. Es un componente importante en lo que tiene que ver con la medición y la calidad de las rutas nacionales, y muestra una leve caída respecto del pasado año. Para ser concreto, el valor real en el Ejercicio 2021 había sido de 328 y en esta oportunidad, en el 2022, baja a 320. Puede ser una cuestión un tanto banal, pero obviamente debe tener alguna respuesta que nos gustaría conocer.

Por una cuestión de malformación profesional voy a referirme a temas del transporte de pasajeros. En ese sentido, hay algunos aspectos que me gustaría mencionar y sobre los cuales me gustaría intercambiar.

El primero refiere a un anuncio bastante recurrente que se viene dando desde el pasado año. Me refiero al estudio que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas contrató con el BID para la reconsideración de la paramétrica o la estructura de costo en el transporte suburbano interdepartamental. En el mes de setiembre de 2022, en un programa periodístico, el director Labandera hacía afirmaciones respecto a que ese estudio ya estaba finalizado y a que había algunos elementos que, a su juicio, alentaban la necesidad de una reconsideración de la estructura de costo, como por ejemplo, la ponderación de la ganancia empresarial, que se situaba en el orden del 20%, y que ello era un factor que venía sin solución de continuidad, advirtiendo entre 2010 y 2019. Realmente no compartimos estas afirmaciones, pero nos importa citar el dato porque, necesariamente, esa discusión debería verse reflejado en los costos de la tarifa del servicio. Ello no fue así. En el mes de enero hubo un ajuste de tarifas en el sector, y más

acá en el tiempo, el 13 de marzo de 2023 -siempre digo que soy medio obsesivo en seguir al equipo del Ministerio a través de los medios de prensa-, el propio director habla de la desactualización de la actual paramétrica, ya que se partía de datos equivocados y eso impedía tomar medidas adecuadas. ¿Por qué la referencia a este tema? Porque hemos solicitado una copia del informe BID y hasta la fecha no hemos podido tener acceso a la misma; nos parece importante, es un tema relevante, se afirma que se contaba con la información y eso quizás hubiese evitado este planteo.

Esto se agrava porque el sector -hacía la mención el señor diputado Olmos; es un secreto a voces- tuvo ajuste salarial vigente a partir del mes de junio pasado y, obviamente, una cláusula cuasi condicional es la de contar con los recursos necesarios y suficientes para hacerse cargo de los aumentos salariales, y ello no ha sucedido porque también -y nos gustaría saber en qué etapa está- el convenio firmado con el sector suburbano o metropolitano, con fecha 7 de julio de 2022, planteaba corregir la situación de desajuste o de pérdida salarial del orden del 5,43%, que fuera asumida en la tarifa de marzo de 2020, no trasladada a salarios; por situaciones que todos conocemos, pandemia mediante, los trabajadores, muy responsablemente, decidieron resignar ese ajuste salarial y hoy, a tres años de esa situación, todavía no se ha corregido. Insisto en que el planteo tiene que ver con que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el convenio salarial, de alguna manera era el garante de que esa situación se corrigiera.

También me sumo a los planteos que hacía la señora diputada Ana Olivera. Nos sorprendió no ver en el Tomo II -lo que es una técnica recomendable- los objetivos que la Dirección Nacional de Transporte se plantea para el próximo ejercicio; seguramente nos los harán llegar. No obstante, me quiero detener en los principales desafíos planteados para el pasado año y saber qué estado de cumplimiento alcanzaron, más concretamente, sobre lo que tiene que ver con los aspectos vinculados a la "tarjetización" -entre comillas- del grupo de docentes -ANEP- en el sistema de transporte metropolitano; este era un compromiso que se había trazado la dirección; queremos saber si se ha podido cumplir.

El otro tema es el vinculado a la actualización y consolidación del STM; seguramente tengamos noticias al respecto. Un elemento que, en cierto modo, fue objeto de matices pero que quedó plasmado en los desafíos o en los objetivos para el 2022 tenía que ver con la actualización de la normativa con respecto al transporte escolar y los servicios ocasionales de pasajeros. El planteo es saber si se pudo avanzar y si hay novedades.

El tercer componente es conocer en qué estado se encuentra la aplicación del Decreto N° 176/021, más concretamente, el que habilita la gratuidad de las personas discapacitadas en el transporte interdepartamental. Un simple ayudamemoria: en toda oportunidad que nos ha sido propicia hemos reiterado este planteo; en diciembre de 2021 se nos respondió que se estaba trabajando en una comisión integrada por el Mides y por el Ministerio de Salud Pública, conjuntamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para definir y en cierta forma reglamentar la aplicación de este beneficio; el pasado año, la aspiración bajó un poco y ya era contar con la información que Montevideo y Canelones disponían para ver cómo solo en los servicios metropolitanos o suburbanos el Ministerio de Transporte podía implementarlo. Ahí hay un temita que, naturalmente, a buena parte de la comunidad tiene preocupada. Hemos recibido alguna consulta de integrantes del no muy adecuado nombre Patronato del Psicópata, que felizmente se modifica en esta rendición de cuentas, planteando su preocupación por, como solía decir el ministro, normas que se crean y no se aplican.

Finalizando con la Dirección Nacional de Transporte, también una preocupación que se advierte, y que también manifestó al pasar la señora diputada Ana Olivera, es el

convenio de traslado para el Hospital de Ojos. Nos sorprendió, realmente. Es el Programa 440. He intentado revisar algún dato y, de memoria: el convenio está vigente desde el año 2010; el último grupo beneficiario fue en el año 2019. Obviamente, vino la pandemia y esa situación tuvo un *impasse*, pero en ese tiempo se trasladaron más de ocho mil personas gratuitamente para ser atendidas en el centro Saint Bois; el 10% de los que fueron efectivamente recibieron el beneficio. Por tanto, quiero plantear la búsqueda de una alternativa, entre ellas, reeditar un intercambio con el BPS, con la Asociación de Jubilados y Pensionistas, para que vuelvan las pesquisas, de forma de reimplementar un programa que, reitero, y queda claro, benefició a ocho mil personas de muy bajos recursos en el traslado gratuito a su intervención en el Hospital de Ojos. Lamento escuchar que el Ministerio de Economía está analizando eliminar este indicador.

Me quedan algunos planteos que tienen que ver con el transporte ferroviario, más concretamente, con AFE. En oportunidad de la comparecencia, que como siempre muy amablemente el señor ministro y su Cartera realizan ante la Comisión de Transporte, hubo algunas afirmaciones de parte del Directorio de AFE que tienen que ver con la posibilidad de afectar un fideicomiso con los predios a enajenar. Creo que nos perdimos una linda oportunidad en la rendición de cuentas de abordar esa discusión y tener claridad sobre las reglas de juego. Naturalmente, nos gustaría conocer cuál es la proyección que el Ministerio está haciendo ante la eventualidad de no poder incluirlo en la rendición de cuentas. Es un planteo que tiene que ver con esto de los predios logísticos y con cuál es la visión que tienen el Ministerio y el Directorio de AFE en cuanto a darle prioridad a SELF para la adquisición de los denominados predios logísticos, es decir, si hay una priorización del operador estatal o va a ser solo asignación de predios para operadores privados.

En la misma línea, hubo una suerte de intercambio interesante -consta en actas- entre el ministro y el presidente de AFE respecto a que el presidente de AFE planteaba la incorporación de vagones usados -un total de trescientos-, pero el ministro le dijo que de ninguna manera, que el material rodante debe ser nuevo. Se hablaba de trescientos vagones en el período 2023- 2024, que era el número mínimo necesario para operar; hoy se nos anuncia que serían cincuenta este año y cincuenta el año que viene. Quiero conocer cuál es la planificación que el Ministerio está haciendo en referencia al rol que el operador estatal va a tener en el plan de funcionamiento y de transporte de carga en el modo ferroviario.

El otro componente era saber en qué está la etapa de adquisición de los navegadores y de los equipos accesorios para las locomotoras de SELF; es un componente importante. Quienes conocen del tema han abundado una y otra vez sobre la importancia que este tema tiene; deberíamos conocer en qué situación está para tener una actualización al respecto.

Luego, tres preguntas muy concretas que van en la línea de complementar al señor diputado Martín Tierno, que refieren al puerto y a la concesión otorgada a la naviera belga. Quiero hacer una breve introducción y después ir a las preguntas; me parece necesario hacer una lectura textual de lo que afirmaba el ministro Heber el 12 de mayo de 2021 cuando compareció ante la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas para tratar, precisamente, el acuerdo sobre el puerto de Montevideo. El ministro decía: "Ya hay un principio de acuerdo de bajar," -se refiere a las tarifas, naturalmente- "y puede seguir bajando aún más. Estamos permanentemente hablando con todos los sectores que tienen que ver con el Puerto, y el mismo Puerto está mirándose al espejo para ver cuál es el sistema tarifario para tratar de bajar, bajar y bajar" las tarifas. "Nuestra obsesión es bajar tarifas, y en este sentido es por donde nosotros vamos, a donde vamos: tener un puerto eficiente y barato".

Voy a las preguntas. Por la Ley N° 17.555 y por normativa del Banco Central, los balances de Terminal Cuenca del Plata -como en cualquier sociedad regida por la Ley de Sociedades Anónimas-, deberían estar publicados antes de del 30 de abril.

Sin embargo, al martes 11 de julio, los balances de TCP siguen sin figurar en los registros del Banco Central. Eso sucede a pesar de que el día 28 de marzo TCP publicó en su cuenta de Twitter que los balances estaban próximos a cerrarse y que serían publicados como en todos los ejercicios anteriores.

Pregunto, ¿el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha tenido acceso a los balances? ¿Sabe por qué se está incumpliendo con la obligación de presentarlos para su publicación? ¿Qué piensa hacer al respecto?

El ministro ha manifestado públicamente que la decisión de aumento de tarifas tomada por Katoen Natie había sido postergada y que se había conformado un grupo de trabajo al respecto. ¿Quiénes integran ese grupo de trabajo? ¿Qué plazos maneja? ¿Qué instrumentos legales tiene ese grupo de trabajo o el Ministerio para evitar que la naviera belga fije definitivamente los precios que se le ocurran?

Finalmente, tengo una pregunta que puede no ser contestada, quizás, implicaría futurología, pero queremos dejarla consignada. La pregunta refiere a los decretos que se aprobaron para cumplir el acuerdo. Si mal no recuerdo, los decretos 114 y 115 hablaban sobre la definición de la política de amarre están en un proceso de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. ¿Cuál es el plan de gobierno en caso de que el Tribunal de lo Contencioso Administrativo los anule? ¿Cómo podría afectar esa anulación a la hora de la ampliación de la terminal de TCP que, es bueno dejar constancia, aún no ha movido ni un solo ladrillo?

Muchas gracias.

**SEÑOR RODRÍGUEZ HUNTER (Álvaro).**- Pido la palabra para una cuestión de orden.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Tiene la palabra el señor diputado.

**SEÑOR RODRÍGUEZ HUNTER (Álvaro).**- A efectos de colaborar con la Mesa, quiero decir que se están haciendo un montón de apreciaciones políticas antes de hacer una pregunta que no corresponden al momento. Vamos a tener la sesión correspondiente para iniciar el debate, que con gusto daremos. Si bien cuando se hace una pequeña introducción, como sucedió en el caso del diputado Olmos y de algún otro diputado, tenemos la tolerancia correspondiente, me parece que no corresponde hacer apreciaciones políticas -ya tendremos el debate correspondiente-, máxime cuando tenemos Asamblea General a la hora 16 y 30.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Gracias, diputado.

Tiene la palabra el señor diputado Valdomir.

**SEÑOR REPRESENTANTE VALDOMIR (Sebastián).**- En el mismo sentido, queremos recordar que la sesión de la Comisión empezó bastante en hora, creo que a la hora 10 y 15. Sucede que el Ministerio se tomó más de dos horas en su informe, lo que nos parece correcto. Nosotros llevamos apenas una hora de preguntas y veo que estamos próximos a terminar.

De la misma manera que consignaba el colega Rodríguez Hunter, quiero decir que algunas consideraciones siempre son necesarias para enmarcar las preguntas que vamos a hacer. En el último caso, considero que fueron sumamente concretas y precisas. En todo caso, tendríamos que pedir concreción a todos los que tengan que responder de

aquí en adelante. Y si no la pueden responder, que nos digan directamente que no se responde o que no se puede responder ahora para que no haya repregunta en la segunda tanda.

Gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Sus palabras me sirven para mencionar una frase que dice: "Al vicio de preguntar, la virtud de no responder".

Continuando con la lista de oradores, tiene la palabra el diputado Otero.

**SEÑOR REPRESENTANTE OTERO AGÜERO (Ernesto Gabriel).**- Saludo a la delegación.

Voy a hacer una serie de preguntas sin mucho prefacio. Algunas de ellas son bien concretas. En otras intentaré ser lo más claro posible, no todos manejamos todos los temas; no somos todólogos, pero vamos a rumbear.

Las primeras preguntas están referidas al proyecto de ampliación de la Ruta N° 102, entre Ruta N° 1 y Ruta N° 5. Ahí tengo dos o tres preguntas bien concretas.

En primer lugar, quisiera saber si se comenzaron las expropiaciones o están próximas a comenzar y si hay algún cuidado especial en torno a la zona *buffer* de los humedales, a lo que rodea la zona de contención de los humedales, porque si bien esta es una vieja inquietud de la zona, ahora se suma, sin duda, el cuidado o el mayor ojo al cuidado medioambiental en los alrededores del Santa Lucía por toda esta cuestión tan terrible que estamos pasando con la sequía y con la situación de algunos ríos. La otra cuestión es si se está planificando ya alguna audiencia pública por este proyecto.

Siguiendo por el oeste de Montevideo, la pregunta va referida a la zona de Puntas de Sayago, al ex Frigorífico Nacional. ¿Hay algún plan, proyecto o posible proyecto privado de inversión en la zona para el uso de esa estructura enorme que es el puerto de Puntas de Sayago? Quizás se pueda ligar a algún proyecto, inclusive, con lo que fue en algún momento, un potencial plan de un *cluster* naval.

Con respecto al puerto, a la situación del puerto, ya conocida, y a todo lo que hemos dicho y hemos puesto sobre la mesa con relación a su situación, voy a hacer una pregunta bien concreta: ¿se pueden comparar los precios de los servicios brindados por los muelles administrados por ANP con respecto al área que no es administrada por ANP?

Por último, quiero preguntar con respecto al dragado, en cuanto a equipos y personal. Quisiera saber cómo se ha dado el mantenimiento en el Puerto de Montevideo, Nueva Palmira y Fray Bentos, que son estratégicos y si ahí hay alguna licitación para algún privado para desarrollar esa tarea.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Tiene la palabra el señor diputado Perrone.

**SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE CABRERA (Álvaro).**- Saludo a la delegación. La verdad es que admiro su optimismo, presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Soy optimista por naturaleza, diputado. Usted confíe.

**SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE CABRERA (Álvaro).**- El ministro hizo algunas apreciaciones en cuanto a la seguridad vial con respecto a las cuales nosotros estamos profundamente en contra. Hace pocos días hicimos algunos pedidos de informes que tienen que ver con el criterio utilizado para la instalación de los radares. Y acá voy a hacer un comentario político: soy un convencido de que Daniel Martínez perdió las

elecciones porque le cocinó el bolsillo a cientos de miles de montevideanos con la fotomulta. Y estos radares, a nosotros, nos van a terminar enterrando el gobierno.

(Interrupción del representante Sebastián Valdomir.- Diálogos)

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Diputado: dejemos continuar al diputado Perrone.

**SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE CABRERA (Álvaro).**- Hace pocos días, salía en la prensa que se está buscando la forma de penalizar el uso del celular. Ahora resulta que la instalación de los radares obliga a los conductores a usarlo, porque todos van con la aplicación Waze, revisando cuando salta el aviso del radar, no sea cosa que por pasarse 2 kilómetros, le termine llevando la tercera parte del sueldo a un chofer, a un camionero, a un repartidor.

En Canelones hemos visto una competencia -lo dijimos el día de la interpelación al ministro Heber- entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Interior para ver cuál multa más.

En la zona de Juanicó hay dos radares del Ministerio de Transporte; cuando termina la zona de ese radar, sigue uno del Ministerio del Interior.

El ministro va a entender de qué hablo. El otro día, un camionero de Canelones me llama y me comenta que está tan sugestionado todo el día cuidándose de los radares, a paso de tortuga, que está perdiendo un flete por día. Cuando el mundo avanza más rápido, nosotros lo frenamos.

De todas formas, no entendemos la instalación de los radares en la Ruta N° 5 que, a nuestro entender, ha sido privatizada, es solo para uso de los camiones de UPM, y tampoco hay forma de andar rápido. Veo la cara del ministro; yo sé que circula mucho por la Ruta N° 1, pero creo que circula poco por la Ruta N° 5.

