



MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

+ Infraestructura + Desarrollo

Víctor Rossi - Ministro de Transporte y Obras Públicas

“Hemos invertido como nunca para que las rutas estén en condiciones”

LA SEGURIDAD EN RUTAS NACIONALES, EL INICIO DE LA RECUPERACIÓN DEL FERROCARRIL Y LAS GRANDES OBRAS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO SON ALGUNOS DE LOS PROYECTOS MÁS DESTACADOS DE LA GESTIÓN DE ROSSI AL FRENTE DEL MINISTERIO. ¿QUÉ MTOP DEJA PARA LA PRÓXIMA ADMINISTRACIÓN?

Su segunda gestión al frente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) está llegando a su fin y Víctor Rossi asegura que con su equipo de trabajo logró los objetivos que se propuso al comienzo de la gestión.

¿Qué cambios han tenido las rutas nacionales?

Hemos hecho muchas cosas positivas para el país. Si uno se pone a reflexionar, hemos logrado cumplir con los objetivos que nos pusimos hace cinco años atrás. Quizás el más evidente es haber mejorado el estándar de la red vial del país. Hemos invertido como nunca antes se invirtió para que las rutas estén en condiciones de transportar la carga que circula por el país y que para que los uruguayos circulemos de forma segura. 2017 y 2018 fueron años récord de inversión en rutas, se alcanzaron y superaron los 500 millones de dólares anuales de inversión en infraestructura vial.

ROSSI ASEGURA QUE ELIMINÓ PUNTOS CRÍTICOS EN RUTAS NACIONALES

En 2019 volveremos a superar estos niveles. No solo rehabilitamos rutas, algunas fueron hechas a nuevo, desde su base.

También hemos ensanchado y reforzado puentes como nunca, hemos construido terceros carriles, doble vía y un montón de cosas más. Es una inversión necesaria para no hipotecar el desarrollo del país. Recuerdo que en la pasada campaña electoral, la de 2014, existió un debate sobre cuánto debía el país invertir en infraestructura para ponerla en condiciones. Hoy en día, sabemos que hay que invertir alrededor de 500 millones de dólares por año. Fue así que logramos eliminar los puntos críticos que existían antes de que asumiéramos.

¿Se puede mantener el ritmo de inversión para el futuro?

Sí, no solo que se puede mantener, sino que se debe mantener sino queremos hipotecar el futuro de los uruguayos. Uno habla de números y parece algo frío, lejano a la gente, pero las recorridas que hacemos por el país nos muestran que las rutas cambian la vida de las personas. En los Consejos de Ministros abiertos, en las



VÍCTOR ROSSI ESTÁ FINALIZADO SU SEGUNDA GESTIÓN AL FRENTE DEL MTOP

LA ACTIVIDAD EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO

“Es cierto que este año la actividad ha descendido. Pero si miramos la película completa, podemos ver que el Puerto de Montevideo ha mejorado. Hubo picos muy altos de actividad en 2011 y 2017.

Estamos trabajando en mejorar el puerto. Ahora se vienen una serie de obras muy importantes. Ya comenzaron los trabajos del viaducto, las obras para construir una terminal pesquera en Capurro y la terminal especializada de celulosa. Hace unos meses inauguramos los muelles C y D.

También planificamos junto a la actividad portuaria qué puerto queremos de acá a 2030, que se materializó en el plan maestro de la ANP.

Se trata de pasos muy importantes, pero hay que seguir trabajando. Hay que seguir perfeccionando el puerto, profundizando los muelles, desarrollar terminales especializadas, profundizar el canal hasta 14 metros y mejorar toda la infraestructura para que, en la medida que se generen oportunidades de sacar la producción del país, el puerto tenga capacidad de respuesta.

Hay que solucionar los problemas que tenemos, pero también seguir pensando a futuro.

Tenemos que tener un puerto atractivo, que de hecho lo es, hablar con los actores, conocer sus necesidades, porque de nada sirve tener un puerto profundo si no tenemos la capacidad de que los barcos puedan operar en él.

Hay un camino por delante que es seguir acondicionando la infraestructura para que los que usan el puerto puedan aprovechar la profundidad que ofrece.”

instancias que ahora hacemos de gobierno de cercanía, y en cada recorrida que hacemos por distintas localidades del país nos encontramos con vecinos a los que les ha cambiado la vida por tener una ruta rehabilitada.

Un ejemplo maravilloso es la recuperación de ruta 30. Hay una cantidad de pueblos que se ven unidos por la ruta. Muchos vecinos dependen de localidades más grandes, como Artigas y Bella Unión, para acceder a servicios y por eso necesitan rutas en condiciones. Lo mismo pasa con la ruta 7, que la hemos rehabilitado casi en su totalidad, la ruta 26, que estaba en condiciones muy malas y hoy en día cambió totalmente, desde Paysandú hasta Paso Aguiar.

Podría citar muchísimos ejemplos más porque en todo el país hemos trabajado, haciendo un esfuerzo sostenido y racionalizando los recursos que tenemos. Ahora, hay que tener en cuenta que si bien

se ha invertido mucho y se han eliminado los puntos críticos, no todo está hecho. Hay que seguir trabajando y mucho. Cuando hay un cambio de gobierno empezamos a revisar todo, a discutir todo y a decidir a ver cómo seguimos.

No podemos permitirnos tener un año de paralización, que no nos permita seguir desarrollando la infraestructura. En esta gestión dejamos muchos proyectos preparados, para que cuando asuma el próximo gobierno, sea del partido que sea, no pierda un año de trabajo planificando qué es lo que va a hacer. El próximo ministro recibirá una cartera en marcha.

¿El ferrocarril central beneficiará sólo a UPM?

El Ferrocarril Central es una obra independiente de UPM. Hicimos el llamado a licitación y la adjudicamos mucho tiempo antes que UPM confirmara que instalará la nueva planta de celulosa en pueblo

Centenario. Sin duda que la confirmación de UPM garantiza el transporte de 2 millones de toneladas de celulosa por año y ello asegura la inversión. Pero son muchas las empresas que van a poder sacar la producción por ferrocarril hacia el Puerto de Montevideo.

De hecho, hay varios interesados además de UPM. Además, se empiezan a gestar proyectos gracias al ferrocarril, como la instalación de un polo agrologístico en Florida, que tiene intenciones de tener conexión con el Ferrocarril Central. En definitiva, lo que quiero decir es que el Ferrocarril Central no beneficiará a una sola empresa, sino que dará la posibilidad de bajar los costos operativos a muchas empresas que necesiten sacar su producción.

¿Habrá un antes y un después para la logística a partir del ferrocarril central?

Obviamente considero que sí. El

país nunca debió haber dejado de lado el modo ferroviario. En cualquier país, la logística debe estar integrada. Rutas, puertos, hidrovías, el ferrocarril y los aeropuertos deben formar parte de un todo.

En la medida que se puedan coordinar las distintas modalidades de transporte podremos bajar los costos logísticos de las empresas y eso es fundamental para atraer más inversiones y consolidar las que ya están instaladas.

No nos olvidemos que si bien el Ferrocarril Central nos permitirá pasar de un ferrocarril del siglo XIX a un ferrocarril del siglo XXI, existen otros proyectos para rehabilitar la red ferroviaria. A fines del año pasado inauguramos la rehabilitación de la vía entre Paso de los Toros y Rivera. Actualmente estamos trabajando en la rehabilitación de la línea que va hacia el litoral. Esto indica que la recuperación del modo ferroviario va más allá

FERROCARRIL CENTRAL BENEFICIARÁ A UPM Y TAMBIÉN A OTRAS EMPRESAS

del Ferrocarril Central. ¿Por qué es importante esto? Vuelvo al tema de la gente.

La rehabilitación de las vías genera empleo en zonas del país que lo necesitan. Es necesario generar trabajo en los departamentos más rezagados. La inversión en infraestructura genera empleos directos e indirectos, y además permite que se instalen inversiones privadas en distintas partes del territorio. Cuando pusimos la piedra fundamental del Ferrocarril Central, los intendentes de Durazno y Tacuarembó, y también el alcalde de Paso de los Toros, destacaron con mucho énfasis este punto.

Otra cosa importante es que tener vías seguras permite pensar en reactivar el transporte de pasajeros, en los lugares en que haya demanda. En noviembre del año pasado pudimos reestablecer el servicio entre Tacuarembó y Rivera, gracias a que recuperamos la vía para el transporte de carga. La recuperación de otros ramales permite soñar con reestablecer otros servicios de pasajeros que en el pasado fueron muy importantes para conectar localidades. Eventualmente, habrá que evaluar cada caso.



Corporación
Navios S.A.

