



**PRESIDENCIA**  
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

TRANSICIÓN DE GOBIERNO  
2009 | 2010



---

Martes 29 de diciembre de 2009





Montevideo, 29 de diciembre de 2009.

También la transición de un gobierno a otro -aunque ambos tengan la misma identidad política- incide en la calidad de la democracia.

Conscientes de ello, y comprometidos con el permanente mejoramiento de la democracia en tanto forma de gobierno y estado de la sociedad, el Poder Ejecutivo ha elaborado este material de trabajo y lo pone a disposición del Presidente y Vicepresidente de la República electos y del elenco ministerial ya designado que asumirán funciones el próximo 1º de marzo.

Este material no es una Memoria ni un Balance de Gobierno, sino un Informe de Gestión Estratégico y de presentación del estado de situación de los asuntos fundamentales de los ministerios, la estrategia de política pública de las autoridades y la definición de sus principales desafíos.

Por cierto que hay relación entre estos informes, la memoria y el balance, pero no son lo mismo. Existen, entre ellos, diferencias de forma, carácter, contenido y alcance.

Al presente material han de sumarse la documentación e información disponibles desde el inicio mismo del actual período de gobierno así como los intercambios propios de la transición que hoy comienza formalmente y para la cual todos tenemos el derecho a recibir y la responsabilidad de ofrecer las máximas garantías y las mejores posibilidades: una transición profunda, transparente, generosa, seria y responsable por respeto a los uruguayos.

Las naciones son proyectos históricos, colectivos y democráticos. El breve lapso de esta transición es tiempo suficiente para demostrarlo. Y así lo haremos.

Dr. Tabaré Vázquez.  
Presidente de la República





**PRESIDENCIA**  
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

---



**MINISTERIO DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS**

**MINISTRO**  
**Sr. VICTOR ROSSI**

**SUB SECRETARIO**  
**Ing. LUIS LAZO**

---



## **INFORME DE TRANSICIÓN**

Diciembre 2009

Por resolución del Sr. Presidente de la República Dr. Tabaré Vázquez fueron designados como responsables de la coordinación general para la confección de los Informes Ministeriales de Transición de Gobierno 2009 - 2010 a los Sres:

Secretario General de la Presidencia Dr. Miguel Toma.

Prosecretario de Presidencia Sr. Jorge Vázquez Rosas.

Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto Cr. Martín Dibarboure.

La supervisión y compilado general de los informes que confeccionaron los Ministerios respectivos estuvo a cargo del Área de Gestión y Evaluación del Estado (AGEV) dependiente de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la Presidencia.



## **TABLA DE CONTENIDOS**

1. Cometidos del Ministerio .....	9
2. Planificación Estratégica Ministerial .....	10
3. Planificación Estratégica Intersectorial o transversal .....	29
4. Cambios institucionales relevantes del período de gobierno.....	45
5. Principales programas y proyectos.....	46
6. Principales programas de cooperación internacional .....	102
7. Conflictos Legales.....	104
8. Recursos Humanos .....	105
9. Recursos Financieros .....	112
10. Sistemas de Información Ministerial.....	126
11. Mejora de Procesos .....	133
12. Organismos de los artículos 2201 y 221 .....	155
13. Asuntos de Atención Prioritaria Inicial .....	155
14. Lineamientos prioritarios de política pública.....	156







## 1. COMETIDOS DEL MINISTERIO

### a. Misión

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el responsable de diseñar, ejecutar, controlar y evaluar la Política Nacional de Transporte considerando la totalidad de las modalidades y actuando en coordinación con las Intendencias Municipales.

Desarrolla la infraestructura nacional necesaria (vial, portuaria, fluvial y ferroviaria) adecuándola a las necesidades de la población, del sector productivo nacional y las políticas de integración regional, mediante la aplicación de recursos propios y la promoción de la participación del sector privado en las inversiones necesarias para la realización de obras.

Coordina acciones con las empresas públicas relacionadas a su actividad y competencia (PLUNA, ANP y AFE) y con otras organizaciones estatales y privadas de forma de optimizar la gestión y la aplicación de los recursos. Es el principal gestor en la construcción, conservación y mantenimiento de la obra arquitectónica del dominio público en función a las prioridades que se fijan a nivel nacional. Actúa en forma de garantizar el más alto grado de confianza pública en su integridad y eficiencia, en el marco de una gestión transparente para la totalidad de la población del país, destinataria final de su gestión.

### b. Visión

- Ser factor esencial en la reactivación económica, contribuyendo a disminuir la tasa de desempleo a partir de la ejecución de obras de infraestructura en todo el territorio nacional, impulsando los polos de desarrollo emergentes y favoreciendo la ocupación de los pobladores de las zonas en que se efectúen las distintas intervenciones.
- Ser una organización que propicie la participación de los ciudadanos, coordine acciones con otros organismos y organizaciones y fomente la capacitación de sus funcionarios, en el marco de una mejora continua de gestión con el fin de alcanzar los objetivos institucionales.



## 2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA MINISTERIAL

Por Ley Número 17.930 de 19 de diciembre de 2005 se aprobó el Presupuesto Nacional para el actual período de Gobierno. En el mensaje por el cual el Poder Ejecutivo remitió a la Asamblea General el Presupuesto Quinquenal, se expresa claramente cual es el “punto de partida” de la gestión del presente Gobierno: un severo condicionamiento derivado del bajo nivel actual de actividad, de un fortísimo endeudamiento público, del aumento de la pobreza, el desempleo y la emigración, con la consiguiente desigualdad y exclusión social de buena parte de la población del País.

En el marco del Programa de Gobierno que estableció como objetivo central sentar las bases para un crecimiento sostenido, con equidad y desarrollo social, mediante una importante recuperación de la inversión pública, el MTOP asumió la responsabilidad de promover, impulsar y ejecutar esa obra pública que opere como motor de arranque a la economía, que implica básicamente el mantenimiento de la actual red primaria, la adecuada preparación de los corredores de integración, el mejoramiento y recuperación de la red de caminos secundarios, departamentales y rurales, el desarrollo del transporte intermodal, en el crecimiento de la actividad logística, portuaria, fluvial, aérea y ferroviaria.

A efectos de la consecución de tales objetivos estratégicos el Presupuesto Nacional asignó únicamente a este Inciso un sistema de asignación de créditos presupuestales en inversiones que respondía al monto del plan de obras que se juzgó necesario para el País, limitado por un sistema de topes de ejecución anuales que año a año se fijó teniendo en cuenta la evolución de la economía nacional y el espacio fiscal.

El MTOP ejecutó y ejecutará el 100% de los recursos fijados por ese TOPE en los cinco ejercicios comprendidos en el período de gobierno, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 1: Evolución de la ejecución de gasto presupuestal del MTOP

TOTAL DEL INCISO	2005	2006	2007	2008	2009 (*)
Crédito Presupuestal MTOP	2.793.652.610	4.402.422.731	5.750.221.137	6.237.777.608	6.019.218.048
Tope de Ejecución MTOP	2.430.000.000	2.590.834.783	2.695.304.650	3.691.811.729	3.983.079.730
Ejecución Presupuestal MTOP	2.425.303.830	2.588.640.132	2.695.149.653	3.691.811.171	3.983.079.730
<b>% ejecución s/ tope INCISO</b>	<b>99,81%</b>	<b>99,92%</b>	<b>99,99%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

(\*) Estimado al 10/12/2010

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



En atención a las restricciones económicas, el plan de obra pública sólo podía ser llevado a cabo si el MTOP era capaz de sumarle importantes inversiones extrapresupuestales a través de múltiples mecanismos que las alentaran y favorecieran.

