

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

El país requiere un transporte rápido, seguro, barato y sustentable, que le permita un buen servicio a la población para su movimiento y a la producción y al comercio interno y con el mundo que es su mercado. El transporte y su infraestructura requieren de inversiones, rehabilitación y mantenimiento que no han sido realizadas desde 1999 debido a las crisis vividas por el país primero y desde 2005 por no haber estado en las prioridades de los Gobiernos de turno.

La red de carreteras que fuera un ejemplo regional antes de 1999, **sufrió un deterioro por falta de atención, que podemos estimar en USD 1.300.000.000** que determina que hoy exista consenso sobre el mal estado de la red vial. (Fuente: Uruguay Infraestructura 2030). Esto sucede al mismo tiempo que las cargas forestales y agrícolas se han multiplicado por 3, por lo cual al deterioro por falta de inversión se agrega el mayor tránsito.

Finalmente, las plantas de celulosa y el puerto de Nueva Palmira han cambiado los itinerarios de circulación del tránsito sin que se haya actuado en consecuencia mejorando las rutas que acceden a esos destinos.

La falta de mantenimiento la pagó la sociedad y en particular los ciudadanos que consumieron más combustible, más tiempo, más idas al taller debido al mal estado de las carreteras, en el país que tiene el combustible más caro del mundo e impuestos que serían más que suficientes para atender las rutas y calles del país en excelente estado.

Los puertos del país siguieron el crecimiento de la carga de exportación y de los servicios logísticos regionales estimulados por la demanda internacional.

Montevideo mejoró su capacidad por la ampliación de la Terminal de Contenedores que le ha permitido crecer en tanto que el Puerto de Nueva Palmira creció por inversión privada de BOTNIA-UPM y por ampliación de las terminales privadas.

Los canales de navegación del Río de la Plata han sido constante discusión con Argentina, en un proceso en que la relaciones internacionales fueron cediendo frente a la presión Argentina, tanto en los canales de Martín García como en los

canales de acceso al Puerto de Montevideo que hoy arriesgan a dejarlo fuera de los circuitos del tráfico internacional.

El ferrocarril en 7 años de gobierno del FA, no avanzó, a pesar del compromiso del FA con este modo, y las cargas transportadas siguen siendo del mismo orden que las que viene transportando desde hace décadas en 1.300.000 de toneladas, es decir menos de un 5% de la carga movilizada en el país, en un tiempo en que la carga en general se multiplicó por 3 lo que demuestra la escasa confianza del modo ferroviario por parte de los productores.

Han sido las empresas privadas de transporte de cargas por carretera las que hicieron millonarias inversiones para trasladar la producción. Sin embargo, el gobierno ha amenazado con el concepto de que el que rompe paga; concepto que de aplicarse inviabilizaría la producción y el transporte. El transporte por ferrocarril deberá promoverse para casos puntuales, de carga masiva punto a punto.

El transporte interno de pasajeros no experimentó cambios mayores, salvo el subsidio que el Estado pasó a entregarle a las empresas, modificando las bases económicas de un servicio que hasta el momento no requería de aportes estatales.

El transporte internacional de pasajeros sufrió enormemente la crisis de PLUNA y sus consecuencias, la sustitución de PLUNA por otras aerolíneas y por los “ferrys”, a la vez que un aumento de precios de los pasajes. La crisis generada en esta empresa es demostrativa de la falta de capacidad de gestión, que trajo como consecuencia una fuerte pérdida de conexión del país, con la región y con el resto del mundo.

A pesar de todos los inconvenientes de los distintos modos de transporte, el país logró mantener su actividad logística en la senda del crecimiento por efecto de los sectores empresariales y porque el Gobierno no se animó a concretar los anuncios de modificar en forma significativa los regímenes de puerto libre y zonas francas (pilares del desarrollo logístico).

Los objetivos generales de la política de transporte que planteamos se pueden resumir en:

- En general, recomponer la inversión y mantenimiento vial en materia de infraestructura, recuperan rezago de años de subinversión y falta de mantenimiento adecuado.
- En cuanto al ferrocarril, maximizar su aporte al crecimiento nacional, en particular en las cargas masivas, con vías en origen y en destino (como forma de abaratar el transporte, disminuir accidentalidad, y mejorar la contaminación ambiental);
- En materia área, seguir recomponiendo y mejorando la conectividad del país.
- En materia portuaria concretar las obras que están planteadas en los planes maestros, desarrollar el puerto y accesos a Nueva Palmira y prever los desarrollos portuarios futuros realizando los estudios correspondientes que permitan anticiparse a los acontecimientos. A la vez que revertir el signo de las decisiones internacionales que afectan al transporte marítimo y promover su desarrollo.