DESDE HACE 63 AÑOS, USUARIO DE ZF DE NUEVA PALMIRA



Zona Logística

La infraestructura portuaria y de almacenaje nos ubica como una de las empresas de logística de cargas a granel más importante de la Hidrovía Paraguay-Paraná. CNSA, destino de la carga fluvial Puerto Cáceres, Nueva Palmira y salida al mundo.

www.navioslogistics.com

Ferrocarri central

Iniciaron obras para recuperar el principal ramal ferroviario del país

LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL ES UNA REALIDAD. LAS OBRAS QUE PERMITIRÁN REACTIVAR EL MODO FERROVIARIO EN URUGUAY YA SE ENCUENTRAN EN EJECUCIÓN Y GENERARÁN 2 MIL PUESTOS DE TRABAJO DIRECTOS. LA OBRA ES CLAVE PARA LA INVERSIÓN DE LA SEGUNDA PLANTA DE UPM

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas estima que en el futuro el ferrocarril será cada vez más importante como sistema de transporte y por eso se propone recuperar los niveles de carga transportada por ferrocarril que con los años se han ido perdiendo. Para ello, se requiere poner en condiciones la infraestructura existente para que retome un lugar central en la logística nacional. La recuperación del principal ramal ferroviario es uno de los objetivos que se ha propuesto el MTOP y tras el inicio de las obras el proyecto comienza a convertirse en realidad.

Recuperación del ramal central

El proyecto consiste en la construcción y mantenimiento de 273 kilómetros de vías férreas entre el Puerto de Montevideo y la ciudad de Paso de los Toros, llevándolas a un estándar superior que permitirá



LA RECUPERACIÓN FERROVIARIA ES CLAVE PARA LA SEGUNDA PLANTA DE UPM

en caso de incidentes. Este sistema brindará la posibilidad de mejorar sustancialmente la seguridad en las interacciones con el tránsito vial. Adicionalmente, se realizarán obras complementarias por las cuales se reacondicionarán caminos y cruces para evitar los pasos a nivel; incluso se construirán pasos a desnivel en las principales intersecciones del tramo. Por esta vía circularán trenes de carga y trenes de pasajeros.

La infraestructura ferroviaria está diseñada para que circulen trenes de carga de un largo máximo de 800 metros. La velocidad máxima de circulación de los trenes de carga será de 80 kilómetros por hora. En las zonas pobladas estas velocidades se reducirán considerablemente, según el caso, hasta los 30 kilómetros por hora.

En los pasos a nivel se instalarán sistemas de protección de última generación que permitirán un cruce seguro y dinámico de los trenes por la malla vial. En promedio, en un paso a nivel, las barreras estarán bajas entre 90 y 120 segundos cada vez que pase un tren. Ese sistema de seguridad estará conectado directamente con el Centro de Control de Tráfico de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (DNTP) y también de la empresa encargada del mantenimiento quienes podrán tomar las acciones necesarias, en caso de incidente, para reestablecer el funcionamiento de forma casi inmediata.

Condiciones para el servicio de pasajeros

Las inversiones para recuperar las vías férreas para el transporte de carga permitirán soñar con la reactivación del servicio de pasajeros a través del tren.

En reiteradas oportunidades el Ministro Rossi ha señalado que una vez que la vía está en condiciones de garantizar una circulación segura, se podrá evaluar reestablecer algunos servicios que funcionaban en el pasado. Ejemplo de ello es la recuperación de la vía en el ramal que va desde Paso de los Toros –donde termina el Ferrocarril Central– hasta Rivera, que fue rehabilitado en 2018.

La recuperación de este tramo permitió reestablecer el servicio de pasajeros entre Tacuarembó y Rivera. Eventualmente, el Ferrocarril Central podrá generar condiciones para recuperar otras líneas de pasajeros. No obstante, lo principal es recuperar la infraestructura para el transporte de carga y, a partir de ahí, evaluar el restablecimiento de otras líneas.

TRES PROYECTOS PARA RECUPERAR EL FERROCARRIL

El Ferrocarril Central no es el único proyecto en marcha para recuperar el modo de transporte ferroviario. A este proyecto se suma la rehabilitación del ramal Paso de los Toros –Rivera y la rehabilitación de la línea del litoral.

La rehabilitación del tramo entre Paso de los Toros y Rivera implicó la realización de obras a lo largo de 310 kilómetros, a través de los cuales se colocaron rieles y durmientes; también se reconstruyeron banquetas, cunetas y se ampliaron los desvíos en diferentes estaciones.

La nueva infraestructura permite la circulación de trenes de carga de 20 toneladas por eje a 50 kilómetros por hora, asegurando la posibilidad de que circulen equipos modernos con mayor capacidad para el transporte de cargas.

La inversión realizada para recuperar este tramo alcanzó los 75 millones de dólares, de los cuales aproximadamente 50 millones fueron aportados por el Fondo de Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM). Los 25 millones de dólares que completan la inversión provienen de fondos

presupuestales que el gobierno ha destinado. FOCEM también está financiando la rehabilitación y modernización de la vía férrea del litoral. Actualmente se ejecutan obras en 176 kilómetros de la vía, entre las estaciones de Tres Árboles y Queguay, en Paysandú.

Una vez finalizada la rehabilitación se podrá circular a 40 kilómetros por hora, con una carga de 18 toneladas por eje. Una vez finalizados los tres proyectos, las vías estarán en condiciones de transportar más carga de manera más segura.

la circulación de trenes de carga a 80 kilómetros por hora y 22,5 toneladas por eje.

La inversión será cercana a los 1.000 millones de dólares. Por el Ferrocarril Central se transportarán cuatro millones de toneladas. Además de madera, granos y combustible, la infraestructura permitirá transportar otro tipo de cargas. La recuperación del ramal central es una obra clave para la segunda planta de celulosa de UPM que se instalará en el departamento de Durazno. La empresa transportará la carga en trenes desde la planta hacia el Puerto de Montevideo. Actualmente se está trabajando en el desmonte de la vieja vía, extendida a lo largo de unos 273 kilómetros.

Estas vías podrán ser utilizadas para renovar otras líneas, aprovechando los durmientes. “Es una mirada a futuro pensando en el Uruguay logístico”, señaló el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi. El jerarca destacó que la infraestructura permitirá “recuperar la carga que el ferrocarril tenía y trasladar carga nueva que se ha generado”. “Es la oportunidad de tener un transporte más ágil y barato”, señaló

haciendo referencia al proyecto de infraestructura ferroviaria más importante de los últimos años.

Las obras demandarán una importante cantidad de mano de obra. Alrededor de 2 mil puestos de trabajo se crearán para construir el Ferrocarril Central. Hace unos meses, durante el acto de colocación de la piedra fundamental del proyecto, los Intendentes de Durazno, Carmelo Vidalín, y de Tacuarembó, Eber Da Rosa, destacaron las oportunidades de trabajo que se desarrollarán en estos departamentos a partir de la obra.

Un proyecto innovador

El Ferrocarril Central es una obra de infraestructura relevante para el sistema multimodal de transporte y la más importante del modo ferroviario de los últimos años. Este proyecto, sumado a la ya rehabilitada línea Rivera –Paso de

los Toros y a la rehabilitación de la línea litoral entre Tres árboles y Queguay que se encuentra en ejecución, consolida la ampliación de la oferta de transporte ferroviario para las cargas nacionales y regionales, complementando los modos hasta ahora utilizados.

Los primeros 28 kilómetros, de Montevideo a Progreso, serán de vía doble. Para las obras se importarán 877 kilómetros de riel. Durante todo el trayecto se colocará balasto, sobre el cual se montará la vía. Además, se abrirá una fábrica de durmientes en Florida.

El proyecto requiere la fabricación de casi 600 mil. También se construirán 71 alcantarillas, 66 puentes de hormigón y se reforzarán 10 puentes. El proyecto también implica la construcción de dos trincheras y una pasarela. Una de las trincheras se ejecutará en Montevideo, en las calles Uruguayana y Capurro. La otra se construirá

en Las Piedras. Se trata de obras que durarán 24 meses en ejecución y que implican coordinación con otros actores para garantizar la movilidad de los ciudadanos. Otro de los puntos altos del proyecto es la señalización, que se instalará con el máximo estándar de seguridad.

También se colocará un cerco en zonas urbanas y rurales y se habilitarán nuevos pasos a nivel, con señales más perceptibles para los usuarios.