Uno de los mecanismos que se utilizó plenamente y que se considera como el más relevante fue el de utilizar otras herramientas disponibles como la Corporación Vial del Uruguay, sociedad anónima propiedad del Estado a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo. Durante los sucesivos ejercicios se fue adaptando el contrato de concesión suscrito en octubre de 2001 entre el MTOP y la CND para estudios, proyectos, mantenimiento, operación y explotación de obras públicas de infraestructura, interviniendo ahora como Director de la Corporación Vial del Uruguay un Director designado a propuesta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se estimó imprescindible además aumentar la inversión dentro de los márgenes legales, racionalizar el gasto, y simplificar la normativa de la concesión a efectos de hacerla más ágil y adecuada a las exigencias actuales, asignando en forma clara obligaciones y responsabilidades de modo de mitigar y reducir riesgos, estableciendo obras prioritarias, otorgando mayores beneficios a los usuarios, y asegurando los derechos de los obligacionistas y el pago del financiamiento obtenido. Dicha readecuación resultó impostergable a efectos de poder concretar la realización del programa de obras viales que el MTOP entiende necesario y disponer los recursos que permitan llevarlo a cabo. Por otra parte a través de la Corporación Vial del Uruguay, se han concretado importantes financiamientos mediante emisión de obligaciones de dicha sociedad anónima y créditos de la Corporación Andina de Fomento y el Banco Interamericano de Desarrollo que se aplicaron básicamente a obras viales. Lo actuado en este campo permitió aumentar vía Corporación Vial del Uruguay el presupuesto destinado a inversiones de \$ 2.900 millones en 2004 a más de \$ 7.550 millones en 2009. En materia de financiamiento externo están en vigencia los siguientes programas:

- **Préstamo BID Nº 1582/OC-UR “Programa de Infraestructura Vial”**

El objetivo general del Programa es mejorar el transporte terrestre de cargas y pasajeros en los corredores prioritarios de la red vial de Uruguay con el fin de aumentar la competitividad y la integración regional. El propósito del programa es reducir los costos de transporte y los tiempos de viaje, preservar el patrimonio vial del país y aumentar la seguridad vial, mediante el mejoramiento y rehabilitación de corredores de integración con Argentina y Brasil y de rutas nacionales prioritarias que conecten sus centros de producción con mercados locales y externos. Además, se busca promover



la sustentabilidad del sistema vial mediante el incremento de la eficiencia de la gestión vial.

- Firma de contrato: 17 nov. 2004.
- Contrato modificadorio: 30 nov. 2006.
- Fecha último desembolso: 17 nov. 2011.
- Monto total del Programa: U\$S 110:000.000.
- Endeudamiento: U\$S 77:000.000.
- Aporte Local: U\$S 33:000.000.
- Componentes: obras de rehabilitación de carreteras y mejoramiento de puentes.
- Seguridad vial.
- Fortalecimiento institucional y capacitación.
- Obras de mantenimiento por contrato o administración.
- Fondo BID desembolsado a la fecha: U\$S 60:887.870,22 (incl. U\$S 7:700.000 fondo rotatorio).
- Saldo a desembolsar: U\$S 16:112.129,78.

• **Préstamo Banco Mundial: BIRF 7303 – UR: Proyecto de Mantenimiento de Infraestructura de Transporte y Acceso Rural**

**Objetivos.** El objetivo general del Proyecto consiste en incrementar la eficiencia del sector transporte mejorando la competitividad del mismo. Esta contribución se da a través de la mejora de la infraestructura de transporte a efectos de mejorar la relación costo – eficiencia de los sectores de transporte de carga y pasajeros.

El Proyecto plantea: a) reducir los costos de transporte, eliminando las restricciones físicas de la red, b) asistir al MTOP en el gerenciamiento de prácticas de rehabilitación y mantenimiento c) mejorar la accesibilidad a las áreas rurales a efectos de permitir la integración de la producción agropecuaria en la economía nacional y d) contribuir a que las terminales de transferencia portuarias estén preparadas para servir a la demanda intermodal de carga y pasajeros.

- Firma del Contrato: 16 de junio de 2005.
- Fecha de cierre: 31 de julio de 2011.
- Monto total: U\$S 100:000.000.
- Aporte Banco Mundial: U\$S 70:000.000.



- Aporte Local: U\$S 30:000.000.
- Componentes principales del Proyecto:
  - Obras carreteras y puentes DNV.
  - Obras carreteras y puentes CVU.
  - Terminales portuarias DNH.
  - Contratos de Mantenimiento (CReMa).
  - Mantenimiento de Caminos Departamentales.
  - Obras y bienes de seguridad vial.
  - Consultorías.
- Montos desembolsados (Aporte BM): U\$S 46:330.000 (66,2%).
- Saldo a desembolsar (Aporte BM): U\$S 23:670.000 (33,8%).

• **Disminución de gastos**

Además de buscar nuevos financiamientos el MTOP ha hecho ingentes esfuerzos en llevar adelante su política disminuyendo sus gastos de funcionamiento, imponiendo orden en el manejo de sus erogaciones y el cumplimiento estricto en la realización de las transferencias de fondos por parte del Ministerio de Economía y Finanzas. Se puso especial énfasis en el abatimiento de gastos de combustible, reparación de flota, viáticos, etc., aparte de la disminución relevante en el número de su plantilla de funcionarios de que se informa en el capítulo de recursos humanos.

El cuadro siguiente tomado del mensaje de la Rendición de Cuentas 2008 da cuenta que el MTOP tiene el indicador más bajo en gastos de funcionamiento respecto de todos los incisos de la Administración Central, así como de los Organismos del art. 220 de la Constitución de la República, habiendo ejecutado solamente el 68% del crédito asignado.



Cuadro 1. Gasto de funcionamiento del MTOP y ejecución año 2008

GASTOS DE FUNCIONAMIENTO - CRÉDITOS PRESUPUESTALES Y EJECUCIÓN AÑO 2008						
Todas las financiaciones - en millones de pesos						
Inciso	Créditos Presupuestales Totales				Crédito Ejecutado	Porcentaje Ejecución
	Crédito Presupuestal Inciso	Reasignación Créditos Inciso 24	Refuerzos	Total		
2 Presidencia	211	69	31	311	269	86
3 Defensa	1.770		343	2.113	2.054	97
4 Interior	2.526		172	2.698	2.571	95
5 Economía	444		136	580	454	78
6 Relaciones Exteriores	545	155	22	722	686	95
7 Ganadería	278	201	117	596	465	78
8 Industria	84		53	137	106	77
9 Turismo y Deporte	246		192	438	391	89
<b>10 Transporte</b>	<b>306</b>		<b>0</b>	<b>306</b>	<b>207</b>	<b>68</b>
11 Educación y Cultura	480		105	585	508	87
12 Salud Pública	485		137	622	560	90
13 Trabajo	719		52	771	740	96
14 Mvotma	47		0	47	37	79
15 Desarrollo Social	986		92	1.078	1.031	96
<b>Administración Central</b>	<b>9.128</b>	<b>425</b>	<b>1.451</b>	<b>11.004</b>	<b>10.079</b>	<b>92</b>
16 Poder Judicial	265		4	269	267	99
17 Tribunal de Cuentas	24		0	24	20	83
18 Corte Electoral	54		10	64	59	92
19 T.Contencioso Adm.	8		0	8	5	63
24 Diversos Créditos	21.949		563	22.512	19.727	88
25 Anep	1.837	1	160	1.998	1.963	98
26 Universidad	620	2	92	714	708	99
27 Inau	1.472		44	1.516	1.500	99
29 Asse	4.716	97	745	5.558	5.304	95
<b>Organismos del art. 220</b>	<b>30.944</b>	<b>100</b>	<b>1.619</b>	<b>32.663</b>	<b>29.553</b>	<b>90</b>
<b>TOTAL</b>	<b>40.072</b>	<b>525</b>	<b>3.070</b>	<b>43.667</b>	<b>39.632</b>	<b>91</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