(Interrupción del señor ministro de Transporte y Obras públicas)

—Nosotros quisiéramos saber cuál es el criterio de la instalación de los radares, cuál es la tolerancia que tienen en kilómetros. Me parece que es una información que la población tiene que saber, porque son preguntas que nos hacen. También queremos saber si multan para los dos lados, para qué se va a utilizar el dinero de estos dispositivos de recaudación -como le llamo yo-, cuántos se colocaron y cuál es el estudio de accidentes que hay en la zona donde se instalaron.

Voy a hablar de lo que conozco. El lugar en el que están instalados los radares en la Ruta N° 5 -hace más de treinta años que viajo todos los días entre Montevideo y Canelones- no es zona de accidentes. Precisamente, miraba en *Montevideo Portal* que ayer hubo dos accidentes en la Ruta N° 5, entre Las Piedras y Montevideo, justo donde no hay radares; los accidentes se dan en otro lado. Ahora, si se quiere frenar la velocidad a la entrada de los pueblos, en vez de instalar radares pongamos una lombada, y así no le arrebatamos la tercera parte del sueldo a un trabajador con una multa. El objetivo de los radares es recaudar. ¡No hay otro objetivo! Es muy difícil para nosotros, presidente, acompañar esta rendición de cuentas cuando el objetivo que se persigue es recaudar y los más perjudicados son los trabajadores; al que anda de paseo en un vehículo de alta gama poco le va a importar la multa, el tema son los camioneros, los repartidores, los que vienen todos los días a trabajar.

También quiero hacer algunas consultas que tienen que ver con los procesos licitatorios de las obras en Uruguay y si el Estado está evaluando las pérdidas. Me refiero a que acá las empresas viales son tres o cuatro; todos las conocemos. Uno licita y gana, pero la obra la hace el otro. Entonces, si el otro gana y, en definitiva, ganan los dos, hay

algo que el Estado pierde. Es una dinámica constante: una empresa licita y va a hacer tal puente, pero después lo termina haciendo la otra empresa. Nosotros vemos que ahí hay una pérdida del Estado. Hay una gimnasia en ese funcionamiento licitatorio de las empresas.

Voy a la calidad de las obras. Los de Canelones sufrimos la construcción de lo que fue el puente de la Ruta N° 5 y la Ruta N° 48, una obra parada por una enorme cantidad de tiempo. En aquellos momentos se nos decía: "Vino el temporal de Soriano", "Las empresas tuvieron que ir a atender Soriano". Demoraron en construirla; cuando la terminaron, al rato estaba rota. Todos los días están arreglando esa obra. Y me refiero también a otra obra, la del puente de la UAM. Uno sale de Montevideo y tiene que ir atento a ver si le emboca a la ruta. La ruta te lleva a la derecha, pero resulta que es a la izquierda; uno cae en un salto -los invito a pasar por ahí-, y si le emboca al puente, le emboca. Quisiera saber si esa obra se va a arreglar porque ese badén realmente es... No encuentro calificativo, pero me parece que está mal. No soy ingeniero, pero al andar todos los días en la ruta, me doy cuenta.

Asimismo, en la Ruta N° 6, en la entrada a Toledo, se hizo una rotonda donde quedó un carril solo. Hace pocos días pasaba y había un auto roto en ese carril; no había forma de pasar. Entre Toledo Chico y Toledo uno llega a la estación de Ancap, después a la rotonda; es muy linda la plaza y todo, pero queda un carril solo. Si hay un auto roto ahí no hay por dónde pasar.

(Murmullos)

—Tenemos otras consultas que tienen que ver con el alto tránsito de camiones cargados de madera que hay por la Ruta N° 11. Los camiones llegan...

(Murmullos)

—Esto es algo importante para la zona. Voy a esperar; cuando me puedan prestar atención, sigo.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Diputado: al igual que sucede cada vez que viene una delegación, seguramente están conversando sobre las preguntas que se van formulando, a efectos de ir elaborando las respuestas.

**SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE CABRERA (Álvaro).-** Es importante la atención, porque es algo que en la zona...

**SEÑOR PRESIDENTE.-** No dudo de que le estén prestando atención. Es más, seguramente parte de esas conversaciones sean para responder las preguntas que se están formulando y que atentamente están escuchando. Continúe, diputado.

**SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE CABRERA (Álvaro).-** Quisiera saber si hay obras previstas en la Ruta N° 11, en la entrada de Canelones, donde pasan todos los camiones que transportan madera. Hay dos puentes angostos donde antes era a Ruta N° 64. Allí, el tránsito es intenso y se demora un buen rato porque los puentes son angostos; frena el tránsito de un lado, pasan del otro. Los dos son puentes de entrada a Canelones por la Ruta N° 11 y, la verdad, dificultan enormemente el tránsito. Quisiéramos saber si hay obras previstas para esos puentes. Se habla de una doble vía en la Ruta N° 11 y de seguir la Ruta N° 11 hasta la Ruta N° 5 sin pasar por Canelones. Quisiera saber si esas obras están previstas.

Por el momento, es todo.

Gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el señor diputado Sodano.

**SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).**- Primero que nada, damos la bienvenida al ministro, al subsecretario, a todos los directores y a los presidentes de las demás Administraciones del Estado.

Lógicamente, algunas de las preguntas que voy a hacer tienen tenor político, otras no, y todas tienen que ver con la parte presupuestal del Ministerio, porque todas demandan obra pública.

En lo que tiene que ver con la nueva modalidad o el nuevo uso de materiales en las rutas -esto es, el pasaje de bitumen a la mezcla asfáltica o al hormigón resistente- que en esta rendición está denominado por el Ministerio como "balastro cero", me interesa saber qué porcentaje de las rutas nacionales hay de balastro hoy en día. Cuando hablamos de balastro, ¿de cuántos kilómetros de carretera bajo su competencia estamos hablando, y sea en términos porcentuales o en kilómetros? ¿Cuál es el peso de carga que tolera esta nueva modalidad o nuevo uso de materiales en ruta? Al respecto, me gustaría que hicieran una comparación y nos dijeran cuál es la diferencia entre el material nuevo resistente y el que se usa habitualmente. ¿Tienen en cuenta que hay camiones cargados en exceso, que trasladan más peso del que declaran o del que están autorizados a llevar? Teniendo en cuenta que existe este abuso de carga, ¿tienen pensado mejorar estratégicamente el tema de las balanzas y controles para estos camiones, por ejemplo, en lo que tiene que ver con los accesos a Montevideo y el área metropolitana? ¿De dónde se va a extraer el material necesario para la construcción o reconstrucción de estas rutas y para su mantenimiento? ¿De dónde se tiene pensado extraer?

¿Se va a tener en cuenta a las pymes locales en lo que tiene que ver con la extracción de los materiales? ¿Se van a considerar? El año pasado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas extrajo 28.730.000 metros cúbicos diarios, el 64%; la Dirección Nacional de Hidrografía, extrajo 620.000 metros cúbicos, el 2%, y la Dinamige, o sea, los privados regularizados extrajeron 15.351.000 metros cúbicos, el 34%. Convengamos que el 23% de las canteras son de los privados, mientras que las canteras de obra pública son el 41%. Reitero, el 41% de las canteras nacionales son de obra pública, y el 36% de estas canteras, que son unas 382, están en Hidrografía; de esas 382 canteras se sacaron 620.000 metros cúbicos, el 2%. Creo que ahí me falta que se declaren mejor los números; si no, no me da la cuenta con respecto a la explotación. Normalmente, cuando uno habla de números -en términos muy vulgares o muy de casa- para hacer un hormigón, utiliza la tabla de "tres, dos, uno". No me dan los números.

En lo que tiene que ver con el anuncio de la instalación de los cien radares en las rutas nacionales, ¿existe una estimación de cuánto se recaudó por este concepto?

¿Cuánto se recaudó anualmente por los radares ya existentes? Es una buena pregunta.

¿Cómo evalúa el Ministerio la automatización de los peajes?

Me gustaría saber si existe un comparativo entre lo que se recauda ahora con los peajes automáticos y lo que se recaudaba cuando los peajes eran exclusivamente manuales, o sea, cuando el servicio los prestaban los trabajadores.

Otra pregunta que me quedó pendiente y hago *mea culpa* fue qué solución se le terminó brindando a los trabajadores afectados por estas medidas tomadas por el Ministerio.

¿Cuál es el resultado final del funcionamiento de los peajes sin barrera?

En ese sentido, me gustaría saber cuánto es -en dinero- lo que se logra cobrar del pasaje por los peajes por deuda de patente u otro motivo. De los vehículos que pasan por las barreras, ¿cuánto se cobra y no se logra cobrar?

Quiero preguntar sobre los contratos Cremaf anunciados. Hoy en día, la empresa que gana las licitaciones para llevar adelante la mayoría de las obras viales o de infraestructura es la empresa Saceem o empresas relacionadas con ella. Si uno ingresa a la página correspondiente, podrá observar que esas empresas hicieron 1.700 proyectos, que facturaron más de US\$ 350.000.000 y que cuentan con unos doscientos cincuenta profesionales especializados en obras de construcción. Por ejemplo, se menciona que se ha trabajado en el ferrocarril central, en el Parque Eólico Peralta I y II, en UPM 2, muelle C del puerto de Montevideo, Monte de Plata, puente Centenario, mejoras en acceso a la rambla portuaria, en el Word Trade Center, Torre 3, entre otros. ¿Para las próximas obras tienen previsto darle participación a las pequeñas empresas viales o pequeñas mineras, otorgando beneficios tributarios igual que a las empresas de gran porte, como las ya mencionadas, entre otras? ¿A qué tipo de beneficio tributario pueden acceder las pymes viales y mineras y qué planes tienen para las mismas, si existe algo?

En lo que tiene que ver con las obras de la Ruta N° 5 -su duplicación, etcétera-, ¿existe una estimación del tiempo que durarán estas obras? ¿Existe un plan para evitar el congestionamiento del tránsito o los posibles accidentes, que bien sabemos que existen y ya se han llevado varias vidas? ¿Cuántas canteras de áridos se abrieron para estas obras? ¿Realizaron un relevamiento de las canteras privadas locales ya abiertas, a los efectos de evitar abrir pozos cercanos a estas o en qué distancia los han abierto? Pregunto esto porque es fácilmente constatable en el mapa geominero de Dinamige y entiendo que desde punto de vista ambiental se lesiona mucho el ecosistema natural del país abriendo pozos sin tener en cuenta la existencia de los ya abiertos. Es muy claro que el beneficio económico que podría significar el abaratamiento del transporte es superado con creces por el daño ambiental que se causa.

¿Está reglamentado el artículo 349 de la Ley N° 19.924 que crea el Registro Nacional de Canteras de Obras Públicas? Aclaro que hice un pedido de informe por esta pregunta el 29 de noviembre del 2022 y se reiteró el 27 de febrero del 2023; aún no llegó una respuesta a esta pregunta tan compleja que envié.

¿Quiénes son específicamente los actores que manejan los registros? ¿Qué canteras están incluidas? ¿Cuáles no? ¿Se puede acceder a la base de datos?

¿Cuánto tarda la obtención de los permisos ambientales para la explotación minera de las canteras de obra pública? ¿Los permisos son otorgados explícita o fictamente? Es decir, ¿saben si el Ministerio de Ambiente se logra expedir o se le vencen los plazos de treinta días que tiene para habilitarlos?

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Señor diputado: sin ánimo de interrumpirlo; usted va a continuar con el uso de la palabra una vez que haga esta aclaración.

Recordemos que estamos no solamente en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda para hablar de rendición de cuentas y del articulado que está proyectado, sino que además estamos en el Inciso 10 "Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

Las preguntas que correspondan a otros incisos, eventualmente, no corresponden hacerlas ahora. Cuando comparezca el inciso correspondiente, podrá formular las preguntas con total libertad, como lo está haciendo de hecho.

Por lo tanto, con mucho aprecio y afecto, le pido que se ciña al objeto de la convocatoria.

Usted tiene el mismo derecho que los demás legisladores a hacer las preguntas que entienda pertinentes, pero al inciso que ha venido con una nutrida delegación y está esperando para poder responder.

Muchas gracias.

**SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).**- Simplemente, quiero aclarar que profundizo en las preguntas porque ayer hubo una reunión con los socios de la coalición, los coordinadores y el presidente de la Cámara -supuestamente hubo conversaciones con el ministro- y, precisamente, podía hacer estas preguntas acá en la rendición de cuentas.

Aclaro este detalle, del cual no sé si usted está al tanto.

Por eso, voy a seguir preguntando.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Le soy franco, señor diputado. Ningún legislador me ha comunicado nada respecto a esto.

Dieciocho legisladores integran esta Comisión y ningún legislador de la coalición ni de la oposición me han trasladado nada.

Evidentemente, usted se refiere a una conversación que hubo en la interna de la coalición.

Yo la desconozco, no participé de esta reunión, y ninguno de los que participó me lo transmitió, con lo cual -le insisto-, con mucho afecto, mucho aprecio y mucho respeto, sobre todo, le pido que nos ciñamos al objeto de la convocatoria.

Muchas gracias.

**SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).**- Muy bien, señor presidente.

Igual creo que las preguntas que estoy haciendo tienen que ver con la parte administrativa y contable del Ministerio. Voy a continuar: las preguntas que me puedan responder, las responderán y, las que no, calculo que no me las responderán.

¿Cuenta el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con geólogo que estén presentes a la hora de la búsqueda de minerales previo a la apertura de las canteras? ¿Quiénes realizan esos estudios? ¿Qué procedimiento administrativo de control realiza el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en los pagos a los superficiarios propietarios de los padrones donde se realizan las explotaciones?

Los camiones que transportan minerales para obras públicas, ¿solicitan guía a Dinamige como lo hace la Dirección Nacional de Hidrografía? Como Hidrografía lo hace, me gustaría saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas también lo hace.

Una consulta particular es si la cantera de camino Poquito, cuyo titular es Grinor, ¿para qué obra específica es que está habilitada? ¿Existe alguna exoneración para que esta cantera esté a una distancia absolutamente menor a 70 metros de un curso de agua? Es más, es en la parte de la salida de los camiones, en la parte sureste de la cantera; el arroyo Las Piedras, que está ahí, cae dentro de la cantera.

En muchos casos esto se hace, no por un tema económico, sino por costumbre, porque no le dan las facilidades a los mineros privados, que generan industria nacional, que están constituidos en su mayoría, por pymes, que dan trabajo a más de seis mil trabajadores, generando mano obra en el lugar. ¿No podemos hablar y plantear un poco

de igualdad de condiciones entre públicos y privados? ¿Podría haber falta de control del Estado a la hora de la apertura de una nueva cantera de obra pública, cuando se tiene en cuenta la existencia de canteras aledañas a dichas obras en el mismo régimen?

¿Puede ser una falta de planificación o de estrategia del Ministerio de Transporte de Obras Públicas que no controlan la apertura de las canteras para cada obra? ¿Qué costo le podría llevar hacer eso, que podría prever una cantera para varios tramos de la obra con licitaciones diferentes, minimizando de esta manera el daño ambiental que se provoca tras la apertura de varias canteras en la misma área y/o para la misma obra?

Claramente, al abrir canteras con una separación de 10 kilómetros una de la otra a lo largo de la Ruta N° 5, como ya se dijo -obra de ferrocarril central- provoca un daño ambiental mucho mayor al costo que podríamos tener de transporte.

La minería es un claro ejemplo de la economía de escala, es decir, a mayor producción de cada unidad, o de cada cantera, se puede apreciar realmente cómo bajan los costos -lo que quiero decir es que se extrae más material del mismo lugar- y un gasto menor de obra.

Me gustaría saber si controlan efectivamente que la vial que saca el material licitado y el privado no lo comercialicen o lo utilicen para otras obras que no están licitadas, tomando en cuenta que el Ministerio de Transporte Obras Públicas solo exige una declaración jurada del privado, donde se dice que sacó el material acordado y no tenía guía. O sea, no hay una guía que respalde información del material que se saca; no hay estudios que digan cuánto metraje sacaron del pozo que hicieron. Cuando uno de estos camiones que no lleva guía tiene un accidente, ¿el seguro lo cubre? ¿Les parece correcto que estos camiones no pasen por balanza y que no se cruce información con la guía de la obra, con la empresa y que no se sepa la cantidad que se extrajo? Creo que no hay una información cruzada.

Por otra parte, quiero referirme a un detalle que no es menor. Según la estimación de la Dinamige, los niveles de evasión van del 9,8% al 108,1%, y del 2,7% al 87% de la carga transportada entre 2020 y 2021, respectivamente. ¿Esa diferencia se produce porque no se cuenta con un móvil para controlar la cantidad de guías que se mueven con la explotación minera?