El conjunto de la señalización se realizará por una empresa internacional de primer nivel, contratada por el consorcio. Finalmente, el proyecto implica la construcción de obras adicionales, como puentes viales para permitir el paso por encima del tren. Se instalará un sistema de seguridad y control de última generación que permitirá tener una visión en tiempo de real de los movimientos ferroviarios en el tramo y la posibilidad de actuaciones inmediatas



Rehabilitación ferroviaria
Descarga de rieles



Terminal Pesquera
Puerto Capatzen



Puente sobre A° Yaguarí

Comprometidos con el desarrollo de la infraestructura en Uruguay



Rehabilitación ferroviaria



Puente ruta 11 sobre Río Santa Lucía



Puente sobre A° Yaguarí

Sigamos construyendo futuro



Puente sobre A° Espinas



Rehabilitación ferroviaria



Puente ferroviario

Construimos futuro
www.teyma.com

TEYMA

Terminal portuaria

El puerto de Montevideo moderniza su infraestructura por inversiones

EN EL PUERTO SE EJECUTARÁ UNA SERIE DE INVERSIONES QUE BUSCAN ADAPTAR EL PUERTO DE CARA A LOS DESAFÍOS QUE PLANTEAN LOS NUEVOS PROYECTOS DEL PAÍS COMO LA CONSTRUCCIÓN DE UNA TERMINAL ESPECIALIZADA EN CELULOSA PARA ATENDER A LAS DEMANDAS DE LA NUEVA PLANTA DE UPM

A fines de julio la empresa UPM confirmó la instalación de una nueva planta de celulosa en pueblo Centenario, ubicado en el departamento de Durazno. De esta forma culminó un largo proceso de negociación entre el gobierno y la empresa que comenzó en el año 2017.

La empresa invertirá 2.7 millones de dólares en una planta que será capaz de producir alrededor de 2 millones de toneladas de celulosa por año. La inversión genera importantes desafíos para el país en materia de infraestructura, especialmente en el Puerto de Montevideo por donde saldrá la producción de celulosa al exterior.

El incremento de la producción supone profundizar el dragado del Puerto de Montevideo para permitir el ingreso de buques de mayor calado, la construcción de una terminal especializada en celulosa y de un viaducto en la rambla portuaria.



ASÍ SE VERÁ EL PUERTO CAPURRO UNA VEZ FINALIZADAS LAS OBRAS

“LOS ESPACIOS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO SON CADA VEZ MÁS REQUERIDOS”

Terminal especializada en celulosa

La salida de la producción de celulosa desde el Puerto de Montevideo requiere de instalaciones modernas. Por este motivo, la Administración Nacional de Puertos (ANP) abrió un proceso de licitación internacional pública para concesionar la construcción y operación de una terminal portuaria especializada en el almacenamiento y transporte de celulosa, productos químicos y otros insumos.

A fines de julio, la ANP y UPM firmaron el contrato de concesión que tendrá una vigencia de 50 años. De esta forma, será la propia empresa la que construirá la terminal especializada. “Es un paso más de todo este camino que vamos recorriendo. Significa un crecimiento del Puerto de Montevideo”, señaló el Ministro de Transporte y Obras Públicas a los medios de prensa el día de la firma.

Rossi explicó que las obras consisten en la construcción de un área techada muy ampli con conexión a una terminal ferroviaria y muelles de 14,5 metros de profundidad. La construcción de la

COMIENZA LA CONSTRUCCIÓN DE PUERTO PESQUERO EN CAPURRO

Otro de los proyectos portuarios en marcha es la construcción de una terminal pesquera en la zona de Capurro que permitirá descongestionar y reorganizar la actividad del Puerto de Montevideo. El puerto pesquero, denominado Puerto Capurro, es una de las obras que forma parte del plan maestro de la Administración Nacional de Puertos. Se construirá un muelle de mil metros para dar cabida a la pesca nacional.

La nueva terminal se construirá en la zona norte de la bahía de Montevideo cercano a la refinería de ANCAP. Las obras se ejecutarán durante dos años y suponen una ampliación del recinto del Puerto de Montevideo.

“Los espacios en el Puerto de Montevideo son cada vez más requeridos para distintas actividades portuarias y la pesca se ve afectada”, señala el Ministro Víctor Rossi.

Pero la nueva terminal no será de

uso exclusivo de la pesca sino que se desarrollarán otras actividades.

Rossi afirma que está previsto el traslado del dique flotante Tsakos para esa zona para atender barcos de “mayor requerimiento”. En el entorno de puerto Capurro también está prevista la instalación del Montevideo Rowing Club, institución decana del remo en Uruguay, para que pueda cumplir con su actividad social y deportiva.

terminal supone ganar superficie a la Bahía de Montevideo detrás del muelle C y la ampliación del mismo, así como la ocupación de un espacio contiguo a la Terminal de Graneles.

Dos características de la terminal serán fundamentales para garantizar la salida de la producción: en primer lugar, la profundidad de los muelles que será de 14,5 metros. Esa medida permitirá cargar buques transoceánicos a máxima capacidad. En segundo lugar, la conexión ferroviaria permitirá la entrada y salida de la celulosa de una manera más rápida y segura, generando sinergias entre el ferrocarril y el puerto. Los trabajos se desarrollarán en un plazo de dos años y demandarán una inversión cercana a los 280 millones de dólares.

El Ministro Rossi señala que

la actividad portuaria seguirá desarrollándose con normalidad durante el tiempo que duren las obras dado que, además de la terminal de almacenamiento de celulosa, en el puerto se están ejecutando otras obras muy importantes, como la construcción de un puerto pesquero en la zona norte de la Bahía de Montevideo denominado Puerto Capurro. “Hay una planificación para asegurar el funcionamiento ordenado de la actividad portuaria. El puerto va a estar en funcionamiento pleno”, afirma el jerarca.

El viaducto sobre la rambla

En los últimos meses, el gobierno puso en marcha la construcción de un viaducto sobre la rambla portuaria. Si bien el proyecto no se vincula directamente a la in-

que hace años se perseguía”, señala Rossi.

El jerarca destaca que el viaducto se complementará con el proyecto Ferrocarril Central: “son dos proyectos con distinto origen, pero coinciden y redundan en un fortalecimiento de la infraestructura”. El Ministro explica que la idea del viaducto surgió en el período de gobierno anterior y en el actual se definió la ingeniería del proyecto y se buscaron caminos de financiamiento.

EL VIADUCTO MEJORARÁ LA CIRCULACIÓN INTERNA Y EXTERNA DEL PUERTO

Los próximos desafíos

La construcción de la nueva planta de celulosa por parte de UPM representa la mayor inversión en la historia del país y es evaluada como muy positiva por las autoridades nacionales quienes buscan crear un buen clima para atraer más inversiones a Uruguay. Cada uno de los proyectos presentan nuevos desafíos a los que el país tendrá que buscar adaptarse para sostener el crecimiento. El desarrollo de la infraestructura tiene un papel fundamental en ese objetivo.

Aviación

Gobierno impulsa aviación en el país

LA MEDIDA DEL PODER EJECUTIVO APUNTA A FOMENTAR INVERSIONES EN AEROPUERTOS DEL INTERIOR CON CONCESIONES PARA SU EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN

En Uruguay hay 11 aeropuertos en distintos puntos del país que tienen categoría internacional. El Aeropuerto Internacional De Carrasco y el de Laguna del Sauce están en manos de privados bajo el régimen de concesión. Los demás, son gestionados por el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Sin embargo, no todos los aeródromos tienen la infraestructura adecuada ni presentan las condiciones para realmente funcionar como aeropuertos internacionales.

Hace unos meses, en el marco de la elaboración del plan maestro para la aviación civil en Uruguay, técnicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) señalaron la necesidad de jerarquizar y categorizar los aeropuertos con el fin de mejorar la distribución de los recursos y esfuerzos en la red aeroportuaria.

El Poder Ejecutivo enviará un proyecto de ley al Parlamento que busca crear una red de aeropuertos internacionales en el país; específicamente persigue el obje-

tivo de promover el desarrollo de los aeropuertos de Rivera, Salto, Colonia y Carmelo, y así generar condiciones para el desarrollo de la actividad aeronáutica especialmente con conexiones hacia los países vecinos. Para ello se requiere de una modernización de las instalaciones con importantes inversiones.

El proyecto de ley plantea que la explotación de estos aeropuertos se concesione, como ocurre con Carrasco y Laguna del Sauce, exigiendo una serie de contrapartidas mínimas a cumplir, así como condiciones para la prestación de servicios. De esta forma, Rivera, Salto, Colonia, Carmelo, Carrasco y Laguna del Sauce conformarían la red de aeropuertos que las autoridades pretenden y para ello tienen que funcionar bajo una misma estructura de explotación y gestión, racionalizando los recursos existentes.

Rebaja de combustible para generar competitividad

Otra de las medidas que ha tomado la cartera para impulsar la



GENTILEZA AEROPUERTO DE CARRASCO

GOBIERNO PRETENDE GENERAR RED DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES

aviación civil en Uruguay apunta a rebajar los costos operativos de las aerolíneas. Este año comenzó a regir un nuevo precio de referencia para el combustible Jet A-1,

utilizado por empresas nacionales para la aviación comercial.