Se lograron otras inversiones en obras por medio del ajuste y control de Concesiones de Obra Pública. Al inicio del actual período de Gobierno se encontraban vigentes cuatro contratos a saber: Ruta 1, Ruta Interbalnearia, Ruta 5 y Ruta 8 y se encontraban concesionadas las administraciones de los peajes a cargo de la Corporación Vial del Uruguay. El panorama al que se enfrentó la administración era común a varias concesiones: atrasos en el cronograma de obras, contratos renegociados alargando plazos o reduciendo el volumen de obras, garantías de cuestionable valor, etc. Por ello se procuró inmediatamente acentuar el control de los contratos vigentes, obteniéndose importantes resultados. El más notorio fue el que finalizó con el rescate de la Concesión de “Ruta 1 Montevideo – Libertad y Nuevo Puente sobre el Río Santa Lucía” y la inauguración del nuevo puente el 13 de diciembre de 2005.

Asimismo en las restantes concesiones vigentes se logró la finalización del intercambiador entre Rutas 8 y 11 a cargo del concesionario “Camino de las Sierras S.A.” y la finalización de la doble vía la iluminación de todos los cruces de la Ruta Nº 5 de Montevideo a Canelones, a cargo de la concesionaria “H y G S.A.” Las concesiones se siguen controlando y readecuando y aún extendiendo como forma de fomento de la inversión privada en obra pública, por ejemplo con la incorporación del By Pass de Pando en la Ruta 8, como forma de fomento de la inversión privada en obra pública. Los recursos obtenidos se han destinado al mantenimiento de la actual red vial primaria, la preparación de los corredores de integración regional y el mejoramiento y recuperación de los caminos secundarios. El sustancial desarrollo y cambio en los flujos de mercaderías que se ha verificado en los últimos años, fruto de la maduración de la forestación y de la intensificación de los cultivos en el litoral, ha puesto nuevas presiones a las redes de transporte. También se efectuaron y se están realizando obras en todas las instalaciones portuarias del país desde Bella Unión a La Paloma.

Especial mención merecen los casi 400 convenios que en acuerdo con asociaciones de vecinos organizados y actuando solidariamente se han firmado por parte del MTOP a los largo del actual período.

#### **a. Plan estratégico actualizado**

A lo largo de estos casi cinco años el MTOP ha planificado, construido y reparado carreteras y caminos, puentes y puertos y ha trabajado en el desarrollo de todos los modos de transporte en todo el país. Queda mucho por hacer, pero fue iniciado un proceso y se dejan proyectos en desarrollo pensando en el Uruguay del futuro, más allá de 2010.



En transporte, se trabajó en la promoción del transporte fluvial y aéreo, en la profesionalización del transporte de carga y en el fomento y organización del transporte de pasajeros, con la meta permanente de abaratar el costo del servicio y extender la venta de boletos, mientras se impulsa el saneamiento de las empresas y la renovación gradual y permanente de la flota a un ritmo mínimo de un 8% a un máximo de 20% anual. La bonificación en el transporte a los estudiantes de enseñanza media cubre todo el territorio nacional desde 2006 y alcanza a cerca de 30 mil jóvenes cada mes. El Fideicomiso del Boleto creado en setiembre de 2006 ha permitido evitar que los vaivenes del precio del combustible incidan en el precio del boleto produciéndose una rebaja sustancial de las tarifas. Al mismo tiempo, se profundizó y amplió la oferta de servicios de transporte en el área metropolitana, que redundó en avances significativos en cuanto a la mayor accesibilidad y menor precio de los viajes.

En materia de infraestructura vial, está a punto de culminar la construcción del Anillo Perimetral Vial que unirá la Ruta 8 con la Ruta 5, evitando el pasaje de transporte pesado por la ciudad con una inversión de 80 millones de dólares, que permitirá contar con dos vías de comunicación en ambos sentidos de 22 kilómetros de longitud. Una obra poco visible pero que transformará radicalmente la circulación vial en la capital y sus alrededores.

Se ejecutaron obras en el sistema de Accesos Este a la ciudad de Montevideo, en la Ruta Interbalnearia y accesos al nuevo Aeropuerto, y dos puentes sobre el arroyo Carrasco en la capital, obra que había sido largamente postergada. Se construyó la doble vía de Ruta 1 hasta la radial a Tarariras, se construyeron y ensancharon 40 puentes en todo el país. Al iniciar el primer año de gestión se finalizó el puente sobre el Río Santa Lucía en Ruta 1. Se terminó la doble vía en la Ruta 5, la ruta 102, la 18 y la 11. Se invirtieron más de US\$ 80 millones en obras en Rutas Secundarias de alto impacto en los departamentos de Artigas, Canelones, Durazno, Soriano, Río Negro y Rocha. La inversión en seguridad vial ha sido récord en este período. Se reparó a razón de 9 mil kilómetros de caminería rural por año y se entregó a las intendencias de todo el país 335 equipos de maquinaria vial con una inversión de US\$ 26 millones.

Se culminó y entregó el 25 de mayo la Torre Ejecutiva en la Plaza Independencia, y el ex -Palacio de Justicia inconcluso por más de cuarenta años. Este último ha cambiado la fisonomía y la estética de la principal plaza capitalina.

Se colaboró intensamente en la Dirección de Obra del complejo cultural del SODRE inaugurándose el estudio auditorio en el mes de noviembre pasado, obra también relegada desde su incendio ocurrido en 1971.





Se repararon escuelas, liceos, centros carcelarios, hospitales, policlínicas e instituciones públicas a lo largo y ancho de todo el país.

**La obra pública implementada por el MTOP en este período de gobierno se ha destacado por algunos hitos relevantes:**

- Se culminó y entregó el 25 de mayo la Torre Ejecutiva en la Plaza Independencia.
- Se culminó el ex - Palacio de Justicia inconcluso por más de cuarenta años. Este último ha cambiado la fisonomía y la estética de la principal plaza capitalina.
- La inversión en seguridad vial ha sido récord: se reparó a razón de 9 mil kilómetros de caminería rural/año.
- Se entregó a las intendencias de todo el país 335 equipos de maquinaria vial con una inversión de US\$ 26 millones.
- Se colaboró intensamente en la Dirección de Obra del complejo cultural del SODRE.

La Dirección Nacional de Hidrografía ha intervenido en todos los puertos del territorio nacional con obras de dragado, reparación de muelles, escolleras y construcción y reparación de servicios en el marco del Plan de Recuperación del Patrimonio Portuario 2005-2010. Este Plan ha tenido por objetivo recuperar y poner a nuevo gran parte de los puertos del país que venían de un largo período anterior con muy escasa o nula inversión en su mantenimiento. Debe destacarse las obras de reacondicionamiento de dos marinas y construcción de una nueva en el Puerto de Punta del Este.

En el Puerto de Montevideo se realizó el dragado de la bahía y de sus canales de acceso, se encuentra en etapa de adjudicación el muelle "C" (obra por valor de US\$ 65.000.000), fue ampliada el área portuaria con la incorporación de los inmuebles del Ex Frigorífico Nacional y la ex Playa de Maniobras de AFE y se encuentra en ejecución su acceso norte. Se amplió a 200 metros del muelle oficial (A.N.P.) de Fray Bentos,



obra prevista en anteriores presupuestos y largamente postergada por otras administraciones. Se amplió el Puerto de Nueva Palmira, con obras públicas e inversiones privadas y se inauguró la nueva Terminal de Pasajeros en el Puerto de Colonia.