Objetivo estratégico 1 - Definir prioridades en materia de inversiones

Para el cumplimiento de este objetivo desarrollaremos las siguientes acciones:

- Presentar una propuesta de servicios de rehabilitación y mantenimiento del total de la red que permita justificar, mediante metodologías actualmente disponibles, la prioridad de las acciones, de forma de asegurar que la inversión realizada tiene retorno asegurado y que las obras que se postergan son de menor prioridad que las que se consideran en los primeros años.
- Concretar las inversiones en el muelle C del Puerto de Montevideo y del puerto pesquero de Montevideo.
- Promover la instalación de terminales de contenedores que permitan aliviar al puerto de Montevideo.
- Revisar, ajustar y promover las iniciativas privadas de inversiones portuarias que se encuentran demoradas en la ANP o en el Poder Ejecutivo.
- Definir las obras necesarias para asegurar una relación más armoniosa Puerto Ciudad, tanto en Montevideo, como en Nueva Palmira, Conchillas, Fray Bentos y Paysandú

- Realizar estudios serios que aseguren la viabilidad económica, técnica, social y ambiental de un puerto oceánico, definiendo primero si el mismo será un puerto de aguas protegidas, un puerto de granel o un puerto con desarrollo en etapas sucesivas, como elementos previos para definir su localización en forma fundamentada.
- Reconstruir y concesionar tramos ferroviarios rentables (considerando los ahorros en construcción y mantenimiento de rutas), en un régimen en lo posible con varios operadores.
- Dragar los canales de acceso a Montevideo y Nueva Palmira para mejorar su competitividad.

Objetivo estratégico 2 - Viabilizar el financiamiento necesario para el desarrollo de las acciones planteadas

- Duplicar los recursos destinados a inversión vial (nacional y departamental), sin crear nuevos impuestos o tasas, para avanzar en la recuperación del rezago existente en materia de inversión y mantenimiento de la red vial, creando un fideicomiso que administre recursos suficientes para tal objetivo (provenientes del IMESI combustibles).
- Modificar el contrato de concesión del MTOP con la CND-CVU respetando el criterio que se ocupará de las carreteras que son actualmente de peaje y los servicios de deuda de las obras que se han realizado fuera de estos corredores.
- Promover la creación de terminales logísticas de camiones y ferroviarias, para asegurar la viabilidad del nuevo sistema.

Objetivo estratégico 3 - Crear condiciones para optimizar acciones en materia de infraestructura del transporte

No consideramos que los acuerdos de PPP sean adecuados para este tipo de inversión vial pues en la actualidad lo que se requiere de recursos es 10 veces superior a lo que se recauda por peajes. Por tanto acuerdos de PPP en carreteras solamente son posibles si el repago de la inversión del sector privado se realiza por la vía del Estado y éste recauda los fondos por el impuesto al combustible. En tal sentido, se debe:

- Mejorar el rol de la Corporación Vial del Uruguay, definiendo su rol de fiduciario o de concesionario, y asegurando que los procedimientos de contratación respeten los criterios de la contratación administrativa.
- Promover la modernización tecnológica, la renovación y complemento de los planteles técnicos, la mejora de la calidad de las obras y servicios y el aumento de la responsabilidad profesional y del contratista y la incorporación de tecnologías TICs en el transporte (precintos electrónicos, GPS, control, etc.).
- Celebrar convenios con las Universidades locales, con la Universidad Tecnológica y la UTU y con Universidades del extranjero orientados a fortalecer la capacidad técnica de profesionales, mandos medios y operarios.
- En caso de concretarse la disponibilidad de gas natural fomentar su uso como combustible automotor amigable con el medio ambiente en flotas cautivas (caso taxis).
- Promover un cambio institucional en el caso del ferrocarril, en que las vías sean de competencia del Estado y la operación sea desregulada, a semejanza de la Unión Europea y un sistema de fomento del mercadeo ferroviario consistente en que cada tonelada que transporte el ferrocarril reciba un aporte del Estado equivalente al consumo de carretera que existiría en caso de ser transportada por camión, aporte que a su vez se integraría a un fondo para la inversión ferroviaria.