La medida se tomó bajo la necesidad de establecer un criterio unificado en la fijación del

precio del combustible, tanto a empresas de bandera nacional como extranjeras. El combustible constituye uno de los principales costos en la aviación comercial y afecta directamente la competitividad del país en materia de conectividad. A partir de ahora, el precio del combustible Jet A1 para las empresas de bandera nacional se fijará tomando como referencia a los precios del mercado internacional, igualando el precio que pagan las empresas de bandera extranjera. Esta medida complementa la rebaja en el precio decidida por el gobierno meses atrás, extendiéndola a las aerolíneas nacionales.

La medida favorecerá a las empresas de bandera nacional, así como a la flota de aviación general, quienes se encontraban en una situación de desventaja respecto a las aerolíneas extranjeras. La fijación del precio del combustible Jet A-1 se establecía mediante mecanismos diferentes, por lo que las empresas nacionales encontraban en el costo del combustible limitaciones a su competitividad y a sus posibilidades de desarrollo.

NUEVA EXCAVADORA
350G

JOHN DEERE

350G
LC

TRABAJÉ **MÁS DURO** Y
DE MODO MÁS INTELIGENTE

INTERAGROVIAL S.A.

www.interagrovial.com.uy



092 060 000

Seguridad vial

Se ha incrementado la inversión en elementos de seguridad para las rutas

UNA DE LAS PREOCUPACIONES DEL MTOP HA SIDO CONTRIBUIR A QUE QUIENES CIRCULAN POR LAS RUTAS NACIONALES LO HAGAN DE MANERA SEGURA. LA SEGURIDAD ES UN FACTOR RELEVANTE EN CADA UNA DE LAS DECISIONES QUE TOMA CUANDO PLANIFICA LAS OBRAS Y DURANTE SU EJECUCIÓN

Construcción de rotondas, instalación de iluminación, colocación de señalización, construcción de sendas peatonales, inversión en maquinaria para controlar las condiciones de seguridad, e instalación de equipamiento como tachas reflectivas, defensas metálicas, bordes sonorizados, son algunos ejemplos de acciones que ha implementado el Ministerio para hacer de las rutas lugares de circulación más seguros.

Uno de los puntos sobre los que el MTOP ha puesto especial énfasis es en la construcción de



EL MTOP HA INCREMENTADO LA INVERSIÓN EN SEGURIDAD VIAL

GENTILEZA MTOP

antes, brindando mejor información para poder planificar las políticas.

Trabajo interinstitucional

Un aspecto destacable es la coordinación interinstitucional con otros organismos que también tienen competencias para mejorar la seguridad vial. En particular, durante este periodo se ha intensificado el trabajo coordinado con la Intendencia de Montevideo y también con la Dirección Nacional de Policía de Tránsito del Ministerio del Interior.

EL MTOP RESPONDIÓ A DEMANDAS DE LOS VECINOS EN ALGUNAS ZONAS

LA SEÑALIZACIÓN ES UNO DE LOS FACTORES CLAVE PARA LA SEGURIDAD

rotondas dado que contribuyen a organizar el tránsito en los ingresos a centros poblados y reducir las velocidades de circulación.

A modo de ejemplo, en ruta 1 se construyó una rotonda en el ingreso a Playa Pascual atendiendo a un reiterado pedido por parte de los vecinos de esa zona de San José.

Algo similar ocurrió en Rocha, donde se construyeron cinco rotondas en ruta 10, en el cruce con ruta 15 y en las entradas a los balnearios La Paloma, Aguada, Costa Azul y Barrio Parque, garantizando la seguridad en la circulación en una zona en que el tránsito aumenta considera-

blemente durante la temporada de verano.

La Dirección de Vialidad también ha puesto énfasis en la reposición de las luminarias adoptando la tecnología LED que tienen la ventaja de mayor durabilidad que las lámparas de sodio, iluminan mejor y consumen un 40% menos de energía.

El MTOP también ha avanzado en la reposición de las columnas de la iluminación. Hoy en día hay más de 8 mil columnas metálicas en las rutas nacionales, que son más seguras que las antiguas columnas de hormigón.

En caso de accidentes, las co-

lumnas de metal no se caen, sino que se deforman y amortiguan el golpe. La señalización también es otro factor para fomentar una circulación segura. Las autoridades trabajan para que la cartelera que se encuentra en las rutas sea equilibrada y estén de acuerdo a las normas técnicas que regulan la materia.

En ese sentido, es necesario que no exista una sobreexposición para que quienes conducen asimilen las señales que van apareciendo en el entorno.

El trabajo sobre las señales también implica hacerlas más visibles y para ello se rediseñó la

señal de aviso sobre escuelas. La nueva señal es de dimensiones más grandes a las anteriores y se puede ver desde una distancia mayor. Para controlar que las señales sean lo suficientemente reflectibles se hizo una inversión importante en equipos de seguridad.

Los nuevos equipos permiten medir la reflectividad de las señales de forma dinámica. Antes, este control se hacía con aparatos manuales, mientras que esta nueva tecnología permite hacerlo mientras se circula. La medición permite dar cuenta del estado de las señales con una actualización en menor tiempo al que insumía

En algunos puntos donde había conflictos por excesos de velocidad en las rutas nacionales, el MTOP ha instalado radares. Ejemplo de ello es ruta 1, entre Santiago Vázquez y Playa Pascual, ruta Interbalnearia, sobre Piriápolis y Solanas, ruta 2 en un tramo de Fray Bentos, ruta 3 en Andresito y en Atlántida.

Si bien el control de velocidad no es competencia del Ministerio de Transporte, el organismo pone la información obtenida al servicio de la policía de tránsito. La instalación de radares ha logrado ser efectiva para que los conductores reduzcan la velocidad.

Empresa líder en el mercado de Señalización y Seguridad Vial, con más de 30 años de experiencia en el rubro.

Bordonix®
Señalización y Seguridad Vial

Tel.: 2320 2609 - Cno. M. Fortet 2248.
bordonix@bordonix.com - www.bordonix.com

De acceso público

Información útil para la población

EL MTOP PONE A DISPOSICIÓN DE LA POBLACIÓN INFORMACIÓN GEORREFERENCIADA ACERCA DE RUTAS, PEAJES, VÍAS FÉRREAS, AEROPUERTOS

El Geoportal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas es una plataforma web que reúne la información geográfica generada por las distintas direcciones de la cartera y que es de acceso público para quien esté interesado.

Ingresando a la dirección geoportal.mtop.gub.uy, cualquier persona puede acceder a información sobre rutas, peajes, vías férreas, aeropuertos, puertos, convenios sociales, planos de mensura y una cantidad enorme de datos que surgen de las actividades que ejecuta el Ministerio. Toda la información contenida en el Geoportal se encuentra georreferenciada, es decir, se encuentra plasmada en un mapa, a través de su ubicación en un grupo de coordenadas.

La oficina encargada de gestionar el Geoportal es la Infraestructura de Datos Espaciales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (IDE MTOP). Esta unidad se encarga de coordinar, estandarizar y generar políticas y capacidades técnicas, transversales al MTOP, en materia de información geográfica. La IDE

MTOP se desarrolla en el marco de la Infraestructura de Datos Espaciales del Uruguay (IDEuy), iniciativa del Poder Ejecutivo, articulada por su Consejo Directivo presidido por Presidencia de la República.

Capacitación a funcionarios

Actualmente, la IDE MTOP se encuentra realizando el taller "Introducción al uso del Geoportal del MTOP" para capacitar a los funcionarios en el uso y las posibilidades que esta herramienta brinda. De esta manera, pueden familiarizarse con las prestaciones del Geoportal y acceder a la información geográfica del Ministerio.

En las distintas instancias del taller, se presentaron los componentes del Geoportal: el visualizador es una herramienta que permite la visualización de la información geográfica y las aplicaciones desarrolladas por el equipo de IDE MTOP; el servidor de metadatos es un sitio donde se pueden encontrar datos acerca de la información disponible en el Geoportal; los geoservicios son



CAPACITACIÓN A FUNCIONARIOS SOBRE USOS DE LA HERRAMIENTA

los servicios web geográficos. Esta capacitación estuvo organizada por la Red de Referentes de Información Geográfica del MTOP, que funciona desde diciembre de 2016, con el objetivo de incentivar

un espacio de trabajo orientado a identificar las necesidades en materia de información geográfica y promover su interacción.

Durante el taller, se mostraron ejemplos de aplicación de las dis-

tintas herramientas en el desarrollo de sus actividades. La Red está conformada por representantes de distintas áreas del Ministerio y sus integrantes fueron designados por los respectivos directores.