Se tomaron cruciales decisiones como la recuperación de PLUNA, en proceso de recomposición de su patrimonio tras 11 años de pérdidas acumuladas. Una solución viable para salvar la empresa y los puestos de trabajo, consistió en que el Estado dejara de transferirle partidas de dinero importantes para mantener en pie la aerolínea de bandera nacional.

Este año se celebró un contrato entre la Corporación Ferroviaria del Uruguay, - sociedad anónima de derecho privado y de capital público-, con acciones nominativas 100% propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo, y AFE, para la ejecución de la primera etapa de las obras de Rehabilitación del tramo de la línea Rivera, entre Pintado y Rivera, en un total de 422 kilómetros de vía férrea y otros proyectos ferroviarios ya están en marcha.

Se trabajó asimismo desde este Ministerio en la conformación de un equipo multidisciplinario que planifique los avances de obras nacionales y prepare a Uruguay de cara al 2030. Este grupo deberá proyectar las rutas nacionales, los puertos, puentes, terminales de pasajeros, aeropuertos, parques, avenidas, todo aquello que el país necesite concretar en materia de infraestructura y logística, que lo inserte a nivel mundial para construir el país de todos.

Este informe ha sido elaborado con el convencimiento de haber avanzado sustancialmente en la mejora de la infraestructura del país, y de haber contribuido, desde el ámbito de este Ministerio, en la construcción de un país con crecimiento sostenido, equidad y desarrollo social.

## **b. Planes estratégicos por unidades ejecutoras**

### **i. Dirección General**

Es prioridad absoluta de la unidad el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 17.930 de Presupuesto Nacional y las posteriores modificaciones presupuestales del período en su misión de coordinación de las actividades que desarrolla este Inciso con la finalidad de alcanzar niveles óptimos de eficiencia y eficacia. En tal sentido, se ha

---



avanzado en el logro de objetivos y metas trazados oportunamente tendientes a la mejora de gestión del conjunto de la organización, aplicando políticas que permiten un uso más racional de los recursos humanos y materiales con que se cuenta.

En materia de Planificación se incorporó el área de logística a la Unidad Ejecutora de Inversiones y Planificación. El 1º de enero de 2007, la Dirección Nacional de Inversiones y Planificación (DNLIP) del MTOP inició sus actividades a raíz del gran auge de propuestas de inversión que se comenzaron a registrar en el país y bajo la consigna de que esto requiere de un gran estudio de impacto, transformando este tema en uno de las principales preocupaciones del Gobierno.

Se ha considerado de suma importancia incorporar a la gestión un proceso de análisis planificador de forma de proyectar la actividad del Inciso, el desarrollo del país y las necesidades de infraestructura para el mediano y largo plazo para lo cual el análisis de la logística del país es materia fundamental. La Unidad de Logística, Planificación e Inversiones figura formalmente como una unidad dependiente de la Dirección General, pero como se ha reseñado en el programa general del MTOP el área de logística ha tomado tal dimensión para el país, que justifica plenamente que dicha Dirección sea una Unidad Ejecutora más del MTOP. Para hacerlo realidad es necesario dotarla de normativa legal en la instancia presupuestal siguiente.

En materia de centralización y unificación de actividades se han logrado avances significativos en la coordinación de esfuerzos para evitar la duplicidad de funciones y actividades y alcanzar criterios únicos en distintas áreas significativas para la gestión.

En este sentido se ha comenzado a trabajar en coordinación con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y la Oficina Nacional del Servicio Civil para la implementación de un sistema de retribuciones único para la Administración Central, participando un equipo de técnicos del MTOP en la elaboración de la propuesta.

En materia de Servicios Jurídicos se han mantenido y mejorado los niveles de coordinación entre las diferentes Asesorías existentes, generándose un ámbito de discusión para los temas de mayor importancia que afectan al Ministerio y se han obtenido importantes resultados favorables en el área judicial especialmente la obtención de la posesión de terrenos expropiados para obras viales, así como la confirmación en varios casos de la justeza de las decisiones administrativas tomadas por el Ministerio.

---



En el área de Contabilidad y Finanzas de acuerdo al Flujo de Fondos anual oportunamente elaborado se abatieron deudas que mantenía el Ministerio y se continúa el pago a proveedores en un plazo de treinta días fecha factura a partir del mes de abril de 2006. Sin duda que la coordinación, el orden impuesto en el manejo del gasto público y el cumplimiento en la realización de las transferencias de fondos por parte del Ministerio de Economía y Finanzas fueron factores determinantes para estos logros.

En materia de Administración se concretó el plan de compras agrupadas, es así que se adquirieron para todas las Direcciones del Inciso en un procedimiento centralizado: útiles de oficina, neumáticos, baterías, insumos informáticos, equipos de computación, uniformes y vestimenta, etc.

En el área Informática se consolidó el funcionamiento de la Comisión coordinadora de actividades, determinándose criterios para la incorporación de nueva tecnología en distintos procesos. Se aprobaron los Planes Directores de Informática de varias unidades ejecutoras de lo que se da cuenta más adelante.

También se tomaron definiciones en materia de incorporación de equipos, insumos y nuevas tecnologías de la Información para la gestión. Se progresa en un tema que se considera básico que es la homogeneización de tecnologías en todo el MTOP.

Se concretó la instalación de nuevo servidor, la renovación de parte del cableado, - en operación no exentas de dificultades por carencias de personal- y se procedió a la renovación del 70% de parque de computadores personales existentes en el Ministerio.

Se intentó la incorporación de ingenieros informáticos para lograr superar las dificultades de carencias de personal, resultando que no se presentaron aspirantes al respectivo llamado, pudiéndose deducir como causa de ello el bajo nivel retributivo ofrecido por el Estado.

En el área social el Departamento respectivo continuó con su gestión socio-ambiental para mitigar las afectaciones que las nuevas obras a implantarse tengan en la población, especialmente al concretarse las expropiaciones para la obra "Anillo Colector Vial Perimetral de Montevideo".



También se continuaron en forma normal los programas de Jardín Maternal y Guardería (Convenio con ANEP) y los servicios vacacionales para funcionarios en las propiedades inmuebles del MTOP

En el área salud se continuó trabajando en la implementación y gestión de programas de prevención (tabaquismo, salud corporal, etc.) en ejecución de los importantes convenios interinstitucionales celebrados (Fondo Nacional de Recursos, Hospital de Clínicas Dr. Manuel Quintela, etc).

En materia de inmuebles se cedieron en comodato a la Intendencia de Maldonado y a la Junta Antidrogas la residencia ubicada en “El Jaguel” de Punta del Este y una residencia de la ciudad de Colonia fue cedida en el mismo carácter al Ministerio de Salud Pública y al MIDES para usos propios del centro de Salud del Departamento y para el INAU.

Se encuentra en fase de suscripción contrato de comodato a favor de la IMM de cesión de terrenos propiedad del MTOP para la implantación de la Terminal de Ómnibus en Colón por parte de la IMM (en parte del predio donde se ubican los Talleres Colón del MTOP).

Se están realizando esfuerzos ingentes para la ubicación del Museo del Transporte del MTOP en inmueble de la ANP.

El Departamento de convenios ha tenido relevante gestión en su Programa de apoyo social a la comunidad. Desde 2005 hasta el presente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de diferentes convenios firmados con Instituciones Sociales de todo el país, ha asistido con apoyo económico para la construcción de obras a 384 instituciones por un monto total de \$ 376.616.944.