Por otro lado, ¿cuál es la situación actual del dragado del Puerto de Montevideo? ¿Se pudo lograr el dragado a 14 metros? ¿Cuál fue la respuesta de la CARP a este respecto? ¿Hay estudios ambientales autorizados para proceder con el dragado?

En cuanto al puerto de Capurro, quisiera saber cuáles son las obras necesarias. ¿Están en proceso? ¿Qué tan avanzadas están?

En 2018 la empresa Tsakos asumió un compromiso para cambiar el dique, ya que está subestándar; también hay que tener en cuenta el hundimiento del año anterior. En ese sentido, ¿dónde van a colocar el dique en Capurro? ¿En qué estado se encuentra? ¿Tiene autorización para estar ahí?

Además, me gustaría saber cuáles son las tarifas portuarias actualmente y qué va a pasar con la actualización tarifaria anunciada por la TCP y que el mes pasado se dejó en suspenso por intervención del Ministerio. En este sentido, me preocupa el riesgo que corre el país al brindar monopolios a los privados.

¿La concepción dada a la TCP -Katoen Natie- afectó la competitividad en el puerto? ¿Esto se ha medido como corresponde?

Por otro lado, me gustaría saber, debido a la situación actual del río Santa Lucía, si se tiene planeado de dónde sacar arena para esta terminal portuaria.

También quisiera saber si las obras de la TCP anunciadas para lo que queda del año y el siguiente afectarán el tránsito a la altura del puerto.

¿Se ha trabajado en conjunto con la Intendencia de Montevideo para buscar una solución?

Por otra parte, ¿cuál es la situación actual del puerto de Atlántida, teniendo en cuenta que estuvo en la agenda de inversiones, pero aún no se ha avanzado?

En lo que tiene que ver con la Dirección Nacional de Hidrografía, todavía no han sido retirados los buques hundidos en el Arroyo de las Vacas, en Carmelo. Nosotros entendemos que esta situación es peligrosa, ya que lo que ocurre allí es muy riesgoso y puede causar graves accidentes. En ese sentido, quisiera saber por qué no se retiraron.

Asimismo, la desembocadura del Arroyo Carrasco -que constituye un límite entre Montevideo y Canelones- ha cambiado su cauce, lo que afecta a las casas próximas. Por lo tanto, me gustaría saber qué se está esperando para comenzar con las obras. Capaz que se está esperando que Montevideo crezca más. ¿Se tiene pensada alguna solución?

Siguiendo con el río Santa Lucía, y atendiendo a la crisis hídrica que nos está afectando, quisiera saber cuál es su estado actual. ¿Han sido atendidas las denuncias realizadas por el intendente Orsi? ¿Las maniobras denunciadas han causado un daño de entidad en el río? ¿Es reparable el daño que se está causando? Si es así, me gustaría saber qué estudios se hicieron para comprobarlo.

En lo que tiene que ver con la infraestructura ferroviaria anunciada y el Ferrocarril Central, quisiera saber si en la licitación está incluida la obtención de materiales de cada adjudicación. ¿Se controla la mano de obra ocupada en cada concesión? ¿Se exige que se tome mano de obra local, o se deja a las empresas adjudicatarias que lleven trabajadores de Montevideo a Artigas, por ejemplo?

Señor presidente: voy a colaborar con la Mesa, y no voy a hacer las preguntas que tengo en las otras tres hojas, porque veo que no se está prestando atención a lo que estoy diciendo.

Muchas gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Como le dije cuando lo interrumpí, me parece que muchas de esas preguntas -lo digo con sumo respeto- no tienen nada que ver con el objeto de la convocatorias, pero lo único que yo hago es coordinar y moderar el funcionamiento de la Comisión. Lamento que no se respete el criterio adoptado por la Mesa, pero, la libertad es libre, y cada uno es grande y sabe lo que hace.

**SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).-** Voy a ser muy breve.

La primera de las consultas que quería hacer ya la formuló la diputada Olivera, y tenía que ver con el nuevo concepto del fideicomiso de movilidad sostenible. Solo quería que se hablara más a fondo sobre el tema y que se hiciera referencia al proceso de elaboración, ya que tengo entendido que no solo se hizo con la participación del Ministerio, sino también de técnicos con amplia experiencia en la elaboración de este tipo de proyecto; incluso, han trabajado con la Intendencia de Montevideo.

Por otra parte, quería hacer una consulta con respecto al Ferrocarril Central, aunque en ese tema avanzamos cuando el diputado Tierno hizo sus consultas. Cuando se hizo referencia a esa reunión se habló de compensaciones y mitigaciones, teniendo en

cuenta las cuestiones que se tuvieron que resolver debido a los problemas que tuvo el trazado.

Entonces, como me intimaron a que las consultas fueran de carácter presupuestal, solo voy a preguntar cuánto le cuesta ese convenio -que sería muy bueno conocerlo- al Ministerio.

Muchas gracias.

**SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).**- En primer lugar, quiero saludar a la delegación.

Por otro lado, me gustaría que alguien tomara lo que voy a plantear como una moción, porque toda esta temática es muy importante para la Comisión de Transporte. Por tanto, señor presidente, quisiera saber si se puede mocionar para que la versión taquigráfica de la reunión de hoy se remita a la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Diputados, porque nuestra intención -el presidente de dicha Comisión no está presente, pero, seguramente, estará de acuerdo con lo que estoy planteando- es seguir analizando este tema; sin duda, vamos a invitar al diputado Sodano y al resto de los diputados, porque entendemos que la temática, perfectamente, puede ser analizada -no cabe la más mínima duda- en ese ámbito.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Oportunamente, se valorará su solicitud.

(Interrupción del señor representante Sebastián Valdomir)

—Puede continuar en el uso de la palabra para realizar preguntas en función de la presentación realizada, y le pido, por favor, que respete el criterio de la Mesa que, en definitiva, es el criterio de la Comisión.

**SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).**- Gracias, señor presidente, por atender mi solicitud.

Por otra parte, si el señor ministro lo entiende conveniente, me gustaría que una de las preguntas que voy a formular -por su tenor- sea respondida en primer lugar, no porque sea más importante que el resto, pero como se planteó que hay una presunción de corrupción, me gustaría que cuando formule esa pregunta, sea disipada rápidamente.

Lo primero que quiero decir, señor presidente, al margen de las tres preguntas que voy a hacer, es que este gobierno, a diferencia del anterior, ha dado participación a los directores de la oposición cuando han sido convocados, por ejemplo, a la Comisión de Transporte. Lo digo porque integré el directorio de AFE en el anterior período de gobierno, y nunca, nunca fui invitado absolutamente a nada, ni a una reunión de la Comisión de Transporte ni a una interpelación, ni a un llamado a sala. Por lo tanto, en este gobierno hemos avanzado, y eso lo quiero dejar bien claro.

Voy a comenzar con la primera pregunta.

En el período anterior hubo una inversión de US\$ 5.000.000 -dólar más, dólar menos- para la implementación del Sistema de Autorización de Uso de Vía, pero no se concretó, por lo que me gustaría saber, ya que se habló del tema, en qué etapa se encuentra.

Por otro lado, el vicepresidente de AFE habló de los inmuebles, por lo que me gustaría que él respondiera la pregunta que voy a hacer ahora, y otra que formularé después.

En su momento, como integrante del directorio de AFE durante el período anterior, nos opusimos a una resolución que se tomó por mayoría para que la potestad de definir

los alquileres de hasta determinado monto quedara a cargo del gerente general porque se impedía que el directorio tomara conocimiento de todas las operaciones, de arrendamiento, de alquiler y económicas. Pues bien, nos gustaría saber cómo está ese tema, fundamentalmente a la luz de que me consta que este directorio ha tomado un nuevo rumbo -y positivo- en esta materia. Sobre esto también quiero poner otro ejemplo.

En el período anterior fuimos los que generamos que se empezara a pagar los gastos comunes a la sede central de AFE; prácticamente se debía \$ 1.000.000. También queremos saber qué pasó con esa grave irregularidad del período anterior.

Voy al tema de la presunción de corrupción. Acá, el señor vicepresidente habló de una empresa que se contrató en el período anterior a los efectos del desmalezado en lo que es la remesa de Peñarol, y dijo que era una empresa de Rocha. Bien, yo tengo que consultar esto hoy porque el expresidente de AFE era de Rocha. Entonces, yo quiero saber si existe o no alguna vinculación al respecto. Acá se habló de presunción de corrupción, y quiero aclarar, señor presidente -y a todos los que están presentes en la sala-, que a mí me tocó, en su momento, frenar actos de corrupción en AFE cuando se intentó adjudicar una licitación a una empresa compañera para hacer determinado trabajo de la Lista 711. Hablo de frenar un caso flagrante -en su momento- de una obra que nunca se hizo y que se quiso cobrar por parte de un empresario que fue excandidato a diputado y exconcejal por la Lista 711.

Pido disculpas al señor ministro, pero para mí esto no puede pasarse por alto. Acá se manejó la presunción de corrupción, y me gustaría que esta pregunta fuera una de las primeras en responderse. Pido, por favor, al señor presidente de AFE que pueda canalizarla.

**SEÑOR REPRESENTANTE DALMAO (Daniel).**- Nuestras preguntas van a estar referidas al departamento de Salto. Por lo tanto, van a tener un carácter mucho más aldeano que las preguntas importantes que los anteriores colegas vienen formulando.

Saludamos al señor ministro y a la delegación que nos visita, por supuesto.

El Municipio de Belén, el que está más al norte del departamento, en la frontera con Artigas, tiene dos accesos: uno principal a la altura del kilómetro 556 y otro, unos kilómetros más al norte, secundario, pero que si estuviera en mejores condiciones simplificaría mucho el acceso viniendo desde el norte.

Sabemos que hubo contactos del señor diputado Lima con el Ministerio en cuanto a algunos trabajos realizados en esos dos accesos: en el principal -en lo que tiene que ver con el cambio de luminaria y con la canalización del acceso- y en el del más al norte en cuanto a la iluminación y a la probable señalización. La consulta es saber en qué está esto y si podemos tener una idea de en qué momento se podría concretar.

En la Ruta N° 31 -una de las dos rutas que atraviesan el departamento- tenemos arreglos espaciados y, luego de una conversación anterior con el Ministerio -creo que el año pasado-, se había quedado en concretar el tramo desde la ciudad capital -desde Salto- hacia el entronque de la Ruta N° 31 con la Ruta N° 4. Me gustaría saber qué nos puede decir el señor ministro sobre la calidad de los trabajos y sobre la posible durabilidad por las dificultades que puedan darse allí.

En la otra ruta, la Ruta N° 3, sabemos que hace un tiempo que se viene trabajando. La extensión en los tiempos, por lo menos para los que vivimos en el departamento, ha sido preocupante, aunque hay trabajos continuos, que también han requerido algunas reparaciones. Hablo de reparaciones sobre las obras nuevas. Por eso, nos preocupa la calidad de las obras. Allí, lo que se ve un poco más retrasado -para los

que vivimos ahí, en alguna medida, es importante- es la señalización de ese tramo ya reparado, sobre todo la horizontal, porque en lo que hace a la seguridad en el tránsito nocturno es importante. Hay tramos extensos sin señalización.

Otra consulta refiere al puerto de barcazas en la zona de Corralito, en la desembocadura del río Daymán, en el río Uruguay. Tengo entendido que hubo una propuesta del gobierno departamental y que hace un tiempo se viene trabajando. Es más: con el ministro anterior se había quedado en el compromiso de realizar informes fundamentales para poder avanzar en lo que tiene que ver con los estudios de factibilidad y de impacto ambiental. La consulta es en qué situación está la posibilidad de que se realicen esos estudios porque eso nos permitiría seguir avanzando en ese proyecto.

Por último -se trata de una consulta realizada ya por un señor diputado integrante de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, supongo-, se anunció bastante en Salto habilitar la conexión por tren con la ciudad de Concordia. Hubo anuncios en el sentido de que era un hecho concreto, pero quiero saber en qué situación está eso y qué posibilidades reales hay para que se concrete.

Respecto al transporte ferroviario, cuando se trabajó con el presupuesto -con la presencia aquí del ministro anterior, Heber-, se habló de lo siguiente. Sucede que Salto no tiene conexión ferroviaria hacia el sur y que falta recuperar un tramo desde una localidad al norte de Paysandú hacia Salto; eso permitiría la conexión con el resto del país. ¿En qué está eso? ¿Realmente se va a avanzar como se dijo cuando se discutió el presupuesto?

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Como bien dijo el señor diputado Valdomir -creo-, arrancamos a la hora 10 y 15, hasta la hora 12 y 30 tuvo la palabra el señor ministro; arrancamos a la hora 12 y 30 con las preguntas y ahora es la hora 14 y 30. Seguramente, el señor ministro y el Ministerio van a tener una buena capacidad de síntesis como para responder todas las preguntas o todas aquellas que correspondan a la materia y al objeto de la convocatoria. Eventualmente, restarán algunos unos minutos por si algún señor legislador o alguna señora legisladora quiere hacer preguntas puntuales sobre los artículos ya explicados por el señor ministro y por el director Labandera.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** No sé si voy por orden o por cómo se plantearon las preguntas.

Al planteo que hizo el señor diputado Lereté, de verdad, no sé si el directorio de AFE tiene alguna información, porque solicitó prioridad. Hago lo que usted me diga, señor presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** ¿Prefiere que haga uso de la palabra el presidente Pollak o el vicepresidente Osta?

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Prefiero que haga uso de la palabra el doctor Gustavo Osta.

**SEÑOR OSTA (Gustavo).-** Con respecto a la pregunta relacionada al sistema AUV -es cierto que insumió una inversión de US\$ 5.000.000 y que no estuvo en funcionamiento en tiempo-, debo decir que ahora se ha avanzado, pero de eso va a hablar el presidente Pollak.

Con relación a la empresa de desmalezado a que hice referencia cuando expliqué por qué durante el año 2022 habíamos firmado un convenio con el Ministerio de Desarrollo Social y la Dinali para que el trabajo de desmalezamiento de Peñarol lo hicieran cuarenta y cinco funcionarios a un costo determinado -que se explicó que era de \$ 4.000.000-, nosotros destacábamos que habíamos preferido ir por esta solución, en

tanto se cumplía con un objetivo en un inmueble muy importante -son casi 15 hectáreas- y, a su vez, se desarrollaba una política de contenido social, apuntalando una política del Ministerio en ese sentido. Habíamos preferido ir por este camino, porque el último antecedente que existía sobre el intento de hacer ese trabajo de desmalezamiento en la Estación Peñarol, había resultado frustrado porque una empresa que se había contratado directamente por una compra directa no había podido desarrollar ese trabajo luego de varias instancias. Esto fue en el año 2019 y creo que el entonces director Lereté no estaba en el directorio. Lo que puedo decir de eso -porque surge del expediente- es que, por ejemplo, hay un informe del 25 de abril de 2019 redactado y firmado por uno de los gerentes que deja claro que de acuerdo a lo solicitado por el presidente se contactó a la empresa RF para que realizara el desmalezado de las zonas 1, 2, 3, 4 y 6 y a la empresa Retromax para que hiciera el desmalezado de la zona 5. Del mismo informe surge que el gerente explica que esta oficina no tenía antecedentes laborales de esta empresa, pero dice que sí se encontraba realizando trabajos de albañilería en la empresa SELF. Eso surge del expediente en el mismo momento y es algo que aún no lo he calificado, pero -habida cuenta de lo que manifiesta- se está estudiando, investigando y podría tener una derivación penal. La calificación final después correrá por la justicia. Si se refiere a eso, esto es lo que objetivamente surge del expediente que se estudió en el momento de ir por la vía de un convenio con la Dinali.

**SEÑOR REPRESENTANTE VALDOMIR (Sebastián).**- Pido la palabra para por una cuestión de orden.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Tiene la palabra el señor diputado.

**SEÑOR REPRESENTANTE VALDOMIR (Sebastián).**- No es tanto por la pregunta, sino por la respuesta que acaba de dar el vicepresidente de AFE. Claramente, la respuesta refiere al 2019 -como él mismo dijo- y no tiene nada que ver con la rendición de cuentas 2022.

Lo que voy a señalar son dos cosas: si este va a ser el criterio de trabajo, toda la delegación va a tener que responder todas las preguntas que se hicieron -algunas referidas a consideraciones sobre la rendición de cuentas y otras a consideraciones políticas-, porque si no se va a tratar de una desigualdad flagrante de que la delegación responde lo que quiere y me parece que ese no es el término.