Geoportal participó en la Expo Innovación 2019

Geoportal es una herramienta que puede ser utilizada, no sólo por funcionarios, sino por todos quienes tengan interés en acceder a ella. Por esta razón, se proyectan ámbitos donde los ciudadanos puedan conocer cómo usarla y para qué sirve. En este marco,

El equipo del Geoportal estuvo presente en el stand del MTOP en la Expo Innovación desarrollada en el Antel Arena entre el 8 y el 16 de junio. Durante la actividad, los integrantes del equipo respondieron consultas y acercaron al público información acerca de la Infraestructura de Datos Espaciales, qué es un geoportal y en qué consiste la georreferenciación. El espacio reunió a personas de todas las edades y tuvo una instancia lúdica y otra de interacción con el visualizador.





25 años señalizando tu camino







info@balizas.com.uy - www.balizas.com.uy



Boleto estudiantil

Subsidio al boleto estudiantil de todo el país genera más oportunidades

EN 2018, EL MTOP INVIRTIÓ CERCA DE 1.600 MILLONES DE PESOS EN SUBSIDIAR EL ACCESO A BOLETOS PARA ESTUDIANTES DE ENSEÑANZA MEDIA. DE ESTA FORMA, MÁS DE 136 MIL JÓVENES Y ADOLESCENTES SE VEN BENEFICIADOS Y APOYADOS PARA ACCEDER A LICEOS, UTU Y ESCUELAS AGRARIAS

La medida abarca a 136 mil estudiantes que representan cerca del 44% de la matrícula inscripta en educación media en todo el país, según explicó el Director Nacional de Transporte, Felipe Martín.

La inversión anual por estudiante que hace el Ministerio es de 11.570 pesos e incluye a jóvenes y adolescentes que viven a una distancia mayor a un kilómetro de su centro de estudio. “Este programa empezó hace 14 años y ha permitido absorber el crecimiento de la matrícula”, señaló Martín, haciendo referencia al carácter social de esta política

MEDIDAS APUNTAN A REDUCIR EL COSTO DEL BOLETO PARA EL USUARIO

ejecutada por la cartera que, según señaló, ha contribuido a que estudiantes continúen su trayectoria en la educación formal.

El Director de Transporte destacó además el carácter redistributivo de esta política y dijo que “es una de las medidas de mayor impacto social en lo que hace a la redistribución de los ingresos que se obtienen de los contribuyentes”. Esta política comenzó a aplicarse en San José y Colonia en el año 2005 y luego se extendió al resto del país. Ese año se aprobó el beneficio de 50 boletos gratuitos



EL SUBSIDIO AL BOLETO ESTUDIANTIL BENEFICIA A 136 MIL JÓVENES

para unir el lugar de residencia con el domicilio del estudiante para todos los estudiantes del primer ciclo de enseñanza media pública de todo el país y alumnos con beca total de la enseñanza privada, comprendiendo liceos, UTU, escuelas rurales y escuelas agrarias.

El gobierno identificó que había estudiantes que no completaban estudios a los 16 años, por lo que se hizo una extensión a los 18 años promoviendo la permanencia en la educación formal de los jóvenes que se encontraban en esta situación. Ese año también se amplió a estudiantes de segundo ciclo de

enseñanza media pública y alumnos con beca total de enseñanza privada. En 2012, se incorporó al beneficio a aquellos jóvenes del medio rural que viven en zonas sin transporte público.

En la actualidad, unas 200 empresas de transporte público de todo el país llevan cada día a 136 mil jóvenes a sus centros de estudio, facilitando el acceso a la educación formal obligatoria.

Nuevas líneas metropolitanas y corredores bonificados

El MTOP ha implementado otras políticas para hacer más

accesible el servicio de transporte público a los ciudadanos que van más allá del subsidio al boleto estudiantil. En los últimos años, la Dirección Nacional de Transporte ha tomado una serie de medidas que apuntan a reducir el costo del transporte para los usuarios.

A partir de la transformación de líneas departamentales en líneas metropolitanas el costo en el transporte se ha reducido para muchos usuarios. A modo de ejemplo, en marzo de este año la línea 712 de la empresa Cop-sa, que conecta Montevideo y Araminda, pasó a integrarse a la denominada zona metropolitana,

adoptando una tarifa suburbana. Esta transformación representó para el usuario una rebaja de \$40 por viaje.

En el año 2016, había tomado una medida similar al integrar al servicio metropolitano los servicios entre Libertad, San José, y Montevideo. Además de la transformación de líneas, también se han habilitado corredores bonificados, es decir, tramos de circulación con reducciones en el costo del boleto.

En 2017 se dispuso de un nuevo tipo de viaje en todos los servicios de las líneas metropoli-

136.000

son los estudiantes beneficiados por el subsidio al boleto en educación media de todo el país

tan que circulan por el corredor Camino Maldonado – ruta 8, con una bonificación de \$13 respecto al valor asignado al boleto.

El éxito de la experiencia llevó a que en 2018 se implementara una solución similar en los corredores de rutas 5 y 84. De esta forma, quienes se trasladan desde el barrio Obelisco de Las Piedras hacia la plaza Colón y quienes se trasladan desde la localidad de Suárez hasta Belloni y General Flores, tuvieron una rebaja de 16% en el costo del boleto respecto al costo anterior.

ARENAS Y GRANITO DE SAN JOSÉ

Cantera de granito triturado, arena y transportes en general



Arenera Avda. Calcagno s/n, Ciudad del Plata | Cantera Ruta 23, km 130, Mal Abrigo, San José
Administración Cno. Melilla 7201, Montevideo, tel: 2323 4593

TRANSBIANCO SA

TEBLIX S.A.
GRANITO TRITURADO

Convenios sociales

El MTOP apoya a las instituciones sociales para que reparen sus edificios

LA INICIATIVA, QUE DATA DEL 2015, BRINDA SOPORTE ECONÓMICO A DIFERENTES INSTITUCIONES SOCIALES EN TODO EL PAÍS PARA QUE PUEDAN REPARAR Y AMPLIAR SUS INSTALACIONES. A CAMBIO DEL APOYO, EL MTOP LES SOLICITA QUE OFREZCAN SUS SEDES A OTRAS ORGANIZACIONES DEL LUGAR

Más allá de los principales cometidos del MTOP que tienen que ver con el diseño de la política de transporte y la construcción de grandes obras de infraestructura para el país, el Ministerio implementa políticas orientadas a la solución de problemas sociales.

Si bien han transcurrido varios años desde su instrumentación y ha sufrido algunos cambios, la política de convenios sociales mantiene su objetivo principal que es ayudar a vecinos organizados que contribuyen con el desarrollo social.

El apoyo que les ofrece el Ministerio es económico, en efectivo y no reintegrable para la construcción de obras comunitarias de interés social. A través del apoyo económico y asesoramiento técnico, la cartera contribuye con el trabajo de comisiones de fomento, clubes deportivos y sociales, organizaciones de la tercera edad, instituciones de apoyo a la infancia, organizaciones no gubernamentales e instituciones culturales de todo el país.

Desde el año 2015 se firmaron 226 convenios sociales lo que se traduce en más de 420 millones de pesos en apoyo a instituciones de todo Uruguay.

Amplia red de beneficiados

Con esta política no solo se benefician las organizaciones que firman el convenio, sino también otras instituciones. Es que a cambio del apoyo que brinda el MTOP, estas instituciones están obligadas a ofrecer las instalaciones a otras organizaciones sociales



EL MTOP APOYA A INSTITUCIONES QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIAL

y educativas de sus barrios y localidades.

“La política de convenios tiene que seguir desarrollándose porque atiende las más diversas

necesidades de la sociedad. Lo único que se necesita es que un grupo de vecinos se organice, tengan un sueño y trabajen por él. Acá se les da asesoramiento

técnico y ayuda económica. La sociedad organizada resuelve cosas que ningún gobierno puede resolver”, destaca el Ministro Rossi.

CONVENIOS SOCIALES
¿SABÍAS QUE TU INSTITUCIÓN PUEDE MEJORAR SUS INSTALACIONES?

Ingresa a nuestro sitio web y descubre cómo puede ayudar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a que tu institución construya, refaccione y amplíe obras comunitarias con impacto social.

www.mtop.gub.uy

MTOP MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

¿Cómo solicitar un convenio?

El proceso comienza con una solicitud de la institución ante el Ministerio. Las solicitudes son evaluadas por un equipo técnico del departamento de Convenios Sociales del MTOP, quienes aprueban las propuestas, dependiendo de la calificación resultante de dicha evaluación y de la disponibilidad presupuestal.

En el momento de presentar la solicitud, cada institución debe presentar una propuesta de actividades para brindar a las instituciones sociales que se encuentren ubicadas en su entorno. Una vez que un proyecto es aprobado, el MTOP y la institución firman un convenio para ejecutar las obras.