## **ii. Planificación de la Dirección Nacional de Transporte**

En 2005, cuando la nueva Administración asumió la Dirección Nacional de Transporte (DNT), la responsable del funcionamiento eficiente de los sistemas de transporte nacional e internacional, se encontró con un gran desafío: optimizar y potenciar el transporte para que fuera una herramienta eficaz en el desarrollo nacional.

Es así que, en este período de Gobierno, el énfasis de esta Dirección se puso en la consolidación de una política de transporte de alcance nacional, integradora de todos los modos, con impacto directamente sobre los usuarios finales del sistema,

---



tanto del transporte de pasajeros como de cargas. A su vez se trabajó para conformar un transporte que aportara soluciones a las necesidades sociales y facilitara la concreción del modelo de desarrollo económico del país, permitiendo la inserción regional y mundial de Uruguay.

Dentro de estas áreas los cuatro Objetivos Estratégicos definidos y en torno a los cuales se desarrolló la acción y el trabajo diario de la DNT, son los que siguen:

Objetivo 1: Sistema Integral de Transporte.

Objetivo 2: Sistema Metropolitano de Transporte.

Objetivo 3: Integración Regional.

Objetivo 4: Programa de Gestión y Contralor.

Bajo estos objetivos, se abrieron treinta proyectos o líneas de trabajo específicas para el período 2005-2009, acordes a la visión de futuro de la organización. La Dirección Nacional de Transporte (DNT) desde su inicio de gestión en 2005, ha trabajado por lograr un sistema de transporte que abarque todas las modalidades: carretero, metropolitano, fluvial, aéreo y marítimo. Para esto fue fundamental definir políticas claras, planificar, regular, administrar y controlar.

Dentro de los grandes objetivos, la DNT se planteó conformar un sistema de transporte metropolitano integrado, que el transporte sea un elemento integrador regional y del país y con esto potenciar las posibilidades de comercio y de actividades sociales. A lo largo de esta Administración se han obtenido logros importantes como el fideicomiso que permitió abaratar el precio del boleto en todo el país, mejoras sustanciales en los controles de pesaje en carreteras, definir una política de transporte a nivel general, la renovación de flotas de transporte de pasajeros, aprobar la financiación de la renovación de unidades en el sector cargas a través del SIGA (Sistema Nacional de Garantía), así como la definición de lineamientos de trabajo en transporte marítimo y fluvial, entre otras medidas.

La concreción de los proyectos planteados en el Plan Estratégico previsto para el período 2005-2009, permitió a la DNT:

---



- Avanzar en la visión sistémica del transporte nacional, con incorporación de todos los modos disponibles.
- Planificar e implementar políticas sub-sectoriales coordinadas y acciones específicas para ir desarrollando un Sistema Integral de Transporte, concebido éste como herramienta para el desarrollo económico y social en lo interno, de facilitación de la integración de nuestro país con la región, potenciando el intercambio comercial a nivel internacional en general.
- Brindar accesibilidad y movilidad a personas y bienes, permitiendo el desarrollo pleno e integrador de todas las actividades sociales, productivas y comerciales.
- Ser más eficaz y eficiente en la utilización de los recursos económicos de la sociedad en su conjunto, con servicios seguros, confiables, de calidad y generadores de mínimas externalidades negativas (social y ambientalmente sustentables).
- Avanzar en la incorporación de tecnologías y desarrollar una gestión más adecuada, para producir menores costos para los usuarios (pasajeros y cargadores), siendo así sostenible como soporte de la actividad social y productiva.
- Impulsar nuevos instrumentos regulatorios, claros, conocidos y aceptados por los diferentes actores, de más simple aplicación y que permitan una mejor gestión del contralor del sistema en todos sus modos y aspectos.

### **iii. Planificación estratégica de la Dirección Nacional de Topografía**

Cumpliendo con su Plan Estratégico y buscando lograr los objetivos determinados en base a la Misión y Visión previstas, la Dirección Nacional de Topografía, realizó gran parte de las tareas planificadas para el quinquenio 2005 – 2009. Esta Dirección Nacional es una única Unidad de Gestión específica y especializada dentro de la Organización del MTOP. El trabajo de esa dirección permitió, entre otros desafíos, lograr la expropiación de forma eficaz y sin perjuicios para la sociedad de los terrenos donde se construyó el gran proyecto vial Anillo Vial Perimetral y realizar acuerdos para la ejecución de obras de readecuación de cauces en los Bañados de Rocha.

Sin lugar a dudas la construcción de obras a lo largo del país requiere de mucho trabajo y estudio de impacto territorial, ambiental y social. Muchas veces estas obras



atraviesan terrenos privados con mejoras y población estable donde es necesario intervenir de forma justa para que no recaiga en problemas para sus legítimos dueños.

La Dirección Nacional de Topografía cumple aquí un papel fundamental, logrando desarrollar su trabajo de expropiación manteniendo un armónico interés individual y colectivo, posibilitando mejoras en aspectos como calidad de vida, educación y cultura de toda la población. En este período se realizaron las expropiaciones de varias obras, tomando como principal consideración prever que los perjuicios que las mismas ocasionaban a los particulares fuera tomada en consideración, logrando superar totalmente los mismos o en su defecto minimizarlos.

Asimismo, esta Dirección también trabajó con otros organismos públicos asesorando en materia de Agrimensura permitiendo que se concreten convenios o regularizaciones territoriales como compras de inmuebles del Estado por parte de particulares estudios planimétricos para proyectar obras nacionales.

Todos los datos que acumula esta dirección están conformando un Sistema de Información Geográfica, que, en conjunto con otros organismos, han generado una Infraestructura de Datos Especiales del País, vital a la hora de planificar y proyectar diferentes obras pero fundamentalmente necesaria para una mejor gestión del Estado.

Esta actividad técnica se cumple en el Centro de Actividad Técnico Documental de la DNT que además incluye el Archivo Gráfico que tiene como misión la conservación y custodia de los planos de mensura de todo el país –base del sistema georreferente de interés nacional–, los cuales permiten conformar un buen bagaje de datos acerca de las principales características del territorio nacional y permite ejecutar de manera más precisa los planes de desarrollo nacional.

#### **iv. Planificación estratégica de la Dirección Nacional de Hidrografía**

La DNH al asumir esta Administración se fijó como objetivos recuperar y mejorar la infraestructura portuaria existente y planificar nuevos puertos, impulsar el desarrollo de la navegación fluvial y marítima rehabilitando vías navegables, recuperar obras hidráulicas existentes y planificar nuevas. En 2009, muchos de los trabajos comenzados bajo estos conceptos ya han sido logrados. La DNH ha consolidado el proceso de recuperación iniciado en 2005, con un crecimiento continuo en inversiones y en obras de mantenimiento. Durante el período 2005 – 2009 la DNH ejecutó prácticamente la





totalidad del crédito presupuestal con topes asignados por la Ley de Presupuesto del período, estimándose que para el cierre del Ejercicio 2009 se habrá completado la ejecución de 1.360 millones de pesos en construcciones y administración de puertos, construcción de obras hidráulicas, dragados de vías navegables y construcciones navales. Paralelamente, mediante racionalización de los sistemas tarifarios, la DNH ha logrado duplicar en el año 2009 los ingresos por servicios portuarios y administración de álveos públicos respecto a lo que recaudaba en el año 2005.