Como estamos apretados de tiempos diría que nos enfocarnos en lo que tiene que ver con la Rendición de Cuentas 2022 o reagendamos para que el Ministerio de Transporte vuelva a responder las preguntas que se le hicieron en la jornada de hoy. Claramente, ni la pregunta señalada ni la respuesta recién registrada tienen que ver con la Rendición de Cuentas 2022. Así que en caso de que esto continúe, pediríamos un intermedio para acordar un criterio de finalización de la reunión de la Comisión.

Gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- La Mesa comparte la propuesta del señor diputado Valdomir en cuanto a pedirle a la delegación ceñir sus respuestas a lo que tiene que ver con la rendición de cuentas, que para eso estamos.

De todas formas -no solamente el caso del señor diputado Lereté y no voy a decir todos porque sería una injusticia-, muchos legisladores y legisladoras han preguntado por aspectos que no tienen que ver. Entonces, de la misma forma que se lo permitimos al señor diputado Lereté, hemos actuado de forma más que generosa con todos los señores diputados.

Por lo tanto, como comparto el criterio le vamos a pedir a la delegación que, en función de lo apretado del tiempo -no solo por esto, sino porque es lo que corresponde-, hable de la Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal 2022.

(Interrupción del señor representante Alfonso Lereté)

—Señor diputado Lereté: lo escuché, entiendo su planteo, la pregunta fue hecha y respondida, así que colabore con la Mesa y con la Comisión. Le pido que si tiene algún planteo para hacer lo formule el coordinador del Partido Nacional, Álvaro Rodríguez Hunter, en nombre de la bancada. Si no hay ningún planteo en su nombre, le voy a dar la palabra al ministro para que continúe con su intervención.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Siempre que comparecemos tratamos de evacuar todas las consultas y ojalá que podamos cumplir con ello, aunque son muy extensas. Quizás algunas no se respondan por falta de información porque -como se imaginarán- no tenemos todas las respuestas acá y no quisiéramos cometer errores que suministren una información inadecuada. Hay temas que tienen que ver con otros organismos y me preocupan al igual que a algunos diputados. Por ejemplo, el de extracción minera, que va más allá del Ministerio y con gusto responderemos lo que a nosotros nos compete, pero hay otras preguntas -por lo que hemos podido apreciar- que tendrán que ser dirigidas tanto al Ministerio de Ambiente como a Dinamige, como corresponde.

Volviendo al punto, quien comenzó con las consultas fue el señor diputado Olmos y planteó algunas incertidumbres y dudas que con gusto vamos a evacuar.

La primera apreciación que quiero hacer es que el plan de obras del Ministerio de Transporte en su gran mayoría -me atrevo a decir superior al 70%- son del propio Ministerio. Las iniciativas privadas que le preocupan al señor diputado Olmos, esta Administración, y este ministro en particular, si ha aprobado cuatro son muchas porque venían, en su gran mayoría, todas de la Administración anterior. Tampoco hemos querido seguir atendiéndolas porque entendemos que no es el camino. Creo que el Estado uruguayo tiene que tener iniciativa propia y es lo que estamos haciendo en el Ministerio. Hemos analizado y respetado las que estaban presentadas porque me parecía que no correspondía venir y borrar de un plumazo todo lo que estaba. Pero a los que nos piden presentar nuevas iniciativas les decimos que, salvo aquellas que tengan algo de innovador, no entendemos oportuno que el Estado uruguayo siga atendiendo y recibiendo iniciativas privadas con temas que ya conocemos dentro de la Administración; comparto plenamente eso.

Quiero dar la tranquilidad de que esta Administración ha recibido muchas iniciativas privadas de la Administración anterior e, incluso, muchas licitaciones y PPP; bueno, un sin número de iniciativas que venían de la Administración anterior. Este es el criterio de este ministro en la Administración actual. Digo esto para su tranquilidad.

Con respecto a la otra preocupación que se da sobre los Cremaf, está establecida una asignación que fue acordada con el equipo económico en base a la ejecución de los Cremaf y a las necesidades que tenemos de recursos para el año 2024 y 2025 en coordinación con la Corporación Nacional para el Desarrollo. Esos montos están establecidos porque depende de la ejecución lo que vamos a necesitar y ahí no tenemos previstos -ante su preocupación- subsidios extraordinarios, por lo menos, en este momento y no creo que lo tengamos. Hubo un apoyo presupuestal del equipo económico el año pasado como consecuencia de necesidades que se nos generaron con la Corporación Vial para atender muchas obras que no estaban consideradas como prioritarias. Tuvimos que atender obras que fueron mal hechas por la Administración

anterior y las tuvimos que hacer ahora; por supuesto, no estaban consideradas en el plan. Fíjense que tenemos una estimación de obras que se inauguraron al finalizar del período anterior que superan los US\$ 180.000.00 y que las tuvimos que volver a hacer: llámese Ruta N° 30 o Ruta N° 23. Eso llevó a tomar una decisión no planificada, que requiere de recursos extraordinarios. Fueron solicitados, dentro del espacio que tuvo el equipo económico, para poder atender alguna de esas situaciones. Muchas de esas obras ya están ejecutándose, con un porcentaje de avance significativo.

Para este año previmos intervenir en la Ruta N° 45, que es otra de las que está con dificultades. Ya se está interviniendo en la Ruta N° 90. Menciono alguna de las tantas rutas. Como ya lo dije acá, para mí fue un error intervenir con obras de construcción inadecuadas para la necesidad del transporte. Comparto lo manifestado por el diputado en cuanto a que hay que mirar en un contexto de la realidad del transporte de hoy; no podemos seguir mirando los cálculos de transporte de diez años atrás.

Para dar tranquilidad, les digo que estimamos que lo que se requiere es lo que está establecido en el artículo 234. Si hay alguna otra necesidad, no solo se lo solicitaremos a Economía -que habrá que fundamentarlo muy bien-, sino que también, cuando rindamos cuentas, lo explicaremos de la misma manera que lo estoy haciendo en este momento.

Ahora me referiré a los peajes. Yo no tengo acá el dato, pero sí recuerdo claramente que en la instancia anterior -creo que cuando vinimos a la Comisión de Transporte- trajimos el dato de la Corporación. Allí se vio reflejado un incremento que justifica este incremento de recaudación. No tengo ahora ese dato; quizás, lo pueda encontrar en la versión taquigráfica. Me acuerdo que había un cuadrito de la Corporación específicamente y se notaba ese incremento en la recaudación. Con gusto, se lo acercaremos, en una etapa posterior.

Con respecto al Ferrocarril Central y adendas quiero decir que estamos a punto de cerrar una nueva adenda. Se firmó un MOU, que es un acuerdo de entendimiento. Pudimos, por lo menos, fijar una fecha de finalización. Se está redactando la adenda. Es más, en este momento se está trabajando; la directora general con el doctor Delpiazzo, lo hacen por parte del consorcio, y hay un grupo de asesores jurídicos que están trabajando en la redacción. Tenemos el compromiso de tenerla pronta antes del 31 de julio. Yo con gusto la enviaría. Me parece que está bueno que tengamos la redacción final. Como ya hemos dicho, son cambios de fechas de finalización de obras, mayores recursos para situaciones imprevistas que se dieron -como mencioné hoy- y monto final de lo que será el costo de repago en la PPP, una vez que finalice la obra; a partir de allí, de acuerdo a la modificación que surja.

Hubo avances en el Centro de Control de Tráfico. Yo creo que ya hicimos mención a la locomotora y a los vagones. La necesidad de AFE es recuperar 300 vagones; lo haremos progresivamente. Se solicitó recuperar 100. Días pasados, acordamos recuperar 100 en el primer año, que es lo que se va a necesitar para estar en condiciones de poder circular. Yo nunca mencioné vagones nuevos; mencioné locomotoras nuevas. Si se interpretó vagones, me corrijo, porque sé corregirme. Pudo haber una mala interpretación. La locomotora sí tiene que ser nueva, por razones obvias. Por razones de seguridad, sí o sí, tiene que cumplir las mismas condiciones que el operador privado. Porque hay señalizaciones y un sistema de comunicación con los que tiene que ser compatible. Es necesaria por la seguridad de los paso a nivel y de las barreras. Allí no puede haber dificultades que nos generen riesgos. Hay vagones de SELF y de AFE; y creo que Ancap también tiene alguno. Hay que adecuarlos al tipo de vía y a la velocidad que se va a requerir para el funcionamiento; ya están trabajando en ello; serán 50 para

este segundo semestre y 50 más para el próximo. Creo que respondí dos consultas juntas. Pero si hay que agregar algo más, lo haremos con gusto.

El Sitrac ya se derogó, quedó sin efecto. Hay un retraso en el sistema de control que nos permita ubicar -como hemos dicho desde el primer día- la circulación de los vehículos y las cargas por rutas nacionales para actuar en consecuencia del tipo de obra que es necesario hacer de acuerdo con la carga. En ese aspecto tenemos definida la necesidad de utilizar un sistema de control a través de GPS. Creo que ya lo mencioné en la Comisión. Nosotros solicitamos, al equipo que viene trabajando en la licitación, tener presente que ese producto no sea único en el mercado. ¿Por qué razón? Porque desde las gremiales hemos recibido a distintos empresarios que ya tienen el GPS instalado. Ya tienen incluido el costo de mantenimiento y ya están monitoreando. Más allá de los que pueda necesitar el Ministerio de Transporte, tienen otros controles de flota. Ellos nos solicitaron -creo que con razón- la posibilidad de que el sistema de control sea amplio para poder compatibilizar todos los GPS que están siendo suministrados al mercado uruguayo. Para hacerlos compatibles tuvimos que hacer un cambio. Se está trabajando en el insumo de todos los GPS que hoy hay a nivel del mercado uruguayo para que la licitación prevea que puedan darle lectura y que la información que solicite el Ministerio de Transporte pueda ser recibida con los que ya tienen. De esa manera logramos dos cosas: reducir la inversión del Estado y utilizar los que ya están colocados, siempre y cuando tengamos la certeza de que la información es la que pretendemos obtener.

Yo sé que, quizás, para ustedes no sea una excusa, pero para mí es importante llegar a licitar cuando todos estemos convencidos de que es el camino más adecuado. Se me podrá decir -como escuché- que costaban 10 unidades indexadas. Este gobierno pretende que no les cueste nada a los transportistas. No podemos seguir cargando tributariamente al transportista. Esa es la idea. ¿Por qué? Porque es un concepto. Por algo dejamos de lado el Sitrac. Lo que vamos a asumir, lo haremos desde el Ministerio. Si, a su vez, al Ministerio le generamos un ahorro porque ya tienen el equipamiento, me parece que se debía considerar el tema. Ese fue el motivo de la postergación. Ya estamos más cerca. También hemos traído alguna experiencia a nivel internacional, que nos está acompañando en este proceso de asesoramiento, para hacer una licitación que nos dé tranquilidad a todos: a esta Administración y también a la anterior, que había encarado un rumbo -más allá de no compartirlo- cuyo objetivo final -que era tener información-, creo, tiene ciertas similitudes. Intentar consensuar las partes, escuchando a la oposición, al gobierno, a los interesados y también a las empresas, es lo que nos ha llevado un poco más de tiempo. Pero tratamos de llegar a algo que no genere más discusiones en el futuro.

Con respecto a la informalidad -más allá de los datos que tenemos, producto del estudio del BID-, quiero aclarar que ya hoy se está notando una reducción. A pesar de no tener el equipamiento, hay más controles; tenemos monitores en los peajes y lugares donde controlar a los vehículos. No pensemos -porque me parece una utopía- que la instalación de cualquier dispositivo de control, automáticamente, va generar cien millones. Eso no lo podría hacer ni el Sitrac ni nada. Sí se va a generar un proceso gradual de reducción de la informalidad. A pesar de no estar colocados, ya se empezó a notar la disminución de la informalidad. Si hiciéramos una nueva consultoría nos marcaría eso, por lo menos, de acuerdo con lo que estamos viendo en la administración.

También hay temas que tienen que ver con Transporte, con Arquitectura.

El avance del centro de control de tráfico me quedó para atrás, y voy a pedir que responda el director de Transporte Ferroviario, Uruguay Graña.

**SEÑOR GRAÑA (Uruguay).**- Es un gusto estar compartiendo esta instancia con ustedes.

El centro de control de tráfico es un tema neurálgico para el sistema ferroviario en el Uruguay, y vamos a compartir dos sistemas. En el año 2016 AFE hizo la compra de un sistema, que se llama AUV (Autorización de Uso de Vía). El 28 de julio del año 2022 este director comienza y retoma negociaciones con el Directorio de AFE y la empresa ART, que es una empresa brasileña, que por distintos motivos no había cumplido el plazo para poner en marcha este sistema, teniendo en cuenta que estuvo la pandemia de por medio. Como dije, en julio se juntaron las partes y se empezó a conversar en cómo llevar adelante el término de ese sistema. El 30 de junio de este año, después de un buen período de trabajo por parte de la gente de AFE y de la empresa, que estimo que se hizo con muy buena voluntad, se comienzan las pruebas, y la semana pasada hemos recibido por parte de los ingenieros de AFE el *okay* del sistema. Es decir que esa parte comenzó a funcionar y a estar controlando los trenes, que no son de la línea Ferrocarril Central, sino que son los que van a circular en el resto de la vía. Se puede ver perfectamente dónde está ocupada la vía a través de esa máquina. Creo que es una muy buena noticia con respecto al centro de control.

La otra parte del centro de control es el sistema ERTMS, y estamos esperando que el grupo constructor lo ponga en funcionamiento, nos entregue y nos haga el asesoramiento de funcionamiento, como está establecido en el contrato. Por lo tanto, en la tarea que está llevando adelante la Dirección estamos muy atentos a ese punto que -como decía- es neurálgico. Por supuesto que tenemos el asesoramiento de asesores externos de mucha confianza en el sistema porque es un sistema que no se conocía en Uruguay. Entonces, estamos todos acompañando el proceso de puesta a punto de esa obra que el Estado uruguayo respetó.

Gracias, señor presidente y señor ministro.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- El señor diputado Olmos tenía alguna duda sobre si se tercerizaba o no el control. El control va a ser nuestro. Lo digo para que quede claro. El control va a ser de la Dirección, lo que sí vamos a hacer es un contrato de por lo menos un año, o hasta dos, de asesores internacionales que conocen la operativa para ir preparando gente y tener la tranquilidad de que haya un control adecuado.

El control no es del privado ni es el privado el que lo va a operar ni nada por el estilo. Es el Estado el que se va a hacer cargo y va a ser el responsable del control.

Tengo entendido que me quedó pendiente una pregunta sobre el personal de AFE. Como sabrán, se viene haciendo un trabajo con los funcionarios a través de la Dirección General y del Área Financiero Contable; está por acá el contador Palleiro. Estamos en pleno proceso de transición del pasaje de la infraestructura de AFE, que pasó a partir del 1° de enero, pero todavía no hemos terminado la transición. Se está trabajando con el sindicato y los gremios; obviamente, con los funcionarios y el equipo nuestro, y queremos poder cerrar el acuerdo dentro este mes o el próximo. Hay muy buen diálogo entre las partes. Algunos van a quedar vinculados a AFE y otros al Ministerio. Hasta ahora se está trabajando bien. Además, ha habido un acuerdo con algunos funcionarios que tienen cierta edad, que han solicitado un retiro incentivado. Estamos trabajando con la OPP, y hay voluntad en aquellos lugares en los que no les convenga trasladarse y sea más conveniente retirarse. Todo eso es lo que se está terminando de cerrar, y estimo que no vamos a tener dificultad porque hay muy buen diálogo entre las partes. Por supuesto que se asegura la fuente laboral, tanto en AFE como en el Ministerio, que es lo que importa.

Con respecto a la conectividad aérea, le voy a pedir al subsecretario que informe acerca de lo que tenemos. Tendríamos que haber traído al director de Transporte Aeronáutico -se me pasó a mí- y también digo que no vinieron los directores de AFE porque yo avisé, y no sabía. A mí no me molesta para nada que estén, al contrario. Para la próxima convocatoria lo voy a tratar de tener presente para que nadie quede sin venir. Creo que los invitamos la otra vez, y pido disculpas si hubo una omisión. No fue ninguna otra situación.

**SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Saludo a los señores legisladores de la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda de la Cámara de Diputados.

En lo que tiene que ver con la inquietud del señor diputado Olmos, queremos decir que se ha venido desarrollando un trabajo conjunto en el ámbito de la Junta Aeronáutica con el Ministerio de Defensa Nacional, la Cancillería, el Ministerio de Turismo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Fuerza Aérea.

Todos sabemos la afectación que tuvo la pandemia en materia de conectividad para nuestro país, y el objetivo que se ha trazado este gobierno y los distintos actores vinculados al tema, para poder generar nuevas posibilidades de conectividad y poder recuperar los niveles prepandemia en esa materia.