El convenio establece el aporte que le corresponde hacer al MTOP, así como el aporte que le corresponde a la institución. En caso de que la institución deba ofrecer una contraprestación en el barrio que tiene sus instalaciones, se detalla en qué consiste en el texto del convenio firmado. La ejecución de las obras es supervisada por un arquitecto del departamento de Convenios, quien se encarga de seguir todo el proceso, desde la presentación de la solicitud hasta el final de obra, asesorando a la institución beneficiaria en cada etapa.

Además del control del avance de las obras, desde el MTOP también se controla la inversión, exigiendo los avances correspondientes para la liberación de los recursos. Una vez finalizada la obra, también se controla el cumplimiento de la contraprestación acordada durante el período correspondiente.

TGM
Terminal de graneles
Montevideo



+598 2929 6587

obrinel@obrinel.com

www.tgm.com.uy



**Puerto de Montevideo
Acceso Colombia**

Rutas nacionales

Gobierno logró elevar el estándar de calidad de las rutas nacionales

EL MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, VÍCTOR ROSSI SEÑALA QUE EN EL PAÍS YA NO EXISTEN PUNTOS CRÍTICOS EN MATERIA VIAL Y QUE, PARA MANTENER Y SEGUIR MEJORANDO EL ESTADO DE LAS RUTAS, ES NECESARIO SOSTENER UNA INVERSIÓN ANUAL DE 500 MILLONES DE DÓLARES

En julio de 2015, el Presidente Tabaré Vázquez anunciaba un plan de infraestructura superior a los 12 mil millones de dólares destinados a elevar la calidad de la infraestructura disponible. Parte de esta inversión estaría destinada al fortalecimiento vial para hacer frente al incremento del volumen de carga que se ha quintuplicado en los últimos años.

Rehabilitación, refuerzo y ensanche de puentes, construcción de dobles vías y habilitación de terceros carriles, son algunas de las acciones implementadas por el gobierno nacional para que el tránsito de cargas y de pasajeros circule de forma más ágil y segura.

Con una inversión sostenida que llegó a 480 millones en 2017, superó los 500 millones en 2018, y que será aún mayor en 2019, se logró elevar el estándar general de las rutas nacionales y eliminar los puntos críticos



RUTAS ÁGILES Y SEGURAS PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

GENTILEZA MTOP

a cabo bajo la modalidad PPP.

Las obras comprenden un bypass en esta localidad y un nuevo puente sobre el río Yí, que era demandado por los habitantes del lugar. Las obras de este proyecto PPP ya han comenzado a ejecutarse. Otro de los proyectos con adjudicación definitiva es el que comprende la recuperación de ruta 12 desde Nueva Palmira hasta Florencio Sánchez, ruta 54 desde Juan Lacaze hasta ruta 12, ruta 55 desde ruta 21 hasta ruta 12, así como ruta 57 desde Cardona hasta ruta 3.

Además, se incluye la construcción de un bypass de cinco kilómetros en la ciudad de Carmelo, que culminará en el segundo puente sobre el arroyo Las Vacas. La firma del contrato se realizó hace unas semanas, por lo que las obras están próximas a iniciarse. En los contratos por PPP, una vez adjudicada la obra, la empresa ganadora debe conseguir el financiamiento. Se trata de una etapa de

SE NECESITAN 500 MILLONES DE DÓLARES POR AÑO DE INVERSIÓN VIAL

de la red vial del país. En este período se llevan rehabilitados 3.300 kilómetros de los casi 9.000 que componen la red vial nacional.

El Ministro Rossi señala que pese a que este es el último año de la actual administración es necesario que quien continúe al frente de la cartera, continúe “desarrollando una política planificada de mejoramiento de la red vial y de ampliación de la red actual”.

Si bien Uruguay tiene una red bastante extendida en todo el territorio, son necesarias nuevas obras que amplíen la densidad de la infraestructura existente, “porque estas obras, no sólo serán capaces de dar respuestas y trabajo en el presente, sino que nos permitirán seguir avanzando hacia el futuro”, agrega.

En este sentido, el Ministro entiende que el próximo gobierno debería mantener los niveles históricos de inversión ejecutados durante la presente gestión, que en promedio ronda los 500 millones de dólares por año.

“Bienvenidas todas las ideas, pero el compromiso de que haya una inversión anual de 500 mi-

LA RENDICIÓN DE CUENTAS DE 2018

Hace unos meses, el Poder Ejecutivo envió al Parlamento el proyecto de Rendición de Cuentas del año 2018. El informe enviado por el Poder Ejecutivo destaca que en materia vial se llevan ejecutados 1.672 millones de dólares en el período 2015-2018. Durante 2018 se realizaron inversiones récord en infraestructura vial por 596 millones de dólares. En declaraciones a dis-

tintos medios de prensa, el Ministro de Transporte y Obras Públicas ha manifestado que es necesario mantener los niveles de inversión en torno a esta cifra anual. Al año 2018 se lleva ejecutado el 71% del compromiso asumido por el gobierno nacional en obras viales, según información brindada por el MTOP. Si se considera solamente la inversión vial ejecutada con financiamiento público, Dirección

Nacional de Vialidad, Programa de Caminería Rural y Corporación Vial del Uruguay, la inversión alcanza prácticamente el 100% de lo previsto en el plan, “por lo que al cierre del quinquenio 2015-2019 se habrán superado las inversiones planificadas con este tipo de financiamiento en el marco de un mayor despliegue de las inversiones de la concesión pública”, concluye Rossi.

2018

fue un año récord en inversión en rutas nacionales y puentes que llegó a los 596 millones de dólares

rutas del norte del país para garantizar la competitividad y la producción en esta zona.

Proyectos de PPP en marcha

Una de las apuestas del gobierno para este período es avanzar en obras a través de contratos de Participación Público Privada (PPP). Estos contratos son aquellos en los cuales un organismo público encarga a un privado el diseño, la construcción, la financiación y la operación de una infraestructura durante un período de tiempo determinado.

Desde el año 2011, Uruguay cuenta con una ley que establece el marco regulatorio aplicable a este tipo de contratos. La exposición de motivos del último proyecto de Rendición de Cuentas enviado al Parlamento realiza un repaso por los proyectos de PPP que se encuentran en marcha.

En lo que refiere a proyectos viales, “actualmente existen siete en cartera que requieren una inversión inicial estimada en 5.744 millones de unidades indexadas, equivalentes a 681 millones de dólares aproximadamente”, explica Rossi.

La PPP en ejecución más avanzada corresponde al circuito de rutas 21 y 24 y al bypass en la localidad de Nueva Palmira, en el litoral del país. La puesta en marcha de las obras muestra la efectividad de este tipo de contratos para cambiar la realidad de la infraestructura. La rehabilitación y reconstrucción de la ruta 14, desde Mercedes hasta Sarandí del Yí, también se lleva

EL MTOP TIENE VARIOS PROYECTOS DE PPP EN MARCHA EN RUTAS NACIONALES

negociación entre privados en el que el Estado no tiene injerencia.

Los proyectos que se encuentran en esta etapa son aquellos para poner en condiciones la ruta 9, entre Rocha y Chuy, ruta 15, entre Rocha y ruta 13, y la conexión entre las rutas 9 y 15 (PPP2); ruta 14, entre rutas 6 y 15, ruta 15, entre rutas 14 y 13 (PPP5), doble vía de ruta 3, entre rutas 1 y 11 y bypass a San José (PPP7), así como ruta 6, desde Belloni a ruta 12 y bypass a San Ramón (PPP6).

“En conjunto, para 2019 se prevén inversiones viales por US\$ 516 millones aproximadamente”, señala el informe de Rendición de Cuentas de 2018 enviado al Parlamento. De confirmarse esa estimación, la inversión total en infraestructura vial del quinquenio alcanzaría a casi US\$ 2.190 millones, un 93% de lo previsto en el plan.

Las inversiones con financiamiento esencialmente público superarán a las inversiones previstas en el plan, mientras que las inversiones que requieren financiamiento privado, como las PPP, se verán impulsadas en los próximos años.

Gobierno de cercanía

El MTOP recorre el país y se acerca a los vecinos de varias localidades

EL GOBIERNO NACIONAL PUSO EN MARCHA ACCIONES QUE GENEREN CERCANÍA CON LA POBLACIÓN DEL INTERIOR DEL PAÍS. EN ESA LÍNEA, LAS AUTORIDADES DEL MTOP SE ENCUENTRAN RECORRIENDO VARIAS LOCALIDADES DONDE SE GENERAN INSTANCIAS DE CONTACTO DIRECTO CON LOS VECINOS

Desde el mes de mayo el gobierno nacional ha generado una nueva manera de llevar adelante las instancias de gobierno de cercanía. Con la nueva modalidad se pasó de un formato en el que se recibían a los vecinos de distintos departamentos en audiencias y se realizaba un Consejo de Ministros abierto el día posterior, a un formato en el que Ministros y Directores del gobierno nacional recorren localidades de distintos departamentos, buscando instancias de intercambio con los vecinos en el territorio.