#### **v. Planificación estratégica de la Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones**

La Dirección Nacional de Inversiones y Planificación se crea por medio del Decreto No. 223/997 dentro de la estructura organizativa del MTOP. Posteriormente su estructura orgánica y jerárquica es redefinida en el marco de la Ley de Rendición de Cuentas correspondiente al ejercicio 2005. Sus cometidos principales son la coordinación de la planificación integral de las actividades del Ministerio, la articulación del relacionamiento con los Entes que se vinculan con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio y la recepción y análisis de los Proyectos de Iniciativa Privada que se presentan al amparo de la Ley 17.555 y su Decreto Reglamentario 442/2002. La DNIP cuenta con un equipo multidisciplinario compuesto por ocho profesionales que cubren los distintos aspectos involucrados en sus objetivos. Durante el año 2008 a la Dirección Nacional de Inversiones y Planificación le fue encomendada hacerse cargo del desarrollo y la promoción del sector logístico nacional, según Resolución del Sr. Ministro de fecha 27 de octubre, pasando a denominarse Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones. En lo que sigue haremos referencia, en una breve síntesis, a las actividades realizadas en cada uno de los sectores a cargo de esta Dirección y de los proyectos en curso o previstos para el año 2009.

Se le ha encomendado a la DNLIP la coordinación de un trabajo tendiente a elaborar una política de Estado en materia de infraestructuras, que permita planificar las inversiones para un horizonte que trascienda los presupuestos quinquenales habituales. En ese marco se está diseñando un Plan Estratégico de Inversiones en Infraestructura Uruguay 2030, para el cual se buscará contar con el máximo consenso a nivel nacional. El objetivo de este trabajo es dejar a la próxima Administración un documento de referencia, que marque las pautas de largo plazo en cuanto a la oferta de infraestructuras capaz de dar respuesta a las demandas de desarrollo previstas en los escenarios que se están elaborando por OPP en el marco de la Estrategia Uruguay Siglo XXI.



En el ámbito de la planificación normativa, la Dirección es responsable de la contraparte técnica de la Consultoría para un Borrador de Ley Marco de Transporte y Logística y una base de datos digital conteniendo toda la legislación vigente en la materia. Esta consultoría está a cargo del Consorcio CSI-KPMG-INFOJUR y está en proceso de entrega de sus Informes de Avance. La fecha prevista de finalización de la misma es enero 2010.

Asimismo, la DNLIP ha sido encargada por el Ministro para participar, representando al MTOP, en las comisiones de trabajo que se creen a nivel de la Secretaría de la Presidencia de la República para el análisis de los proyectos de inversión de gran escala. En dicho marco la función es la de analizar la demanda de infraestructuras que cada uno de estos proyectos trae consigo, y proponer planes y/o modalidades de financiamiento de las mismas.

A título de ejemplo, se actuó durante el segundo semestre de 2008 como coordinador y contraparte de las misiones técnicas enviadas por la firma Portucel con el fin de evaluar la implantación de una planta de fabricación de pasta de celulosa y papel en el este del país. En este marco se realizó un Documento interno al MTOP en el cual se realiza una estimación de la inversión en infraestructuras necesaria para absorber y canalizar eficientemente los tráficos de madera y productos industrializados que traerá consigo esta inversión industrial. Como consecuencia de estos trabajos se elaboró el documento “Proyecto de Inversión: Unidad logística puerto oceánico y ramal ferroviario en el este de Uruguay”, el cual fue presentado por el MTOP en el foro anual de IIRSA realizado el 2 y 3 de diciembre de 2008 en Cartagena de Indias. La importancia de este proyecto estriba en que se pretende explorar en el mismo las posibilidades de una inversión mixta pública y privada, para la construcción de estas infraestructuras.

Dada la importancia estratégica del desarrollo del puerto oceánico de La Paloma y de la instalación de un polo de desarrollo industrial en el este del país, se prevé continuar las tareas de contraparte técnica de los estudios que la firma está llevando a cabo, de manera de mejor asesorar al Poder Ejecutivo en las decisiones a tomar relativas a este proyecto.

## **vi. Planificación estratégica de la Dirección Nacional de Vialidad**

La Dirección Nacional de Vialidad se ha planteado como principales objetivos en el período la mejora de la gestión vial nacional como forma de aumentar la accesibilidad



y hacer más eficaz, fluido y seguro el traslado de cargas y personas, respetando las normas ambientales y con un enfoque de transporte multimodal, así como la mejora de la interconectividad este - oeste y de las condiciones de seguridad en la red vial.

Se ha considerado el desarrollo de la interconexión como un sistema: regional en Sudamérica; este – oeste en el país; de la red nacional con las municipales y de las diferentes modalidades de transporte. En ese marco se detallan los principales proyectos desarrollados.

### **vii. Planificación estratégica de la Dirección Nacional de Arquitectura**

A lo largo de estos cinco años, la DNA ha logrado llevar a cabo la mayoría de sus objetivos plasmados al inicio de esta Administración. La DNA es responsable del estudio, proyecto, dirección superior, ejecución o contralor de ejecución y conservación de la obra pública de arquitectura ya sea para la culminación de obras en proceso de ejecución como para el inicio de obras nuevas. Esto es, dentro y fuera del ámbito estatal, de acuerdo a las prioridades de interés nacional que fije el Poder Ejecutivo, procurando el mejor beneficio para la sociedad. Bajo esta consigna, la DNA dirigió sus energías al cumplimiento estricto de esas premisas estudiando minuciosamente las necesidades existentes a nivel de obra pública y resolviendo problemas en pro del bien común. La ejecución presupuestal y los recursos asignados o gestionados para obras de terceros de esta Dirección desde 2005 hasta el primer semestre de 2009 fue de \$ 1.910:000.000. Desde 2005 el presupuesto ha ido en aumento año a año destinándose cada vez más recursos para la concreción de proyectos edilicios que fueron identificados como prioridad para el Estado.

En 2005, la ejecución presupuestal y los recursos asignados o gestionados para obras de terceros fue de \$ 290:000.000, en 2006 se mantiene en \$ 290:000.000, en 2007 esa cifra aumentó a \$ 310:000.000, en 2008 siguió incrementándose a más del doble de los ejercicios anteriores \$ 650:000.000 y en lo que va del año 2009 el monto llegó a, \$950.000.000.

Dentro de sus cometidos la DNA realiza estudios y proyectos de Arquitectura y ejecución de obras, cálculos de estructuras, acondicionamientos térmico, sanitario y eléctrico, estudios topográficos. En materia de obras las mismas se pueden realizar por administración directa de la DNA, ejecutando la dirección, administración, adquisición de suministros y supervisión de personal obrero propio. O por la modalidad de

---



contrato con empresas privadas, en este caso se encarga de confeccionar memorias, pliegos, licitación, dirección y certificación de los avances de obra. En la actual Administración, la DNA ha trabajado para diferentes Comitentes como el Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU) Ministerio de Educación y Cultura, Ministerio del Interior, Ministerio de Turismo y Deporte, Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Ministerio de Defensa, Presidencia de la República, Universidad de la República, Banco de Seguros del Estado, Administración Nacional de Educación Pública (ANEP), BPS, Junta Departamental de Montevideo, entre otros.

Desde 2005 hasta el presente la Dirección Nacional de Arquitectura (DNA) asumió el desafío de llevar adelante la obra pública en el país. Trabajó en varios frentes tomando retos de diversas índoles, ya sea por las dimensiones de los proyectos y las intervenciones, como así también por la importancia social que llevaban implícitas esas obras. Es así que, luego de casi cinco años, esta Dirección ha logrado cumplir con sus obligaciones de ser la responsable de la arquitectura pública respondiendo siempre a los requerimientos y los intereses nacionales. Han sido objetivos primordiales obras como Torre Ejecutiva, el Complejo del Sodre, y múltiples actuaciones en el desarrollo y mantenimiento del patrimonio edilicio del Estado, así como restauraciones de edificios emblemáticos, o significativos por su incidencia social. También asumió la iniciativa de construir una Administración internamente en la propia DNA, que propenda a la transparencia en la gestión, promocionando medidas de seguridad para los trabajadores en las obras e instrumentando la obligatoriedad del carné de salud entre los integrantes de la Dirección.