Podemos decir que a la fecha tenemos cifras auspiciosas. Estamos en un 85% de recuperación de la conectividad vinculado a las cifras prepandemia. Acá quiero destacar el trabajo de los organismos públicos mencionados y también el del concesionario, el Grupo Aeropuertos, concesionario de ocho aeropuertos en nuestro país, que también trabaja en forma mancomunada con los distintos organismos públicos y los agentes privados de turismo para poder mejorar la conectividad de nuestro país. Tenemos permanentemente reuniones y acercamientos con aerolíneas que operan en la región, y distintas solicitudes. Todos sabemos que la posición geográfica de nuestro país y el hecho de no tener un *hub* aeronáutico muchas veces conspira con los deseos de la conectividad que quisiéramos tener, pero eso se suple con trabajo y con gestiones. Tenemos permanentemente interés de aerolíneas y solicitudes concretas. Por ejemplo, la semana pasada se anunciaba que la empresa Andes empezaba a operar el destino Bariloche en conexión con Montevideo y Punta del Este, atado al pico de temporada turística de mitad de año -de julio-, y también para vuelos charter y algunos cabotajes. Se operan algunas líneas así; otras con carácter permanente; otras solicitan más frecuencias, y otras solicitan cancelar por temporadas bajas y retoman en la temporada fuerte de verano. Eso es propio de la dinámica del sector. Hoy estamos en un 85% de conectividad y nos parece que es auspicioso, después del duro golpe que ocasionó la pandemia para las aerolíneas y la conectividad aérea.

Paralelamente, través del Ministerio de Defensa -no somos nosotros- se está trabajando en la binacionalidad del aeropuerto de Rivera, que nos parece una oportunidad interesante para ese aeropuerto del norte del país a efectos de poder generar una conectividad importante, sobre todo, a nivel de cargas en esa región del noreste de nuestro país.

Para culminar y no extenderme, digo que vienen avanzando bien las obras de mejora que se están desarrollando en las infraestructuras de seis aeropuertos en el interior del país, en el marco del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales. Carmelo fue inaugurado en diciembre de 2022 con una inversión de US\$ 10.500.000 y está funcionando. Tenemos en obra los aeropuertos de Salto y Rivera. Está previsto que el primero se inaugure en diciembre de este año y el segundo en noviembre de este año,

y quedan para el año que viene previstas las obras en los aeropuertos de Durazno, Melo y Paysandú.

Antes de terminar, cabe acotar que Durazno, Melo y Paysandú son para el año que viene, pero a fin de mes Durazno estará inaugurando un radar nuevo que se estará incorporando a esa terminal aérea.

Ese es el panorama de lo que tenemos en materia de conectividad aérea y el estado de situación de los principales aeropuertos de nuestro país.

Gracias.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Estaba leyendo las preguntas que creo entregó la bancada del Frente. Capaz que así se contempla a todos los que hicieron la consulta; si falta alguna, me lo dicen. Creo que algunas preguntas ya las respondí.

En cuanto a si se estima un aumento de los contratos Cremaf, debo decir que sí. Ustedes recordarán que teníamos previstos US\$ 650.000.000 de contratos Cremaf y hemos acordado US\$ 900.000.000 de contratos Cremaf, lo que vamos a incorporar mediante esa modalidad de ejecución. Ya lo tenemos conversado con el Ministerio de Economía y Finanzas y con la Corporación para que a futuro quede delimitado.

Ante la pregunta que me hacen respecto a cuánto podría quedar de Cremaf a pagar, estimemos que si son US\$ 900.000.000 y vamos a estar pagando en estas dos partidas US\$ 70.000.000 más o menos, van a quedar comprometidos unos US\$ 800.000.000 y algo, como ocurre habitualmente en las administraciones. Por supuesto, es mucho menos que lo que recibimos, ¿no? Porque solamente en las PPP superamos los US\$ 2.000.000.000, entre el ferrocarril y las PPP viales. Obviamente, estamos pagando muchas de esas PPP y el Cremaf va a ser mucho menos comprometedor hacia adelante para las nuevas administraciones. Es bueno destacarlo también porque he sido cuidadoso en no hacer lo mismo que nos hicieron otros; lo digo por las dudas. Así que tranquilidad, que si hay alguna duda, me la hacen llegar. Soy el más interesado en no dejar complicaciones para adelante porque nadie sabe a quién le toca, y quiero que al que le toque no le suceda lo mismo que me sucedió a mí. Es simplemente eso.

Con respecto a otras preguntas que surgen de esta lista, lo relativo a los peajes ya lo estuvimos charlando. Vamos a pedirle a la Corporación que nos mande las recaudaciones; ya tenemos datos evidentes de ese aumento que ellos planifican. Esto no sale del Ministerio; sale directamente de la Corporación.

La pregunta relativa a CVU de 2023 es lo que ya mencionamos. Y con respecto a 2024 y 2025 es esta partida extra de subsidio para CVU, que figura en el artículo 234 del proyecto; va a la CVU y se agregan los US\$ 88.000.000 que habitualmente tiene CVU de subsidio anual correspondiente.

Respecto a si se ha cumplido la estimación de la recaudación de los peajes, estimo que sí. Inclusive, la versión que tenemos es que fue superior.

En cuanto al contrato de 14 de noviembre con la empresa Ciemsa para la implementación del sistema de fiscalización electrónica, ya hicimos mención.

Nos preguntan acerca del monto acordado de dicho contrato de US\$ 68.000.000 a un plazo de doce años y de los pagos correspondientes a este contrato. No hay una presupuestación reflejada en la rendición, porque está claramente comprobado que la recaudación es muy superior al compromiso de deuda que estamos contrayendo.

En todos los casos en que hay sistemas de control por radares, la recaudación es mucho mayor. Por las dudas, quiero aclarar algo y aprovechar ahora. Ante alguna pregunta que surgió, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no está cobrando una sola multa de ningún radar. Cero peso de multa para el Ministerio de Transporte. Los organismos que hoy están cobrando por multas son las intendencias departamentales o la Policía Caminera, con esos aparatos móviles que se ven en algunas rutas nacionales. El Ministerio no está cobrando; todavía está terminando la normativa para el cobro de la multa y no se está aplicando multa alguna ni recibiendo ningún recurso por multas de radares. ¿Está bien?

Hay una pregunta que refiere al trazado definitivo de la Ruta N° 1, que permitirá conectar Colonia con Rocha. Respecto a la Ruta N° 1, hay una iniciativa privada -ya está aprobada- en el tramo que queda hacia Colonia. Ahora, se va a licitar esa iniciativa privada para el primer tramo hasta Riachuelo; digo ahora porque está largándose la licitación, si no es este mes, posiblemente la primera quincena del mes que viene. Es decir que ese tramo es el primero que vamos a ejecutar para poder subsanar algunas dificultades de trazados, etcétera, que había planteado creo que el señor diputado Viera. Comparto con él que la iniciativa privada ya esté resolviendo un nuevo trazado que no afecte a las palmeras y que, a su vez, finalmente solucione el tema. Pero la licitación que se va a presentar ahora va a ser hasta Riachuelo para luego hacer una reunión y presentar la segunda licitación, una vez que todos tengamos tranquilidad al respecto.

Existe otra pregunta acerca de la duplicación de la Ruta N° 5, sobre que se solicitó información a la CVU y no han tenido la respuesta esperada y que los documentos de acceso público en la web no demuestran la presencia del contrato Cremaf, como se había anunciado. A ver. No sé lo que respondió la CVU. Lo que les puedo decir es que el contrato -lo dije acá- por la Ruta N° 5 lo habíamos iniciado en dos tramos: el tramo sur como consecuencia de una concesión a Hernández & González que ya arrancó y el tramo norte, que arrancó con una ampliación de una licitación que estaba vigente. Esos dos tramos iban a mantenerse bajo esa metodología y estábamos evaluando la posibilidad de que un tramo de los del norte pudiera ser a través de una licitación Cremaf y el otro tramo, el que ya habíamos arrancado, por ampliación, porque cuando asumimos la obra ya había comenzado.

Lo que sí negociamos con la empresa para no tener que hacer un llamado por un tramo tan chico es que ese precio Cremaf es el mismo, y eso nos permitió tener la certeza de que esa ampliación tiene un valor de referencia de mercado claramente demostrable; nos da tranquilidad a todos y no tenemos que generar un nuevo proceso licitatorio por un tramo tan chico.

Por tal motivo, se amplió en esas características el monto que se mencionó, que no solamente va destinado a ese tramo, sino también al mantenimiento hacia el norte de un tramo que todavía está en condiciones de ser mantenido. Estamos extendiendo ese mantenimiento hasta fines de 2025 para que cualquier administración que asuma tenga la tranquilidad de que todas las obras de mantenimiento van a estar contratadas hasta fines de 2025, es decir tendrá un plazo prudencial para hacer nuevos llamados o hacer otras ampliaciones.

Eso es lo que puedo referir sobre la Ruta N° 5. Obviamente, podemos compartir los valores. Claramente trabajó la Dirección Nacional de Vialidad. Creo que trabajaron el ingeniero Bilinski con Cristina, que son quienes pelean los precios habitualmente en el Ministerio; son los mismos de siempre y lo pelean en este caso con valores de referencia porque estamos haciendo licitaciones y tenemos licitaciones muy cercanas en el tiempo.

Hay otra pregunta que dice que se han realizado cambios sustantivos en el estándar de pavimento de las Cremaf de la Ruta N° 5, pasando de carpeta asfáltica a hormigón y que este cambio no supera el límite del 5%. Está perfecto, sí; creo que también le responderé al señor diputado Sodano.

Obviamente que si tuviéramos la oportunidad de que cuando se licitan obras nos ofrecen hacer todas las rutas de hormigón al mismo precio, se podrán imaginar que lo aceptaría todo. El cambio fue ese; hubo voluntad puesta de manifiesto de los oferentes de hacer la obra en hormigón al mismo precio porque se dio la coyuntura en ese momento de que por la guerra se había disparado el precio del asfalto, y entonces, optaron por ofrecer esa obra en hormigón. Es por eso, nada más. Lo demás estaba contratado en mezcla. Es más; esta obra también había sido con un llamado para hacer con mezcla asfáltica. Lo que sucedió fue eso. Cuando disparan los precios del asfalto, vienen y nos presentan una propuesta porque hicieron un acuerdo con Ancap y Cemento Artigas en el que lograron bajar el costo del hormigón y llegaron a un número que podrían proponer a la Administración.

Debo destacar que en primera instancia pidieron un 10% más y, obviamente, no lo autorizamos porque el objeto no pedía hormigón. Yo no puedo cambiar y pagar más por algo que no está en el objeto. Cuando vuelven y ofrecen al mismo precio, tengo la posibilidad de decir: "Hago una obra que va a durar cinco o diez años más al mismo precio y, por más que me observen, lo defiendo en cualquier cancha y nadie lo va a poder recriminar"

Eso fue lo que sucedió, no es que hagamos unas sí y otras no porque se nos ocurrió. El llamado era todo en mezcla asfáltica. Ante esta experiencia, quizás para adelante se pueda planificar un llamado en hormigón. Es más; hay lugares para los que ya se están haciendo llamados en hormigón, como en la Ruta N° 8. En el pasaje por Treinta y Tres se hizo un llamado todo en hormigón. Es recomendado desde el punto de vista técnico en los lugares que hay pasaje urbano, que hay mucho frenaje y arranque, considerar el hormigón como obra más conveniente. Así que ya tenemos algunas licitaciones que se están haciendo en hormigón. Me temo que si la hago hoy en hormigón, va a salir mucho más caro y desordena la planificación, porque hoy volvió el asfalto a la normalidad; eso fue muy coyuntural.

Otra pregunta dice que el Ministerio tiene aún en carpeta el proyecto de extensión del anillo perimetral de la Ruta N° 5. Sí, lo tenemos. Hay una iniciativa privada, que está aprobada en su totalidad, en todo el anillo perimetral; no es solamente la Ruta N° 5 con la Ruta N° 1, sino también hasta la Ruta N° 101. Lo que vamos a licitar es un primer tramo. Habíamos hecho un llamado a licitación de la Ruta N° 1 a la Ruta N° 5. Como ustedes sabrán, el monto presentado excedió ampliamente los presupuestos de escritorio. Por tal motivo, lo declaramos desierto. Ahora, estamos revisando un tramo más corto, por lo menos para dar comienzo a esa obra que para Uruguay es vital, para la infraestructura vial, lo que nos permitirá, con los recursos que tenemos dentro del período, atender una obra inicial dentro de esa situación.

Con respecto a ese tema y a la preocupación de algún diputado que había preguntado sobre la temática ambiental, la licitación se va a hacer, por supuesto, con la autorización ambiental. Hay una audiencia pública que está establecida por Dinacea, una vez que se adjudica la obra o se abre la oferta para hacerla en ese momento; vamos a cumplir con todos los requisitos. Sin duda que no vamos a generar ningún impacto negativo. Entiéndase que no es una obra que genere algo extraordinario; es una obra vial. No estamos hablando de una obra de riesgo industrial ni de situaciones complejas; igualmente, hay que hacerlo y vamos a cumplir con todos los requisitos.

Con respecto a la pregunta del diputado Viera sobre el arroyo Colla en Rosario, debo decir que sí, lo teníamos planificado, pero la situación desde el punto de vista técnico nos hizo pensar que allí hay que hacer un baipás. Por tal motivo, estamos revisando la ubicación del puente, que no va a ser la que estaba prevista inicialmente, porque hay una situación de conflicto entre lo urbano, lo productivo y el exceso de tránsito, más si se hace un puente nuevo. La postergación se debe a eso y en cuanto lo tengamos resuelto, informaremos. La voluntad todavía está encima de la mesa, pero al hacerlo con baipás incluido el monto a invertir es mayor y tenemos que ver cómo lo calzamos dentro de la planificación. Es por eso que no lo hemos hecho aún.

El tramo de la Ruta N° 19, Villa del Carmen- Casa Sanz, ya está licitado y está por comenzar la obra con la empresa Díaz Álvarez.

En cuanto al tramo Cerro Chato- Casa Sanz, la iniciativa privada se está terminando de aprobar. Pedimos modificaciones y la idea es licitar el mes que viene. Una está por empezar y la otra para licitar. Pedimos las últimas solicitudes a la iniciativa, se aprueba y se licita automáticamente; el pliego está pronto. Hubo retraso por el cambio de trazado, ya que aprovechamos la oportunidad para mejorar el trazado original.

Con respecto a la PPP de la Ruta N° 14, en los 2 kilómetros llegando a Mercedes, ya está la empresa instalada allí. Lo va a hacer la empresa Serviam. No lo hizo la empresa de la PPP como consecuencia de que tuvimos que renegociar con ellos -como bien usted decía- lo del arroyo Porongos. Hubo que hacer una modificación al proyecto original, porque lamentablemente no se había considerado la carga que iba a pasar por ahí e íbamos a quedar con una carga desmadrada el resto de la ruta y el valor patrimonial del puente no nos permitía modificarlo. Por lo tanto, tuvimos que hacer una renegociación que incluye estos 2 kilómetros. Se lo sacamos a la PPP y por eso lo estamos haciendo con un contrato de concesión con la empresa Serviam.

Con respecto a la ejecución de balastro cero, ya lo mencioné: teníamos previsto ejecutar 375 kilómetros y a diciembre llevamos ejecutados 51 kilómetros y algo; ahora, me atrevo a decir que estamos superando los 60 kilómetros. Vamos en camino de terminar el 100%.

Las características constructivas están midiendo, como dije hoy al comienzo, de acuerdo al tipo de carga que se prevé. No en todos los casos será lo mismo. En algunos casos, será tratamiento bituminoso doble con sellado; en otros casos, será tratamiento bituminoso doble con micropavimento, que es un capsil y, en otros, irá una mezcla asfáltica reforzada cuando se detecta que si se cambia el estándar de tanta calidad puede generar un tránsito mayor. Eso, estimando los tránsitos que hoy tenemos y el impacto que puede generar el cambio de pavimento.

Con respecto al estado de confort que muestra una leve caída, planteaban la preocupación. Estaba previsto por distintas razones. Una es porque hubo una inversión más fuerte el pasado año de obras estructurales -llámese puentes-, en desmedro del mantenimiento habitual que estaba previsto. Otra es que había rutas a las que se pensaba hacer un mantenimiento tradicional y estamos licitando para hacer un recapado superior. Por eso se dio esa leve disminución que se verá reflejada muy superadamente este año, de acuerdo con lo que estamos ejecutando. Pero estaba previsto.

Paso a la Administración Nacional de Puertos. Con respecto a la eficiencia del puerto de Montevideo que el pasado año cayó treinta y nueve puestos, pediré que haga uso de la palabra el presidente o el vicepresidente de la ANP. Lo mismo con el tema de la normativa de balance.