Posteriormente, en una actividad central, se rinde cuentas de



LA NUEVA MODALIDAD GENERA CONTACTO DIRECTO DE AUTORIDADES CON POBLADORES

GENTILEZA MTOP

obras que la Dirección de Arquitectura ejecuta para recuperar el ex Cine Stella, emblema de la ciudad fraybentina.

Rendición de cuentas en el norte

La tercera de las instancias se desarrolló en el norte del país. En agosto, el gobierno nacional se hizo presente en Rivera, Tacuarembó y Artigas. En este último departamento Rossi recorrió las obras que se ejecutan sobre la ruta 30. Además de la rehabilitación del pavimento, en este tramo se están construyendo cuatro puentes nue-

LAS RECORRIDAS BUSCAN GENERAR ENCUENTROS DIRECTOS CON LOS VECINOS

la gestión a los ciudadanos. “No se puede tener el mismo estilo de relacionamiento con los vecinos cuando estás terminando la gestión que cuando la estás empezando”, señala Rossi y agrega: “cada lugar del país tiene una realidad diferente. Hay realizaciones que se han concretado y otras que están en proceso, y son diferentes en cada lugar”.

Hasta el momento se llevaron a cabo tres instancias. La primera de ellas fue en mayo en por los departamentos ubicados en la zona oeste del país instancia en la que las autoridades recorrieron Maldonado, Rocha, Treinta y Tres y

Cerro Largo. Luego fue el turno de los departamentos del litoral oeste, donde dialogaron con vecinos de localidades de Soriano, Rio Negro y Paysandú. Hace unas semanas el gobierno nacional se hizo presente en Rivera, Tacuarembó y Artigas para rendir cuentas ante los vecinos del norte del país.

Rendición de cuentas en el este

Durante la recorrida por los departamentos del este, las autoridades del MTOP visitaron las obras de infraestructura que la cartera ejecuta en esa zona. La actividad incluyó una recorrida por las rutas 15 (La Paloma), 10 (Aguas Dulces), 16

(Castillos), 13 (Velázquez) y 15 (Cebollatí, Lascano y Paso Averías), obras de convenios sociales y obras en edificios de INAU ejecutadas por la Dirección de Arquitectura, los puertos deportivos de Punta del Este, Piriápolis y La Paloma, donde el Ministerio ha invertido para que queden en condiciones de atender la demanda durante la temporada estival.

Rendición de cuentas en el oeste

La segunda instancia de gobierno de cercanía se realizó en los departamentos del litoral oeste. El Ministro Rossi recorrió obras en las rutas 2, 21 y la 24. En el

puerto de Dolores, Soriano, el MTOP realizará reparaciones y la extensión de amarras para embarcaciones deportivas y turísticas. En el Frigorífico Anglo se prevé reconstruir el muelle de madera, una obra en la que ya se trabaja. En esta oportunidad, el Subsecretario del MTOP se hizo presente en el lugar donde se ejecutan las obras de rehabilitación de la vía férrea entre Tres Arboles y Queguay que es financiada con recursos del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM).

Las autoridades también recorrieron la ciudad de Dolores que ha sido recuperada luego del tornado que afectó a su población hace dos años atrás, así como las

“HAY REALIZACIONES QUE SE HAN CONCRETADO Y OTRAS ESTÁN EN PROCESO”

vos sobre los arroyos Tres Cruces y Cuaró, y sobre las cañadas La Bomba y La Comisaría. Además, se está ensanchando y reforzando el puente sobre el arroyo Pelado.

La rendición de cuentas en el norte incluyó también varias inauguraciones junto a los vecinos. En la localidad de Ansina, en Tacuarembó, fue inaugurada la rehabilitación de ruta 26 entre Tacuarembó y Paso Aguiar. En Artigas, las autoridades inauguraron la rotonda de ingreso a Bella Unión y en Rivera recorrieron la ruta 27, que será inaugurada en las próximas semanas, y el puente sobre el arroyo Cuñapirú.



RAMON C. ALVAREZ S.A.
CONSTRUCCIONES
 ISIDORO LARRAYA 4545
 TELS: 25252477 / 25256137
 www.ramoncalvarez.com





Acondicionamiento

Dirección de Hidrografía ya prepara intervenciones en puertos del litoral

EL MINISTERIO PUSO EN MARCHA UNA SERIE DE PROYECTOS PARA ACONDICIONAR LOS PUERTOS DEL OESTE, AMPLIANDO LA OFERTA DE TURISMO NÁUTICO EN ESA ZONA DEL PAÍS. ENTRE ELLOS SE DESTACAN LAS INVERSIONES EN EL PUERTO DE DOLORES Y EN EL MUELLE DEL EXFRIGORÍFICO ANGLO

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas trabaja para acondicionar la infraestructura portuaria del litoral oeste, no sólo en lo que hace a terminales comerciales sino fundamentalmente a un circuito de puertos deportivos que contribuyen sustancialmente en el desarrollo turístico de la región y del país en su conjunto.

Sin desmedro de lo que se realiza en los puertos de Punta del Este, Piriápolis y La Paloma, que naturalmente concentran el mayor flujo turístico, la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH) ha focalizado su atención en estos últimos años en la cadena de puertos del litoral oeste, que tienen una menor incidencia en el volumen general pero cuentan con un potencial natural.

En ese marco, desarrolla el proceso de adjudicación del llamado a licitación pública para reconstruir parcialmente el muelle principal del exfrigorífico Anglo, en Fray Bentos. En las próximas



EL HISTÓRICO MUELLE DE FRAY BENTOS QUE AGUARDA REPARACIÓN

GENTILEZA MTOP

TERMINAL FLUVIAL DE BELLA UNIÓN REVALORIZA ACTIVIDAD NÁUTICA DEL NORTE

Durante la última recorrida del equipo de gobierno por el norte del país, el Ministro de Transporte, Víctor Rossi, y la ministra de Turismo, Liliam Kechichian, visitaron las obras prácticamente culminadas de la estación fluvial del puerto de Bella Unión. La edificación permitirá mejorar el valor turístico de la localidad en el corredor del río Uruguay, al tiempo que integrará una red de estaciones fluviales y centros de visitantes.

El moderno edificio se ubica en el recinto portuario de la localidad

y alberga una dependencia de la Dirección Nacional de Hidrografía. Su operativa servirá de base para la partida y el arribo de las embarcaciones operadas por el Club Náutico, que serán utilizadas para paseos, pesca y travesías. El complejo, además, facilitará los paseos náuticos al área protegida Rincón de Franquía, ubicada al norte de la ciudad, en la confluencia de los ríos Uruguay y Cuareim. La inversión en esta obra alcanzó los 450 mil dólares. En el área comercial y privada de la estación fluvial fun-

ciona un servicio de transporte de pasajeros binacional entre Uruguay y Argentina que ofrece servicios desde la localidad uruguaya hasta Monte Caseros. Las autoridades de ambos Ministerios coincidieron en que el emprendimiento procurará poner en valor turístico el río Uruguay en el marco del Corredor de los Pájaros Pintados e integrará una red de instalaciones fluviales ligeras y centros de visitantes para su aprovechamiento por los nuevos operadores y turistas.

agua potable en todos los frentes de atraque de embarcaciones deportivas.

Villa Soriano

Ubicado en el acceso al río Negro a 10 kilómetros de la desembocadura con el río Uruguay y en un contexto natural único con interesantes circuitos náuticos, se encuentra la primera estación fluvial del país en lo que constituyó un centro poblado en el Uruguay con fundación de 1624. Allí se recuperó por completo el histórico

LAS OBRAS BUSCAN POTENCIAR EL TURISMO NÁUTICO EN LA ZONA OESTE

muelle y se le agregó un muelle bajo que permitió el aumento de su capacidad en 44 nuevas amarras deportivas.

Puerto de Carmelo

El atracadero de Carmelo es otro de los puntos de mayor atracción para el turismo náutico. Ubicado en las orillas del arroyo Las Vacas el lugar es de una singular belleza natural que, sumado el atractivo de la ciudad de Carmelo, lo convierten en un sitio obligatorio de recalada, fundamentalmente por visitantes de Argentina. Es por esto que la Dirección Nacional de Hidrografía mantiene permanente atención en relación a su infraestructura y operativa de servicios.