---

### 3. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA INTERSECTORIAL Y/O TRANSVERSAL

#### a. Nivel nacional

A este nivel el MTOP participa en actividades de planificación con los siguientes organismos:

- Junta Nacional de Aeronáutica Civil. El Decreto 267/006 del 9 de agosto de 2006 define como cometido general: asesorar al Poder Ejecutivo en todo lo atinente a la Política de los Servicios de Transporte Aéreo Público, así como también ejercer la supervisión, por intermedio de la Autoridad Aeronáutica, del cumplimiento de las disposiciones y directivas que el Poder Ejecutivo emita en la materia. Miembros Permanentes: un representante titular de los siguientes Ministerios: Transporte y Obras Públicas, Relaciones Exteriores, Turismo y Deporte, Economía y Finanzas, Industria Energía y Minería, y dos por el Ministerio de Defensa Nacional, uno de los cuales será el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Sobre este aspecto el rol del MTOP es de liderazgo: “La Junta dependerá directamente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas quien la presidirá..”

- Comisión Sectorial de Descentralización. El MTOP participa como miembro permanente y entre sus cometidos principales se destacan: la aprobación de proyectos Fondo Desarrollo del Interior (FDI) y el análisis del desarrollo programa “URUGUAY INTEGRA”
- Corporación Vial del Uruguay S.A. , que es una sociedad dependiente de la CND. Uno de los miembros de su Directorio es designado a propuesta del MTOP y coordina actividades entre ambas instituciones. El vínculo existente entre el MTOP con la CND es un convenio-contrato de Concesión, el cual esta última cedió a la Corporación Vial del Uruguay (CVU). El sistema de concesión es el de “costos compartidos”. Esta concesión se inserta dentro de un programa de mejora de la calidad en el servicio prestado a los usuarios de la infraestructura nacional de transporte en más de 1600 kmts, tendiente a comprometer un adecuado nivel de calidad que redunde en un servicio mucho más económico para la sociedad en general, y mucho más seguro y confortable para los usuarios directos de dicha infraestructura. El desarrollo de una adecuada infraestructura nacional de transporte requiere que



los usuarios directos e indirectos se hagan cargo de los costos de su construcción y mantenimiento, de ahí que se instrumente la gestión de dicha infraestructura mediante una parte de los costos que asumen los usuarios directos con el pago de la tarifa de peaje, cánones, etc., y otra parte del costo lo asume el Concedente en representación de la sociedad en general con el pago de un subsidio de U\$S de 24: anuales hasta el final de la concesión. Para la concreción de esta nueva modalidad en la infraestructura de los corredores de exportación, se instrumentó un sistema abierto y adecuadamente distribuido en todo el territorio nacional de puestos de recaudación de peaje que permita en los próximos años, mediante la modalidad de concesión de costos compartidos, mantener y mejorar la infraestructura de transporte vinculada con la exportación, asegurándole a toda la sociedad un sistema de transporte mucho más eficiente. Se entiende por Concedente al Poder Ejecutivo y/o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), y por Concesionario a la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) a través de la Corporación Vial del Uruguay (CVU).

- Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) – Corporación Andina de Fomento (CAF). Otro vínculo existente entre el MTO y la Corporación Nacional para el Desarrollo es el reciente convenio-contrato para la ejecución por parte de esta última de un Programa de obras por un monto de U\$S 100: con la obligación del pago por parte del MTO de un subsidio de U\$S 14: anuales por un período de 10 años. La CND financiará dicha inversión con un préstamo firmado con la CAF.
- Comisión Técnica Mixta Uruguayo-Brasileña para el desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín. Dicha Comisión fue creada con la finalidad de estudiar los problemas técnicos, económicos y sociales relacionados con el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad y aprovechamiento total de la Cuenca de la Laguna Merín y de los territorios adyacentes.
- Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU). Esta Comisión Uruguayo-Argentina fue creada en cumplimiento del tratado de Límites del Río Uruguay de 7/4/61, con el fin de establecer los mecanismos comunes necesarios para el óptimo aprovechamiento del Río Uruguay y la observancia de derechos y obligaciones emergentes de Tratados y compromisos internacionales vigentes para ambas partes.
- Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP). La designación de la Delegación Uruguaya en la CARP por esta Administración se efectivizó por resolución del



Poder Ejecutivo del 14/7/05. El Canal Martín García y los Acuerdos de Pesca son los emprendimientos más importantes que se instrumentaron en el marco del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, sin dejar de considerar el papel regulador en los Canales de acceso al Puerto de Montevideo y el tramo fluvial del Canal Punta Indio. La reivindicación de Uruguay de su soberanía sobre las obras a realizarse en el Río de la Plata, permitió el desarrollo fundamentalmente del Puerto de Nueva Palmira y su zona de influencia, puerta de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Las tareas en etapa de implementación de su ejecución son: llamado a Licitación Pública Internacional para profundización, ampliación, mantenimiento, señalización y operación de los Canales del Río de la Plata km.37 y el km 0 del Río Uruguay; llamado a Licitación Pública Internacional para contratar los servicios de Consultoría para la prestación de asistencia a la Comisión Administradora del Río de la Plata en las tareas de control y verificación de las obras y auditorías contables, financieras, administrativas y legales del Contrato de Obra Pública Internacional; instrumentación de un Acuerdo Bi-Nacional para la Protección Ambiental en Río de la Plata; evaluación de los recursos ícticos del bajo Río Uruguay y el Río de la Plata inferior y evaluación de la calidad sanitaria de los recursos pesqueros en el Río de la Plata.

- Comisión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Delegación Uruguaya que participa en las Reuniones del Subgrupo de Trabajo N°5 (Transportes del MERCOSUR) para la negociación de un Acuerdo Multilateral de Cargas del MERCOSUR.
- Comisión Mixta Brasileña-Uruguaya para estudios segundo Puente sobre el Río Yaguarón y restauración del Pte. Barón de Mauá. En función de lo establecido en el acuerdo de Anchorena en la reunión de la Comisión en Diciembre 2009 se adecuó el Reglamento de la misma y se recibieron los informes preliminares de las dos Consultoras que están realizando el estudio y proyecto ejecutivo de ambas obras.
- Comité de Emergencia.
- Representación del MTOP ante el Consejo de Dirección de Uruguay XXI para el Diseño de la Estrategia Nacional de Exportaciones.
- Representación del MTOP ante la Comisión Asesora del Sistema de Respuesta al cambio Climático, coordinado por la DINAMA.



- Representante del MTOP en Comisión asesora de Ordenamiento Territorial. Creada por Decreto del Poder Ejecutivo N° 400/009 de 26 de agosto de 2009.
- Consejo de Directores de Carreteras de Iberia e Iberoamérica. Uruguay ejerció la Presidencia del Consejo hasta Diciembre de 2006. Los principales cometidos son la cooperación, intercambio de experiencias y elaboración de trabajos siendo temas permanentes del Consejo el Financiamiento, el Ambiental y la Seguridad Vial.
- Representación del MTOP en Comisión de análisis de expresiones de interés para recuperación de la ex Estación de Ferrocarriles Gral. José Artigas.
- Participación del MTOP en la Unidad de Control de Gestión integral de Aeropuertos y Concesiones Aeroportuarias. Debe destacarse que fue la Comisión encargada desde el 2005 del seguimiento de la construcción hasta su finalización de la nueva terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional de Carrasco cumpliendo destacada labor en la misma el Sr. Sub – Secretario del MTOP y sus asesores.

## **b. Nivel regional**

A nivel regional el MTOP participa en actividades de integración regional e infraestructura que a continuación se detallan.