En cuanto a que el ministro manifestó públicamente la decisión del aumento de tarifas, debo decir que tuvimos una reunión en la que detuvimos el incremento y encaramos un trabajo. Los componentes de ese grupo son: el MTOP, con un representante técnico; el puerto, con un representante técnico, e incorporamos a OPP, porque habitualmente es la que trabaja en las tarifas portuarias y nos parece que tiene idoneidad para discutir con la contraparte, en este caso, la empresa y la consultoría CPA Ferrere, que fue la que presentó el estudio de solicitud de incremento por parte de la empresa. Esa comisión viene trabajando. Ahora tenemos una reunión para poder ver los informes correspondientes de los técnicos, a los efectos de volver a encarar un intercambio con la empresa; directamente el ministro y las autoridades portuarias. Ese trabajo se viene realizando ahora, no puedo adelantar algo que no tengo todavía. La integración es esa en esta etapa. Mi percepción hacia adelante, si esa comisión funciona, es que significa una gran oportunidad para dejar definidos criterios paramétricos para adelante, no solamente en TCP, sino también para todas las tarifas portuarias.

En ese caso también se hace necesario. Creo que lo había planteado en su momento el diputado Pasquet. No se trata de generar cosas nuevas. Quizás, si este ámbito resulta eficiente, puede ser el adecuado para tener certezas y no generar esa libertad que muchos entienden que se tiene por parte de la empresa y que en realidad no se tiene, dado que el Ministerio tiene elementos jurídicos para no convalidar estas tarifas. Digo esto para que quede claro acá: no es que cada uno ponga el precio que quiera. El Ministerio tiene, dentro del ámbito legal, artículos que amparan fijar la tarifa; por eso fue que frenamos la suba de tarifa.

Eso con respecto a algunas dudas que plantearon los diputados de la coalición, a fin de dar certeza y tranquilidad.

Sobre el puerto de Fray Bentos voy a hacer algún anuncio porque hemos trabajado con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto en la consultoría del dragado, que ya la tenemos terminada. El primer estudio que hemos analizado con el economista Alfie es que la posible inversión que se pueda hacer en el dragado es viable y no generaría costo; se podría absorber con la propia tarifa. Es un tema que vamos a resolver una vez que tengamos una reunión definitiva con las autoridades del Puerto.

Para contestar las preguntas sobre Puntas de Sayago, el precio de servicio de los muelles y el dragado de Nueva Palmira, voy a pedir que se le conceda la palabra al presidente de la ANP.

**SEÑOR CURBELO (Juan).**- Varias consultas nos hicieron por distintos temas. Vamos a comenzar por los estados contables y los balances de la TCP.

Para eso tenemos que decir que la TCP se rige por la Ley N° 16.060, Ley de Sociedades Comerciales. La Asamblea de este año fue el 29 de junio y se solicitó una prórroga, que está contemplada en la propia ley, de hasta treinta días. Sin embargo, la fecha de aprobación del balance va a ser la del 29 de junio, dentro del plazo establecido.

Con respecto a los años anteriores, podemos decir que la asamblea general ordinaria de accionistas se llevó adelante el 20 de abril de 2015; en el año 2016, el 15 de junio; en el año 2017, el día 16 de junio, y en el año 2018, el 26 de junio. Tengo datos de años anteriores también. No hay ningún inconveniente desde el punto de vista jurídico. Se está haciendo exactamente de acuerdo con lo que establece el marco normativo de la Ley N° 16.060. Por lo tanto, podemos decir con absoluta claridad que se está cumpliendo con la normativa vigente este año como los años anteriores, tal como mencioné.

En lo que tiene que ver con la competitividad y con la situación actual del puerto de Montevideo se hace referencia a un informe del Banco Mundial. Nosotros solicitamos una

reunión con las autoridades competentes para que se nos diga cuáles fueron los datos que se tomaron en cuenta. Entendemos que la realidad, por suerte, es muy distinta a lo que dice ese informe. La realidad nos dice que en el año 2022 la actividad del Puerto de Montevideo fue histórica en lo que tiene que ver con el movimiento de contenedores. Tenemos que subrayar que hemos captado prácticamente el 100% de la carga paraguaya y la que se moviliza por la Hidrovía. En ese sentido, estamos altamente conformes con el desempeño, la eficiencia, la competitividad y la productividad del Puerto de Montevideo.

También debemos hacer mención que a los pocos días el Banco Mundial realizó otro informe que evalúa el índice de desempeño logístico que muestra que Uruguay subió veinticuatro lugares entre 2018 y 2023. Sería bueno que se analizara ese informe y que se tenga en cuenta pues el Uruguay llegó al puesto 61. Obviamente, este indicador tiene relevancia en lo que hace al desempeño logístico y, en particular, a la infraestructura portuaria

También estamos a la espera del informe anual de Cepal sobre la situación de los puertos, que se va a publicar en los próximos días. Nos han adelantado que el puerto de Montevideo tiene un lugar destacado.

Más allá de los informes y de lo que uno pueda interpretar de los mismos me parece que sería buena cosa analizar la realidad. Y la realidad nos indica que venimos en el buen camino; la realidad nos indica que el Puerto de Montevideo, definitivamente, se está transformando en el puerto de referencia del Río de la Plata, y que está captando la carga que habíamos perdido. Por eso hemos llegado a casi 1.100.000 TEU.

También podemos decir, para que quede constancia, que un contenedor reefer, de 40 pies -es decir, un contenedor de frío- del puerto de Montevideo al puerto de Hamburgo, tiene un costo de US\$ 7.426. Reitero: Montevideo- Hamburgo, contenedor de cuarenta pies, refrigerado: US\$ 7.426. Ese mismo contenedor, desde el puerto de Río Grande hacia el mismo puerto de Hamburgo, tiene un costo de US\$ 9.030. Esta es información pública que saqué de una naviera que brinda los servicios desde Montevideo y desde el puerto de Río Grande. Esa es la realidad; por eso es que eligen el Puerto de Montevideo; por eso es que en los últimos cinco años el puerto de Río Grande ha bajado prácticamente un 50% el movimiento de contenedores y el Puerto de Montevideo los ha aumentado. ¿Estamos dispuestos a analizar y a tratar de ir en el camino de reducir y de mejorar la eficiencia portuaria? Por supuesto. ¿Hemos escuchado a las distintas Cámaras, a la Unión de Exportadores, a la Cámara de Industrias, a la comunidad portuaria en general, y a todos? Por supuesto. Y así vamos a seguir, porque el camino está claro y tiene que ver con ser el puerto más competitivo de la región.

Lo que no podemos dejar pasar es que muchas veces, por distintos motivos, se establecen consideraciones que no van con la realidad. Hoy la realidad es que el Puerto de Montevideo es un puerto eficiente; que el Puerto de Montevideo es competitivo, y que las cargas de la región que eligen utilizar los puertos que más le convienen hoy están eligiendo al Puerto de Montevideo. En particular me refiero a la carga paraguaya que, lamentablemente, la habíamos perdido y que a partir del año 2020 la hemos recuperado. Hoy podemos decir que prácticamente el 100% de la carga paraguaya viene por el Puerto de Montevideo. Esa es la realidad y ese es el dato de la realidad. Así, también podemos decir que hoy un contenedor de cuarenta pies sale más barato en la terminal especializada de contenedores que en los muelles públicos. Eso también lo tenemos que decir. Obviamente que escuchamos y que nos parecen importantes las reflexiones en cuanto a lo que muchas veces se trasmite de que el Puerto de Montevideo es caro, pero nosotros acá tenemos que decir con total tranquilidad que el Puerto de Montevideo no es un puerto

caro, que el Puerto de Montevideo es un puerto altamente eficiente, que el Puerto de Montevideo tiene las mejores productividades de los puertos de Sudamérica y que la capacidad portuaria no solamente se puede medir por un aspecto tarifario; la capacidad portuaria se mide por varios aspectos. Pues bien, entre otros aspectos figuran: mejoras en la infraestructura, la infraestructura en tierra y la infraestructura en agua. El haber logrado en 2022 los 13 metros de profundidad ha sido un logro muy importante; ahora estamos trabajando para lograr el objetivo de 14 metros. En ese sentido, contestándole al señor diputado Sodano, la delegación uruguaya, en la reunión de la CARP del día 3 de julio, acaba de contestar las repreguntas que había hecho la delegación argentina y, en ese sentido, estamos absolutamente conformes con el trabajo realizado, encabezado por Cancillería, por el Ministerio de Transporte, por autoridades de la Armada Nacional y de la Administración Nacional de Puertos, que han llevado adelante un trabajo que para nosotros ha sido muy importante. Entendemos que se ha dado satisfacción absoluta a todas las consultas que se realizaron y, por lo tanto, estamos expectantes a que tengamos la autorización o la aprobación para poder iniciar el proceso de dragado del Puerto de Montevideo a 14 metros, que también va a significar una mejora en los aspectos de la competitividad.

De las distintas obras que estamos llevando adelante en las terminales especializadas, también podemos decir que hacen a la eficiencia y a la mejora en la productividad de la que tanto se habla. Es muy importante destacar el rol que hoy tienen y que por suerte se han ganado los puertos de Uruguay, en particular el de Montevideo.

Con respecto a la terminal de pasajeros y de cruceros, que fue una de las consultas del señor diputado Tierno, hay una iniciativa privada que fue presentada en el Ministerio de Transporte. La semana pasada nos fue notificada a la ANP. Vamos a conformar un grupo de trabajo que analizará la iniciativa y después se dará la respuesta de si la autoridad portuaria considera que esa iniciativa privada puede ser importante o relevante para la mejora en lo que todos coincidimos, que es generar una terminal de pasajeros que tenga la mejor conectividad y que no perjudique la actividad comercial que se lleva adelante en el puerto de Montevideo, que, por suerte, cada vez es mayor.

Con respecto al puerto de Fray Bentos, el ministro hizo mención al tema del dragado.

Con respecto a otras iniciativas, sí seguimos en conversaciones con el proyecto Paracel para construir una terminal de celulosa en Concepción, 400 kilómetros al norte de Asunción. El proyecto fue diferido un año, pero las autoridades y los accionistas siguen con el convencimiento, mejor dicho, con la decisión de que la logística de salida de esa celulosa sea en Uruguay, más precisamente, en Fray Bentos y en Soriano. La semana pasada tuvimos una reunión, reitero, con las autoridades de la empresa. Luego enviaron a empresarios de navieras, tanto chinos como brasileños, que recorrieron Fray Bentos y Palmira, porque están definiendo algunos aspectos técnicos de la iniciativa privada que van a presentar. El CEO de la empresa estuvo la semana pasada en Montevideo, en distintas reuniones, así que lo que podemos ratificar es el interés de la empresa de operar en Uruguay, obviamente, teniendo en cuenta que es un proceso que se ha dilatado en el tiempo y que las expectativas que se generan son legítimas, pero tenemos que manejarlas porque es cierto que el proyecto es muy importante para el departamento y para la ciudad, así que lo tenemos que manejar como hasta ahora. Seguimos trabajando, pero sin hacer anuncios hasta que se concreten o confirmen. De la misma manera sucede con la autoridad portuaria boliviana, con quien firmamos un convenio. Ese convenio tuvo una ratificación en el Directorio de la ANP porque se nos pidió que se aclararan las tarifas que estaban incorporadas a ese convenio; esas tarifas ya fueron notificadas y la autoridad portuaria boliviana nos ha transmitido que en los próximos meses

estaría iniciando una prueba con mercadería boliviana que va a pasar por el puerto de Fray Bentos. Esas son las novedades. No tenemos nada concreto, pero seguimos trabajando en lo que tiene que ver con el puerto de Fray Bentos.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Dentro del listado que me presentó la bancada del Frente hay una serie de temas relacionados con el transporte; le voy a pedir al director que las responda.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).-** Voy a tratar de ir al trote, tal como lo hizo el ministro, así podemos terminar en hora.

Con respecto a la primera pregunta, que refería al tema del *exit track*, a la informalidad, etcétera, creo que fue suficientemente respondida por el señor ministro, así que la voy a obviar.

En lo que refiere a la segunda pregunta, cómo se proyecta la transición hacia el fideicomiso de movilidad sostenible en el entendido de que el nuevo formato implica financiar el recambio de la flota eléctrica y, a su vez, seguir atendiendo la estabilidad tarifaria del sistema, teniendo presente, además, que existen líneas en las que el cambio de unidades no es tecnológicamente posible, reitero lo que expresé hoy en la introducción: acá lo que se fija es el paraguas jurídico, el marco legal, justamente para que después no sea reiteradamente cuestionado por el Tribunal de Cuentas, en la medida en que el soporte jurídico que tenía era una norma de carácter reglamentario, y ahí, a diferencia de lo que mencionaba la señora diputada Olivera, no se faculta al Ministerio de Transporte; acá se faculta al Poder Ejecutivo a, por un lado, constituir el fideicomiso y, en segundo lugar, se autoriza también al Poder Ejecutivo a reglamentar la posibilidad de que los fondos de un fideicomiso vayan hacia el otro. Hay que hacer una lectura conjunta de los dos artículos; puede ser que la redacción no haya sido la más feliz, pero creo que resulta lo suficientemente clara. Como decía, además, es una norma muy importante desde el punto de vista jurídico; lo que hay es un pasaje de pleno derecho, para que no requiera ninguna actuación posterior de ningún organismo, del patrimonio del fideicomitido al mismo fideicomiso. Eso en cuanto a este tema. Es verdad lo que plantea la pregunta en el sentido de que hay unidades que hoy tecnológicamente no parece razonable, por lo menos desde el punto de vista comercial, que se amparen a esta disposición. Hay dos cuestiones: la norma es general y por tanto cubre las posibilidades de los que sí pueden, básicamente urbanos, y la otra cuestión es que todos aspiramos -seguramente suceda así porque la experiencia lo indica- a que la tecnología vaya permitiendo acelerar esos procesos e incluir en el futuro cercano a, por ejemplo, los interdepartamentales de corta distancia, por mencionar algo, o a los suburbanos.

**SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).-** Está claro que es el Poder Ejecutivo, pero también dice, con mucha claridad, que es el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y del Ministerio de Economía y Finanzas junto con Ancap. O sea que, en realidad, la reglamentación la van a hacer ustedes; por eso preguntaba cuáles eran las características, si ya tenían algún avance en este sentido.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).-** Seguramente, no entendí el alcance de la pregunta.

Dos consideraciones con respecto a esto.

En realidad, el beneficiario es el Ministerio de Economía, no es el Ministerio de Transporte; lo reitero porque la propia norma lo dispone expresamente. Lo segundo, sí, ya se ha comenzado a trabajar en la reglamentación. Es más, lo que se está manejando es no esperar a que entre en vigencia de la ley de Rendición de Cuentas, el 1° de enero

del año que viene, sino actuar mucho antes en materia reglamentaria. Se está trabajando en ese sentido. Ahí sí hay un trabajo conjunto entre los ministerios de Economía y Finanzas, de Industria y de Transporte en la reglamentación de todas las cuestiones técnicas y jurídicas que aparejaría esto.

No sé si está contestada la pregunta, señora diputada Olivera.

**SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).**- ¿Me permite? No quiero seguir insistiendo. Quería saber hasta dónde habían llegado con los aspectos de la reglamentación. El fondo de la pregunta iba por ahí.

Gracias.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Entiendo la preocupación de la diputada. Simplemente, para complementar lo dicho por el director de Transporte, quiero decirle que se viene trabajando. Es más, estuvimos analizando la posibilidad de hacerlo con el mismo formato de decreto, pero se entendió por parte del equipo económico que era más conveniente ampararlo en una ley. Los criterios van a ser los mismos, con la salvedad de que en esta ocasión vamos a contemplar vehículos eléctricos que tienen mayor costo. Por tal motivo, ese fideicomiso va a ser a mayor cantidad de años. Digo esto para contemplar ese aspecto, que no es menor y es bueno que lo sepan. Va a haber un fideicomiso, según tengo entendido, no menor a dieciséis años, para que el costo mayor pueda estar cubierto de la misma forma en que lo estaba. Es decir, el formato va a ser el mismo; simplemente lo vamos a cobijar jurídicamente de la forma en que nos pidió el Ministerio de Economía.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).**- La siguiente pregunta refiere al transporte interdepartamental de pasajeros. Dice lo siguiente: "Según la información a la que accedimos, las empresas no logran cubrir los costos con la recaudación más el subsidio recibido. ¿Cómo se evalúa esta situación? ¿Qué medidas tiene planificadas el MTOP al respecto?"