RECONSTRUIRÁN EL HISTÓRICO MUELLE PRINCIPAL DEL EXFRIGORÍFICO ANGLO

semanas se conocerá la empresa adjudicataria. La obra demandará una inversión superior a los cinco millones de dólares, para una intervención que abarcará un tramo de unos 50 metros de la estructura de hormigón y la reconstrucción de la pasarela de madera que une este muelle con tierra.

Siguiendo los criterios acordados con la Comisión Paisaje Industrial Fray Bentos, se conservarán algunos sectores del muelle original para que se mantengan como testimonio del enclave agroindustrial. El muelle principal data de 1865 y está ubicado frente al edificio de las cámaras frías, sobre la estructura se levantan las dos grúas que se reconocen como íconos del complejo y de la capital de Río Negro. Ambas serán conservadas y puestas en valor como parte de la intervención del muelle.

El plazo de ejecución de la obra es un año y medio, por lo que en 2021 podría inaugurarse. El desembarcadero reconstruido permitirá el atraque de pequeñas embarcaciones turístico-deportivas y de pequeños buques de pasajeros que integrarán el sitio patrimonial al circuito náutico regional que promueve el Co-

redor de los Pájaros Pintados. En 2015, las instalaciones que pertenecieron al Frigorífico Anglo fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco, por sus siglas en inglés), bajo la denominación Paisaje Industrial de Fray Bentos.

Puerto de Dolores

Otra de las obras que proyecta realizar la Dirección Nacional de Hidrografía está dirigida a acondicionar el muelle del Puerto de Dolores. Se trata de un puerto cuyo "muelle cuenta con importantes socavaciones y fuga de materiales y se encuentra inhabilitado para el tránsito vehicular debido al estado del mismo", explica la Arquitecta Tamara Viera, Gerenta del área de Mantenimiento y Administración Portuaria de la DNH.

También agrega que la inversión para este caso será del

orden de 1,5 millones de dólares. Para el reacondicionamiento del mencionado muelle el Ministerio elaboró un pliego de condiciones para un llamado a licitación pública con el objetivo de acondicionar la instalación existente de acuerdo al funcionamiento previsto a futuro por la DNH, priorizando un uso peatonal y con cargas livianas.

Las obras incluyen la reparación de daños, la confección de una estructura de hormigón armado apoyada sobre la estructura, reparación de bitas, barandas y escaleras, la reconstrucción del adoquinado de la explanada, así como la reconstrucción del muro de contención adyacente al muelle y el acondicionamiento de la grúa patrimonial ubicada en la explanada portuaria.

Las obras apuntan a potenciar el enclave como puerto deportivo en la margen sur del río San Salvador intentando fomentar el turismo náutico a través de una

cadena de puertos que la DNH ha recuperado y se encuentra en vías de recuperación en la zona del Río Uruguay/Río Negro.

Dársena Higuieritas de Nueva Palmira

La Dársena Higuieritas en la ciudad de Nueva Palmira es otro punto central de atracción. En los últimos años el MTOP impulsó múltiples obras en esta terminal turística con una inversión superior a los cuatro millones de dólares. Los trabajos consistieron en el reacondicionamiento y reconstrucción de los muelles de las márgenes derechas e izquierdas de la dársena, además de las instalaciones y el equipamiento para el adecuado funcionamiento.

Para la reconstrucción de los muelles se utilizaron tabletas metálicas y anclajes y se reacondicionaron las instalaciones con la colocación de amarras, varales, energía eléctrica, iluminación y

Cultura nacional

Aportes del MTOP para el rescate de íconos de la cultura en el interior

DOS SALAS EMBLEMÁTICAS DE LA CULTURA DEL PAÍS SE RECUPERARÁN PRÓXIMAMENTE PARA EL DISFRUTE DE LOS POBLADORES DEL INTERIOR. A TRAVÉS DE CONVENIOS, EL MTOP CONTRIBUYE ECONÓMICAMENTE PARA LA REHABILITACIÓN DE SITIOS QUE MARCARON UNA ÉPOCA EN DOLORES Y PAYSANDÚ

El Teatro Paz y Unión de la ciudad de Dolores y el Cine Astor de Paysandú son dos centros culturales icónicos del interior del país que debieron cerrar sus puertas hace largo tiempo por distintas circunstancias.

El MTOP impulsa el rescate de estos dos emblemas mediante el aporte de ocho millones de pesos que se utilizarán para reacondicionar las instalaciones y posibilitar una vez más su funcionamiento. Esta medida forma parte de la política de convenios de la cartera que apunta a contribuir con instituciones del área social y cultural.

SE REHABILITARÁN
DOS IMPORTANTES
COMPLEJOS CON EL
APORTE DEL MTOP

Centro Recreativo Paz y Unión

Los orígenes de esta institución se remontan al 18 de julio de 1895, cuando se fundó la “Sociedad recreativa Paz y Unión”, la cual sin una sede fija tenía la función de fomentar el espíritu de amistad y sociabilidad de los socios, así como defender el arte en todas sus manifestaciones.

El 12 de febrero de 1912 adquirió personería jurídica y fundó sus estatutos, pasando a denominarse a partir de entonces como “Centro Recreativo Paz y Unión”. Hacia 1939 se inauguró



PROYECCIÓN DE CÓMO LUCIRÁ EL TEATRO ASTOR EN PAYSANDÚ

la sala, base de la actual sede, que ya desde su construcción presentó características muy novedosas y modernas; por un lado fue un teatro muy grande, especialmente para el interior del país, con una sala con capacidad de albergar 1.100 personas organizadas en platea, tertulia y paraíso.

Otra novedad fue el diseño escogido; no se optó por la típica estructura de herradura que solían tener los teatros de entonces, sino que se decidió optar por una estructura frontal, como lo hacían las salas modernas, ya que naturalmente favorece la visión de todos los espectadores de la sala.

El Teatro Paz y Unión, fue además particularmente distinguido por contar con un escenario de grandes dimensiones y una sala de cine, algo muy sofisticado para esa época.

Se trata de un sitio emblemático para la ciudad y su gente, donde se han visto espectáculos de toda índole, desde obras de teatro, ballet, aerodanza, recitales musicales, coros, clases de piano, orquestas sinfónicas, murgas, fiestas de fin de curso, festejos de fechas patrias, conferencias magistrales, bailes, exposiciones artísticas, múltiples reuniones empresariales y charlas de difusión.

Ahora se encara la primera etapa de un ambicioso plan de reconstrucción del edificio con una inversión de diez millones de pesos con aportes iguales del MTOP y la institución.

Cine Astor

El segundo convenio del área cultural refiere al ex Cine Astor de la ciudad de Paysandú, otro emblemático punto de referencia del litoral del país. Para esta obra el Ministerio aporta dos millones y medio de pesos, mientras que la institución aportará otros 2.3 millones.

Está previsto que el histórico cine reabra sus puertas en el correr de este año y los sanduceros esperan ansioso volver a comprar una entrada y sentarse en una butaca después de 30 años sin poder ver películas en esa sala.

Al asumir la actual administración comunal, se trazó como meta de trabajo posicionar a Paysandú como polo cultural en la región, de modo de complementar el atractivo natural del departamento de las termas.

En esa línea de acción se trabajó en la reapertura del Teatro Florencio Sánchez, hecho que

ESTÁ EN MARCHA
LA RECUPERACIÓN DE
CENTROS EN DOLORES
Y PAYSANDÚ

se concretó luego de numerosos aportes. Logrado este objetivo la intendencia orientó el esfuerzo en la recuperación del antiguo cine Astor como un amplio espacio cultural que pueda dar cabida a distintas disciplinas.

El proyecto contempla la construcción de un complejo que habilite la realización de actividades de variada índole dándole participación a artistas de diversas disciplinas, no solo de Paysandú sino también de la región. Las obras están en curso y la Intendencia espera poder habilitarlo en corto plazo.

ACOMPANAMOS LA INICIATIVA
DEL PLAN DE OBRAS PREVISTO



CP
CANTERA
PALMITAS

Tel: 4530 2516 | Info@pintus.uy

EF EMPORIO DE LOS
FILTROS

50
AÑOS

ACOMPANANDO
EL DESARROLLO
DE NUESTRO PAÍS



**MANN
FILTER**

**HOMOLOGADO
POR EL MTOP**

Flota Edenred

Sumate al **SICTRAC** con Edenred Flota®



- **Variedad de dispositivos de acuerdo a tus necesidades**
- Fácil instalación y simple gestión
- Plataforma online 7x24
- Trazabilidad completa
- Experiencia internacional en soluciones para gestión de flotas

Flota Edenred

www.edenred.com.uy
2408 8080 int.7231
flota-uy@edenred.com

PROMOCIÓN LANZAMIENTO



097 388 080