Yo entendería si esta pregunta se refiriera al suburbano. En cuanto al interdepartamental, yo no sé, sinceramente, porque la información no parece consistente con lo que es la práctica diaria. Yo me reúno recurrentemente, diría que casi todas las semanas, con Anetra, que representa a los ómnibus interdepartamentales de pasajeros y, si bien hay planteos, porque no hay empresario al que no le guste ganar más y que no plantee ese reclamo, no existen en este momento contingencias graves respecto de la pervivencia de las empresas de transporte a nivel interdepartamental. Así que, sinceramente, no tengo ningún dato manifestado por el propio subsector que haga referencia a una situación crítica en materia del transporte interdepartamental de pasajeros.

Siguiente pregunta: "Reconsideración de la paramétrica y estructura de costos de transporte suburbano contratado con el BID. En marzo del 23 el director habla de la desactualización de la paramétrica y eso llevaba a tomar decisiones equivocadas. No hemos tenido respuesta a la solicitud de información sobre el estudio del BID. ¿En qué etapa está el convenio con el sector suburbano o metropolitano de fecha 7 de julio de 2022, donde se plantea corregir el desajuste salarial? Los trabajadores resignaron ajuste salarial en el marco de la pandemia y esto no se ha corregido aún".

Acá hay varias preguntas en una sola.

Con respecto al informe contratado por el BID, quiero decir que se está trabajando y estamos esperando que se culmine un primer entregable por parte del consultorio.

En lo que refiere a la solicitud de información, una vez que el proyecto esté concretado y validado por parte de las autoridades del Poder Ejecutivo, se va a comunicar a los interesados directamente, es decir, a las cámaras de transportistas, a los trabajadores y, por supuesto, al Parlamento.

En cuanto a la etapa del convenio con el sector suburbano o metropolitano, esto refiere, básicamente, a la discusión en el marco del Consejo de Salarios de dos cuestiones. Una de ellas se acordó por parte del sector trabajador con el Ministerio de Trabajo, y tiene que ver con el incremento salarial que corresponde a este período. Si no recuerdo mal, es un 3% nominal, un 0,98% por recuperación por inflación, y falta completar el 5,43% de recuperación que tenía fijado el sector suburbano. Como bien decía el diputado Fernández hoy -y yo reafirmo-, los trabajadores han actuado con una responsabilidad elogiabile, buscando soluciones y no problemas para el sector. Con ellos se acordó, en el marco del Ministerio de Trabajo, una cadencia respecto a ese 5,43%. En el decreto que ya está circulando a nivel del Poder Ejecutivo, lo que se establece es que ese incremento, que es la suma del 3%, del 0,98% y un 3,5% de recuperación en este momento, un 0,6% que se va a recuperar en diciembre de 2023, un 0,6% en julio de 2024 y un 0,62% en diciembre de 2024. Ahí se completa la recuperación del 5,43% que, si bien en un primer momento había sido establecida con un hito temporal que era 31 de diciembre de 2023, en las negociaciones que se dieron en el marco del Consejo de Salarios se alcanzó esa cadencia distinta. Inclusive, se estuvo viendo la posibilidad de equiparar el urbano, de que en la medida en que están equiparados, se equiparara el ajuste del urbano al suburbano, pero el propio sindicato pidió que eso no fuera así.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).**- ¿Me permite una interrupción?

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Tiene la palabra el señor diputado Fernández.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).**- Solo para saber si lo estoy interpretando correctamente. Quiere decir que en el ajuste tarifario que va a autorizar el Poder Ejecutivo va a estar incluido este porcentaje de corrección del 5,43%. Si es así, se dio en marzo del 2022 ese 5,43% en tarifa y se vuelve a dar ahora, si estoy interpretando bien.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).**- No; no está interpretando bien. El tema es así: se estableció una recuperación. Usted recordará que Transporte quedó fuera de lo que son las pautas del Poder Ejecutivo. Se estableció una recuperación para el transporte suburbano del 5,43%. Para el interdepartamental se alcanzó una cifra del 6,5%. Después habrá que ver la cadencia; esa es otra historia.

Acá lo que se estableció fue un 5,43%. Inicialmente, el compromiso era incluirlo antes del 31 de diciembre de 2023 y se negoció con los trabajadores y las empresas establecer ahora un ajuste del 3,5%, con lo cual la tarifa va a representar la incidencia que tiene en la paramétrica, que es un 60% o 70% de ese incremento laboral, que si uno hace la suma da algo más de 7. El incremento de la tarifa va a estar en el entorno del 4,5% o 4,6%.

La siguiente pregunta tiene que ver con el estado de cumplimiento de la "tarjetización" de los docentes en STM. Creo que la pregunta la hizo la señora diputada Olivera. No tengo claro a qué se refiere con "tarjetización".

(Interrupciones)

—Me aclaran que la realizó el diputado Fernández.

Perdón.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).**- El STM tiene como medio de pago la tarjeta electrónica y en el compromiso de gestión del 2022 estaba, efectivamente -quizás, utilicé un término muy coloquial; me corrijo- la incorporación del medio de pago tarjeta electrónica para los docentes de ANEP.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).**- Lo estamos viendo con las Intendencias de Montevideo y Canelones. Aprovecho para contestar una de las preguntas que se habían hecho. No sé si está incluida acá, relativa al alcance o si está operando o no el Consorcio Metropolitano. Quiero decir que, como ustedes saben, institucionalizado no está, pero sí estamos operando. Es más, estamos operando de hecho y reuniéndonos periódicamente.

Hace dos semanas nos reunimos en el Ministerio, precisamente, para brindar toda la información que se tenía sobre el proyecto del "tren- tram", la iniciativa privada que todos conocen. Funcionamos de esa manera; hasta que se genere algún tipo de marco institucional de carácter reglamentario o legal, seguiremos funcionando de esa manera. Por suerte, lo hacemos en forma muy coloquial, muy afable y cumple con la finalidad que tiene que tener.

La consulta sobre la actualización y consolidación de la STM ya fue respondida; de alguna manera se complementa con lo que venía diciendo.

En cuanto a la pregunta sobre la actualización de la normativa sobre transporte escolar y avances al respecto, no hemos tenido avances; esa es la verdad. Está en carpeta, pero no hemos tenido avances.

La siguiente pregunta es la siguiente: "Estado de aplicación del Decreto N° 176/21, gratuidad de transporte interdepartamental para personas con discapacidad".

Es buena cosa que ahora todos los sectores muestren interés por este tema, porque la ley es de 2011 y durante diez años no se reglamentó. Esta Administración decidió reglamentarla. Ahora los pongo al tanto, pero les adelanto que no va a estar limitado al transporte interdepartamental. Por el contrario, en ese sentido, el planteo es un poco más ambicioso.

El gran problema que existió desde el inicio es que no había un baremo fijado a los efectos de establecer qué se entiende por discapacidad y cuál es el límite para considerar que una persona padece -no quiero ser políticamente incorrecto; no sé si el término "padecer" es el adecuado- o sufre una discapacidad, en qué momento se da ese corte hacia arriba o hacia abajo y, después, desde el momento en que se considera que la persona tiene discapacidad, cuáles son los distintos grados de discapacidad. Obviamente, el Ministerio de Transporte no cuenta con la experticia ni con los recursos humanos para determinar eso, por lo cual el instinto natural fue recurrir a los organismos públicos y privados que de alguna manera podían aportarnos esos insumos.

En un primer momento lo intentamos con el Ministerio de Salud Pública, pero no pudo ser; lo intentamos con el Mides y se nos aportó una base de datos, pero era incompleta. Finalmente, creo que hemos llegado a una solución que va a ser la adecuada y la que se va a poner operativa: esa tarea se centralizó en el Banco de Previsión Social. Incluso, hace un par de semanas, hubo un seminario con consultores internacionales, donde se discutieron todos estos temas. Existe un compromiso del Banco de Previsión Social de fijar ese baremo, que va a ser el de referencia a los efectos de determinar quién puede el día de mañana acceder o no a ese beneficio. Después, habrá que depurar eso, porque, por ejemplo, no parece razonable que una persona discapacitada que ingrese un vehículo importado, al amparo de la ley de discapacidad, con exoneración de impuestos, luego termine accediendo a un boleto o a un número equis de boletos por discapacidad. Estoy poniendo un ejemplo como puede ser cualquier otro. ¿Qué quiero decir con esto?

Que habrá que hacer una depuración, pero en este momento tenemos la esperanza de haber alcanzado el punto de corte, que era la fijación de un baremo, a lo cual se comprometió el Banco de Previsión Social explícitamente el otro día en ese evento que hubo.

La siguiente pregunta dice: "Convenio de traslado para el Hospital de Ojos. El convenio está vigente desde el año 2010. ¿Se puede buscar una alternativa para beneficiar a las personas de bajos recursos?". ¡Por supuesto! Quizás, de mis palabras iniciales surgió el malentendido de que no se había hecho ninguna gestión con el BPS, pero sí se hicieron; lo que el BPS nos informó es que no tenían peticiones al respecto. El sistema está estructurado de tal manera que la solicitud formal se hace ante el BPS, el BPS transmite la necesidad al Ministerio de Transporte y el Ministerio termina financiando ese traslado. Quizás sea buena cosa reiterar la solicitud o reiterar el intento de coordinación con el BPS. Me cuesta creer que no haya interesados, pero la realidad nos está demostrando eso.

No sé si hay alguna pregunta adicional o si todas fueron respondidas.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Las preguntas sobre la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario fueron respondidas.

La primera de ellas es si se ha avanzado en el pasaje del personal de AFE. Ya lo respondí.

La siguiente, que refiere a cuál es el grado de estructuración del Centro de Control, también fue respondida; se hizo mención al respecto.

En cuanto a la siguiente, que refiere a los costos de cada una de las intervenciones que se agregaron -Durazno, ingreso, planta de UPM, y demás-, podemos conseguir ese dato; no tengo acá. Refiere a los incrementos de los costos, ¿verdad?, tanto del puente de Durazno, lo de Montevideo y lo de la entrada a la planta. Lo podemos conseguir; no lo tenemos acá y no queremos errar el tiro.

La próxima pregunta refiere a las obras previstas en infraestructura ferroviaria. Esto tiene que ver, fundamentalmente, con la visión que tiene este gobierno en cuanto a que la continuación del mejoramiento de la red ferroviaria debería ser, en primera instancia, de Chamberlain a Salto. Creo que alguien había planteado algo al respecto. Entendemos que esa es la nueva red ferroviaria a intervenir. En la medida en que terminemos con el ferrocarril central, nos abocaremos al primer tramo de Chamberlain a Tres Árboles. Sin ánimos de afectar a la Administración anterior, hay que recordar que ese tramo ya estaba previsto hacerse por Focem; lo que sucedió fue que se estableció la licitación, el dinero no alcanzó y lo que se hizo quedó en el medio de la nada. Hoy tenemos un tramo hecho a nuevo entre Tres Árboles y Queguay, pero nos faltan las dos puntas: de Queguay a Salto y de Tres Árboles a Chamberlain. O sea que tenemos que continuar ahí la obra ferroviaria; no tengo ninguna duda. Creo que lo que podamos avanzar en esta Administración va a ser un paso, dentro de las posibilidades presupuestales que podamos tener, y creo que la nueva Administración debería seguir ahí porque, de lo contrario, quedaría un tramo hecho a nuevo en el medio sin poder conectarse. Así que vamos en dirección hacia Salto como primer objetivo.

Con respecto al transporte aéreo, ya hizo mención al tema el señor subsecretario.

En cuanto a las preguntas para Hidrografía, se consulta sobre el plan de obras, la situación del puerto de Punta Carretas, y sobre la regulación del uso de riego con el INC y la Intendencia de Río Negro. También se consultó por el desguace. Al respecto se referirá el señor Paolini.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Tiene la palabra el director Paolini.

**SEÑOR PAOLINI (Marcos).**- Comienzo con lo que solicitó la diputada Olivera sobre los desguaces.

Los desguaces previstos en la licitación de 2019, corresponden a una compra directa por excepción del entonces presidente Tabaré Vázquez. Se llevó adelante el desguace de los seis buques que estaban hundidos y semihundidos en el álveo del Arroyo de las Vacas, en la ciudad de Carmelo, durante 2021 y 2022; finalizó con total éxito a fines de 2022. Muchos de ellos son los que habían colisionado con el puente centenario de la ciudad.

Nosotros previmos la ampliación de esa licitación por un tema de tiempos y porque tenemos tres buques más hundidos en el lugar. Si bien la licitación fue por seis buques, suponemos que fue porque estos tres todavía no habían sido liberados por una causa judicial. Cuando el señor ministro saca la resolución de la ampliación, estábamos en el proceso de la reputación de esos tres buques a favor del Estado, porque son un riesgo inminente para la seguridad en la navegación y el medio ambiente, y el riesgo de que puedan colisionar nuevamente con el puente.

Esto nos ha llevado más de un año porque han ido presentando recursos y terminaron en el TAS, situación que ha llevado adelante la directora general. Hace unos días, se libró el dictamen -que fue exitoso- y estaríamos en condiciones de avanzar con la reputación a favor del Estado y podremos hacer la ampliación y sacar -estimamos en menos de un año- los otros tres buques que están generando riesgo en el álveo.

Estamos llevando adelante una política de descontaminación de toda la red hidrográfica, porque hace decenas de años que hay barcos abandonados en diferentes cursos, pero todos no pueden ser sacados en poco tiempo. Por ejemplo, estimamos que sacar estos tres barcos que nos quedan va a llevar un año o un año y medio, por todos los imponderables que surgen.

Me atrevo a decir que una problemática similar tenía la Administración Nacional de Puertos. Uruguay no tiene mucha experiencia en este tipo de operaciones de desguaces. Son operaciones complicadas porque intervienen buzos, hay temas de empresa de descontaminación, etcétera, que a veces complican estas operativas y nosotros hemos tratado de trabajar con las empresas que fueron mejor ponderadas, pero han tenido sus problemas. Ni qué hablar de lo que pasó en plena pandemia y ni qué hablar que cuando viene una inundación no pueden trabajar. Ahora viene la sequía y los barcos quedan varados.

En el Ministerio, estamos bastante preocupados por eso y hemos llevado adelante con conciencia toda esta problemática y vamos a dejar, si Dios quiere, planificado e identificado todos los barcos que no podamos sacar en otros cursos de agua que no sean estos.

Con respecto al puerto de Punta Carretas -como ya lo ha anunciado el ministro en reiteradas oportunidades-, cuando asumimos la administración, el proyecto fue demorado; en realidad, la obra fue suspendida por la pandemia en un comienzo, después porque se dio otra prioridad a los recursos, ya que se entendió, como se dijo el año pasado, que el puerto deportivo no era prioritario, pues no había una demanda en ese momento, pero nunca se habló de dejar sin efecto la obra. Ahora tenemos que dar una buena noticia: como habíamos prometido el año pasado -que íbamos a reiniciar la obra en marzo de este año-, se demoró un par de meses, pero la obra arrancó hace aproximadamente un mes; está en la etapa de dragado. Está trabajando un gánguil y dos

pontones con maquinarias arriba de retroexcavación; es la metodología que en su momento se había previsto para ese puerto.

Hubo que actualizar los estudios de Dinacea, del Ministerio de Ambiente, de impacto ambiental, porque estaban vencidos; hubo que pedir las prórrogas suficientes. Se hicieron algunas coordinaciones con la Intendencia de Montevideo. Pedimos la prórroga para acopiar todas las piedras que sabemos que están ahí y son una molestia para la zona, por el hay impacto visual.

Si Dios quiere, pensamos que la obra de este puerto va a estar culminada en el correr del año que viene. Esto queda contestado por ahí.

La diputada de Río Negro preguntó sobre los colonos. Increíblemente, en Hidrografía, dentro de la gran variedad de temas que tenemos, estamos operando un sistema de riego desde hace decenas de décadas, dándole agua a los colonos.

Cuando asumimos la administración en 2020, teníamos la renovación de un convenio que había dejado el ministro Rossi. No llevamos adelante el convenio en 2020, me animo a decir -que no se malentienda- por un tema de sensibilidad, porque estábamos en plena pandemia. Ahora, como lo plantea la diputada, también estamos en plena crisis de los recursos hídricos.

El convenio anterior -que lo tenemos en carpeta y no quisimos avanzar por no apretar el acelerador ni causar un problema a los colonos- fue firmado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Intendencia y el Instituto Nacional de Colonización. Por supuesto, la carga más importante de toda esta operativa la lleva al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cuando no es una de las competencias actuales de la Dirección Nacional de Hidrografía ni del Ministerio: operar un sistema de riego. En la década del noventa se creó la Dinacea, en 2008 la Dinagua y algunas competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas migraron hacia otros ministerios, pero se siguió adelante y nosotros estamos operando y proveyendo el agua, que no ha escaseado porque son bombas muy gigantes -del tamaño de una persona; tenemos dos- que extraen agua del río Uruguay. Por suerte, el recurso hídrico todavía -y esperemos que nunca pase en el río Uruguay- no nos está escaseando y nos ha permitido durante todos estos años darle en forma gratuita a los colonos el agua para las chacras, que producen especialmente hortalizas y cítricos.

Los he visitado en varias oportunidades, me he entrevistado con ellos -en plena pandemia también- a instancias de un pedido del ministro, y no avanzamos porque entendemos que el proyecto que tenemos -que lo vamos a tener que terminar seguramente antes del período- los va a perjudicar un poco, porque los colonos van a tener que asumir algunos costos que hasta ahora no tenían, como ser la factura de UTE por el consumo de esas bombas. Hasta el momento no lo hicimos por todo lo que hablé anteriormente.

Hoy ya tenemos las líneas; hemos avanzado con UTE. Diversificamos diferentes contadores para poder cuantificar y hacer el cambio de contadores a nombre de los colonos llegado el momento. Mantuvimos contadores a nombre nuestro para las oficinas, los galpones y todos los talleres que tenemos en ese lugar.

El Ministerio colabora con casi el 90% de todo; la Intendencia tiene el predio. El Ministerio ha construido todas las instalaciones; tiene los funcionarios que operan todo el sistema de riego y, a la vez, paga la energía.

Con respecto a lo que planteó la señora diputada de que a algunos colonos no les llega, no es tan así. Si bien en algo es cierto, hemos hecho muchas reuniones con ellos y

pudimos avanzar. Ellos formaron una cooperativa para organizarse y poder pagar la energía entre todos los colonos -esa etapa ya está culminada-, pero hubo muchos colonos que, por su lejanía, no quisieron integrarse a la cooperativa. A ellos el Instituto Nacional de Colonización les construyó pozos de agua en sus predios.

Entonces, hoy hay cinco chacras importantes -que tienen más del 50% de la producción de la zona- a las que nosotros le estamos proveyendo el agua y hasta ahora no han tenido problemas con el suministro, y a los que están lejanos, que no se sumaron a esa cooperativa de los usuarios y de los colonos, por supuesto, no le está llegando, porque utilizaban sus pozos semisurgentes, por lo cual esos canales no han sido mantenidos -no tenía sentido-, lo mismo que las compuertas.

Esa es la situación al día de hoy.

Creo que estamos bastante bien con ellos. Hemos cumplido más de lo previsto y no hay mucho más para agregar.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Hay varias preguntas relacionadas con AFE; algunas voy a responder yo y otras voy a pedir que las responda el Directorio de AFE.

La pregunta sobre el vecino de Nueva Helvecia, voy a dejar que responda el Directorio.

La pregunta sobre el fideicomiso y los predios, creo que ya lo explicamos, pero si hubiera que agregar algo lo responderá el Directorio.

La pregunta sobre si hay alguna preferencia para SELF en los predios logísticos, también se la voy a dejar al Directorio.

Lo de la renovación de los vagones, creo que lo aclaré.

"Se habla sobre la incorporación de una locomotora que será de la misma calidad", también lo aclaré y dije que sí.

**SEÑOR POLLAK (José Pedro).**- En cuanto al tema de Juan Lacaze y de los arriendos, este año empezamos a sistematizar los contratos de arrendamiento para casa habitación que tiene AFE

Hay cien que no pagan el arriendo desde hace cinco, seis o siete años. Entonces, hicimos una gestión -que denominamos proyecto-, le mandamos a todos los deudores un telegrama colacionado diciéndoles, bajo apercibimiento, que se pusieran al día con el pago de los adeudos atrasados y multas. De todos modos, debemos aclarar que eso no tiene valor jurídico, porque los trámites de desalojo tienen que hacerse por la vía judicial.

Esos telegramas fueron enviados en el mes de abril, y los depósitos de mayo correspondientes a arrendamientos duplicaron lo que ingresó en abril por ese concepto.

Cabe aclarar que los contratos de Juan Lacaze, que son cuatro, se hicieron en 2016 y por \$ 2.500 por mes de arriendo, pero nunca pagaron. Entonces, estamos implementando un sistema general -que se va modificando sobre la marcha- con el fin de buscar refinanciamientos serios. Nos han propuesto, por ejemplo, cobrar esos adeudos en 250 cuotas mensuales, pero no nos da la vida para eso. De todos modos, vamos en camino de regularizar esa situación.

Yo lo comparo con lo siguiente. Hay personas que viven en una casilla de lata en un asentamiento y pagan -eso es lo normal- \$ 4.000 o \$ 5.000, pero estas personas deben pagar \$ 2.500; además, hemos visto arriendos de \$ 1.300, que tampoco se pagan. Entonces, algo no está funcionando bien.

Por lo tanto, estamos avanzando en este proceso, aunque sabemos que regularizar todo esto nos va a llevar este año y el que viene.

**SEÑOR OSTA (Gustavo).**- Quiero destacar la buena fe que ha tenido el Poder Ejecutivo y el doctor Pollak al contestar esta pregunta, ya que refiere al año 2023. En realidad, se contestó porque la formuló un representante de la oposición, y nosotros consideramos que si un representante de la oposición hace una pregunta, nuestra obligación es responderla, a pesar de que no esté circunscripta al año 2022. Hago esta aclaración porque el diputado Valdomir nos dijo que, aparentemente, no podemos contestar preguntas que estuvieran relacionadas con hechos ocurridos fuera de esa fecha. La verdad es que lo hacemos con gusto y con placer, sobre todo por respeto al Parlamento, porque nos parece que si un diputado pregunta algo, tenemos que responderle. Por lo tanto, si el diputado Viera pregunta algo, le vamos a responder, y si el diputado Lereté pregunta, también le vamos a responder, y si se realiza una pregunta que no corresponde, deberían hacérselo saber.

En este tema, como en todos los demás, es muy difícil contestar únicamente haciendo referencia a un año, porque, como ha quedado claro en el correr de la reunión, cuando se habla del presente también se habla del origen, del pasado; además, muchas veces los diputados están interesados en hablar de las perspectivas para el futuro, y por eso se habla de 2024, 2025 o 2026.

Digo esto para dejar en claro que todas las respuestas que hemos dado los integrantes del directorio de AFE están ajustadas a la situación que estamos discutiendo hoy.

En cuanto al tema de arrendamientos, para contestar la pregunta que se formuló, debimos hacer referencia al pasado, y aclaramos que antes había un régimen distinto; inclusive, el diputado Lereté nos preguntó por una resoluciones de 2017.

En ese sentido, queremos decir que este directorio es el que resuelve las situaciones puntuales, puesto que ya no lo hace la Gerencia General. Inclusive, se han dado situaciones irregulares que estamos estudiando. Algunos funcionarios estaban asignando arrendamientos y fijando montos de arrendamiento, inclusive -lo digo porque es importante que el Parlamento lo sepa-, sin conocimiento del directorio; además, presentaban fórmulas de pago a personas y a empresas que durante muchos años no le pagaron a AFE por ocupar terrenos. Estoy hablando de sumas muy importantes y de que esas fórmulas de pago no pasaron por el directorio, que es algo que ahora estamos tomando en cuenta; si bien son de este año, están referidas al pasado.

Muchas gracias.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Creo que hemos respondido todo; si falta algo, por favor, me lo hacen saber.

**SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).**- Por una cuestión de economía, le pedí a los compañeros que consultaran sobre el incumplimiento de metas de las tres direcciones. Esa pregunta no se contestó, pero no quise seguir insistiendo.

Tampoco se contestó la pregunta relativa a las inspecciones de los vehículos, pero sí las que refieren a la Dirección Nacional de Hidrografía. Las concernientes a la Dirección Nacional de Arquitectura no se contestaron, y tampoco la consulta referente a las expropiaciones.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- La señora diputada tiene razón, porque tengo anotado que se consultó sobre el incumplimiento de metas de la Dirección Nacional de Arquitectura. Discúlpeme.

Entonces, vamos a contestar las relativas a la Dirección Nacional de Arquitectura.

**SEÑOR BORSARI (Santiago).**- En realidad, debo contestar dos preguntas, la formulada por el diputado Olmos y la realizada por la diputada Olivera.

El diputado Olmos hizo referencia a una noticia que circuló en un medio de comunicación con respecto a dos actos licitatorios que se hicieron por parte de la Dirección Nacional de Arquitectura en 2020 y en 2022. Ambas licitaciones fueron públicas, por lo que fueron de público conocimiento. Cabe agregar que además de tener esa característica, de ser públicas, por lo que pudieron participar todas las organizaciones que fueron convocadas, la Dirección invitó a distintas organizaciones conocidas por todos para que se pudiera cumplir con lo que se estaba solicitando, que eran recursos humanos.

Esto queda enganchado con la inquietud planteada por la diputada Olivera, quien hizo referencia al personal obrero. Ese es el mismo problema que tiene la Dirección Nacional de Arquitectura con respecto a sus funcionarios, administrativos y profesionales, ya que desde 2020 a la fecha nuestra Dirección ha sufrido bajas de todo tipo, ya sea por jubilaciones o por corrimientos a otras unidades ejecutoras. Por esa razón se ha visto en grandes dificultades para cumplir con las obras que se puso por delante.

Sumado a eso -como dijimos durante la presentación-, la campaña que se llevó a cabo en esta administración para generar acuerdos con los distintos Inciso del Estado ha sido muy exitosa, lo que ha llevado a que tengamos compromisos de trabajo muy importantes, tal como dijimos hace un rato. Es así que hemos duplicado la última referencia más alta, que fue la de 2018.

Por esa razón, era necesario que ingresara personal para cumplir tareas en la Dirección Nacional de Arquitectura, también personal obrero, aunque hay una ley que establece el mecanismo del personal eventual, que es un mecanismo que se está utilizando ahora.

Por otra parte, el diputado Olmos hizo referencia al artículo 30 de la Ley N° 20.075. En ese sentido, debo decir que en diciembre del año pasado este director, en función de la solicitud de los propios funcionarios, consultó quiénes tenían vínculos con la Dirección Nacional de Arquitectura -atendiendo a lo que establece esta ley- para que pudieran ingresar al Ministerio como funcionarios. Por supuesto, no es potestad del Ministerio terminar con este trámite -esto es importante aclararlo porque lo dice la ley, y así también fue expresado en el expediente que inicié-, sino solamente expresar su voluntad y si se cumple con todos los requisitos que la ley establece para concretar esos vínculos de forma genuina, como les gusta decir a los funcionarios.

Con respecto a la consulta de la diputada Olivera, debo decir que el 60% de las obras -estamos hablando de 2022- que están siendo ejecutadas fueron adjudicadas a distinta empresas, y el 40% fueron ejecutadas por mano de obra del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Es más, en la presentación aclaramos que esto se logró con un enorme esfuerzo porque, como dijimos hace unos instantes, el personal es muy poco. Estamos hablando de que no llegamos a los doscientos funcionarios con respecto al personal de obra y, además, su característica es que tiene una elevada edad. Por lo tanto, se hace difícil cumplir con muchos de los desafíos de la dirección para realizar la obra. A pesar de ello,

el 40% es ejecutado por el personal propio del Ministerio. Además, a ese porcentaje se llega por un ejemplo que todos conocen: el hospital del Cerro, que representa el 30% de la ejecución de 2022. Por supuesto, se trata de la adjudicación a una empresa. Eso influye muchísimo en lo que refiere a los metros cuadrados ejecutados en 2022. Si dejamos afuera la obra del hospital del Cerro, en realidad, las intervenciones con respecto al personal obrero son mucho más altas. Debo hacer esa aclaración.

En cuanto a la otra consulta de la señora diputada Olivera, quizás hubo un error de lectura. La señora diputada mencionó un 25%, pero no sé de dónde surge.

(Interrupción de la señora representante Ana María Olivera Pessano)

—Los porcentajes a los que puedo hacer referencia son los siguientes. Lo que tiene que ver con los convenios sociales, como dije al principio, es el 100%. Todo lo que refiere a funcionamiento para cumplir con lo que hicimos mención es un 96%. Quizás acá haya un dato que lleve a confusión. Con respecto al Rubro 0 tenemos un 75% de ejecución en función de que en 2022 -esto viene de la mano de lo que hablamos recién- tuvimos treinta y tres bajas en un universo de funcionarios que no llega a los cuatrocientos; hay alrededor de trescientos sesenta. Por lo tanto, en 2022 tuvimos el 10% de bajas por causas jubilatorias y, lamentablemente, por muchos fallecimientos debido a contar con una población bastante avejentada en lo que refiere al personal obrero.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Veo que la señora diputada Olivera tiene algunas dudas, pero quizás podamos ampliar la información a través del contador de la Dirección Nacional de Arquitectura. La idea es evacuar todas las dudas.

**SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).**- Creo que él me estaba respondiendo con respecto a los niveles de ejecución en cuanto a los dineros y las obras previstas, y yo le estoy hablando de las metas planteadas por la dirección: hay un 25% de metas incumplidas, un 50% cumplidas a medias, como mencioné, y solo un 25% cumplidas totalmente. Hablo de las metas que ustedes mismos se propusieron para este año. Sin embargo, usted habló de otra cosa, que entendí perfectamente.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Es la hora 16 y 25 y, por Reglamento, no podemos seguir reunidos una vez que comience la Asamblea General, que comienza en cinco minutos por reloj. Por lo tanto, voy a proponer una alternativa, si los integrantes que vamos quedando en sala de la Comisión así me respaldan.

Propongo que se pueda habilitar al Ministerio -en nombre del señor ministro- que las preguntas que quedan por responder nos las pueda contestar por escrito, en un plazo razonable, aunque creo que no son muchas. Si me equivoco, pido disculpas. De lo contrario, tendríamos que votar un intermedio, esperar a que la Asamblea General comenzara y que se nos habilitara a reunirnos nuevamente -todos sabemos que los problemas en el manejo del tiempo no son solo monopolio del Poder Ejecutivo, sino que en el Parlamento también los tenemos- para volver -me animo a decirles- dentro de una hora, con la delegación esperándonos aquí.

Hecha esa aclaración -en cuatro minutos debemos levantar la reunión-, tiene la palabra el señor diputado Álvaro Perrone.

**SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE CABRERA (Álvaro).**- Nosotros queremos pedir un intermedio porque tenemos más preguntas para hacer. Además, las respuestas que obtengamos van a ser vitales para nuestro trabajo en la rendición de cuentas; nos van a servir para tomar determinadas posturas.

Si las respuestas nos llegan sobre el final de la rendición de cuentas -o después-, no van a ser un insumo que nos faciliten el trabajo. Por ello, propongo un intermedio. Pasemos por la Asamblea General y sigamos con la reunión.

**SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).**- Comparto el criterio que propone la Mesa. Creo que hemos avanzado bastante en las respuestas. Con la lectura de la versión taquigráfica podrán terminar de responder las preguntas. Eventualmente, si quedaran dudas, podríamos coordinar una nueva comparecencia.

En cuanto a la pregunta sobre lo interdepartamental -a que refirió el doctor Labandera-, efectivamente, es suburbano; estaba mal escrito. Cuando la respondan háganlo en ese entendido.

**SEÑOR REPRESENTANTE RODRÍGUEZ HUNTER (Álvaro).**- Quizás la sesión de la Asamblea General supere las dos horas y media.

La solución alternativa que veo es la siguiente. La idea es que ante las preguntas pendientes de algún compañero de Cabildo Abierto, del Partido Nacional o del Frente Amplio, puedan enviar las respuestas por escrito con el compromiso del Ministerio de responderlas antes del tratamiento de la rendición de cuentas, si es que el insumo es necesario para discutir este proyecto de ley.

**SEÑOR REPRESENTANTE ALVEAR GONZÁLEZ (Jorge).**- Voy por el mismo camino del señor diputado Rodríguez Hunter. Pueden enviar por escrito todas las respuestas, inclusive las de las preguntas que quiera agregar Cabildo Abierto. Sería bueno que el señor ministro nos dijera en qué fecha pueden estar las respuestas para poder trabajar.

**SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE CABRERA (Álvaro).**- Claramente, nuestra propuesta no va a funcionar. Vamos a mandar las preguntas por escrito y esperamos que las respuestas nos lleguen lo antes posible.

Por último, quiero pedir al Ministerio si puede enviar a la Comisión el informe realizado el pasado año por el economista Gonzalo Márquez sobre parámetros del transporte suburbano. Me interesa conocer qué medidas se han tomado al respecto como resultado de dicho informe.

Las otras preguntas que ya hicimos sobre los radares, etcétera, las vamos a enviar por escrito.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- El criterio que adopta la Mesa -a no ser que sea cuestionado por los demás integrantes de la Comisión- es que se les envíe la versión taquigráfica para que pueda responder el señor ministro y el Ministerio. Si eventualmente -como sugirió el señor diputado Olmos- es necesario agendar otra convocatoria, así se procederá.

Se levanta la reunión.

(Es la hora 16 y 29)