La participación activa del Uruguay en los diferentes organismos y foros regionales en los que se fomenta, o se discute y negocia la instrumentación de políticas y líneas de acción en materia de integración regional en transporte e infraestructuras, fue definida como uno de los objetivos estratégicos del programa de trabajo del MTOP. El trabajo desarrollado para recorrer el camino trazado, fue liderado por la DNT con la participación conjunta de las demás direcciones nacionales, en un programa coordinado con los objetivos generales definidos por el Inciso.

En este marco, el MTOP, a través de la DNT directamente o en el rol de coordinación nacional, estuvo representado en los siguientes foros o grupos de trabajo permanentes:

- Sub Grupo de Trabajo N° 5 (SGT 5) “Transportes” – MERCOSUR.
- Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT – ALADI).





- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)
- Grupo de Trabajo de Infraestructura – CSN 2007-2008. Consejo de Infraestructura y Planeamiento – UNASUR desde 2009
- Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH) y Comisión del Acuerdo (CA)

Seguidamente se presenta un resumen del trabajo realizado en cada uno de los organismos mencionados y los resultados alcanzados, así como un detalle de los asuntos en marcha o pendientes de definición, a efectos de facilitar su seguimiento.

#### **i) Sub Grupo de Trabajo Nº 5 (SGT 5) “TRANSPORTES” – MERCOSUR**

Se participó en las reuniones del Sub Grupo de Trabajo Nº5 (SGT Nº5) del MERCOSUR desarrolladas en los países en ejercicio de la Presidencia pro Tempore (PPT). Durante las PPT de Uruguay (segundos semestres de 2005, 2007 y 2009, las reuniones se desarrollaron en la sede del MTOP en Montevideo. Asimismo, se participó en las reuniones del Consejo Permanente de Seguridad Vial del MERCOSUR (CPSVM), creado como comisión ad-hoc del SGT Nº5 en 2006. El CPSVM pretende avanzar en la definición de un marco normativo y operativo para el transporte internacional de pasajeros y de cargas, común a los países integrantes del MERCOSUR. A tales efectos se coordinaron acciones con la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), creada en 2007. Todas las Actas de las reuniones desarrolladas durante el quinquenio 2005-2009, se encuentran a disposición en el Centro de Documentación Internacional de la DNT. Los temas más destacados que se abordaron en las reuniones del SGT Nº5 y el estado de situación actual de los mismos así como las resoluciones adoptadas por el Grupo Mercado Común (GMC), se presenta seguidamente:

- Transporte de Encomiendas en Buses. Resolución GMC N°117/94. Se adoptó la Res. GMC N°28/05 “Norma relativa al Transporte de Encomiendas en Ómnibus de Pasajeros de Línea Regular habilitados para Viajes Internacionales”, incorporada al ordenamiento jurídico interno mediante Decreto N°271/007 de fecha 31 de julio de 2007, se continúa trabajando en la Implementación de Planes Pilotos en coordinación con las autoridades aduaneras y especialmente con el Comité Técnico N°2 “Asuntos Aduaneros” y la implementación del sistema informático SINTIA.



- 
- Perfeccionamiento de la Resolución N°58/94 Acceso a la Profesión de Transportista en el Mercosur. Se adoptó la Res. GMC N°14/06 con la modificación del numeral 6 de la Resolución N°58/04 manteniendo la capacidad de transporte mínima de 80t para el acceso a la profesión de transportista y clarificando la forma de integrar la misma. El mismo fue incorporado al ordenamiento jurídico interno mediante Decreto N°138/007 de fecha 16/4/2007. En estas normas se redefine alcance original y en Agenda permanece el tema Profesionalización de la Actividad de Transportista Internacional por Carretera del Mercosur.
  - Inspección Técnica Vehicular, Homologación de Certificados. Se adoptó la Res. GMC N°15/06 “Perfeccionamiento del Plazo de vigencia de la Inspección Técnica Vehicular” incorporada a nuestro ordenamiento jurídico interno mediante Decreto N°271/007 de fecha 31 de julio de 2007. Se elevó al GMC las versiones en español y portugués de un Proyecto de Resolución con el Certificado homologado, y se trabajará en la Unificación de nomenclatura en ítems que aparecen en el certificado de Inspección Técnica Vehicular (ITV) y los criterios técnicos de calificación de estaciones de control e inspección.
  - Se adoptaron las Resoluciones GMC N°64/08 Uso de Bandas Reflectivas y N°65/08 Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos. La primera refiere al “Uso de Bandas Reflectivas para Vehículos de Transporte por Carretera de Cargas o de Pasajeros”, se incorporó al ordenamiento jurídico interno mediante Decreto N°434/009. La segunda, refiere al “Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas” y se incorporó al ordenamiento jurídico interno mediante Decreto N°435/009 ambos de fecha 28 de setiembre de 2009.
  - Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros. En la XXXVIII Reunión celebrada en noviembre de 2009 en Montevideo, se elevó Proyecto de Decisión conteniendo texto del Acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional de Pasajeros.
  - Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA). Se adoptó la Res. GMC N°17/04, que es una norma relativa a la Informatización del Manifiesto Internacional de Cargas / Declaración de Tránsito Aduanero y al seguimiento de la operación entre los Estados Parte del Mercosur. La misma fue incorporada al ordenamiento jurídico mediante Decreto N°174/005 de fecha 6 de junio de 2005. Se realizaron reuniones conjuntas con el CT N°2 “Asuntos Aduaneros”, a fin de realizar



las coordinaciones para la implementación del SINTIA. Recientemente se acordó la respuesta del SGT N°5 sobre las consultas formuladas por el Comité Técnico N°2 y se elevó al GMC el Documento de Trabajo correspondiente.

- Acuerdo de Facilitación de Transporte de Mercancías Peligrosas. En Paraguay, en la XXXIII Reunión del Consejo Mercado Común se aprobó la Decisión N°32/07: “Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el Mercosur”. Su entrada en vigor sustituirá el Acuerdo sobre Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas y sus Anexos I y II (Decis. CMC Nos.2 Y 4/94). ALADI comunicó una serie de observaciones y propuestas de corrección al Acuerdo, (Nota 422/07 del 28/9/07), las mismas fueron evaluadas Uruguay y se informó a la Coordinación Nacional de Uruguay, para posteriormente proceder a la protocolización.
- Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el Mercosur. Se consensuaron los textos finales de ambas versiones las que se elevaron como Proyecto de Decisión del CMC en la XXXVIII Reunión celebrada en Montevideo en noviembre de 2009.
- Sistema Armonizado Global de Clasificación y Etiquetado de Químicos (GHS). Se comenzará a analizar la correspondencia entre las disposiciones del Acuerdo Mercosur sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA/GHS).
- Consejo Permanente de Seguridad Vial del Mercosur. Se continuó avanzando en la definición e implementación de un Plan de Acción en materia de seguridad vial. Este incluye la elaboración de un mapa de corredores viales del MERCOSUR en el que se indiquen los puntos críticos de dicha red y la conformación de una norma comunitaria, en el ámbito del Consejo Permanente de Seguridad Vial del MERCOSUR. Mientras esto último no se concrete, los países reconocerán como válidas las normas de origen.

En este marco también fueron realizadas las siguientes actividades:

- Se comenzó a instrumentar mecanismos para incluir en el Portal Oficial del Mercosur información sobre el Consejo Permanente de Seguridad Vial.
- Se consultó al SGT N°10 para conocer si el tema vinculado a la cantidad de horas de conducción de conductores profesionales está siendo tratado en ese ámbito.



- 
- La delegación de Argentina presentará su normativa respecto al uso de limitadores de velocidad en vehículos de transporte comercial.
  - Se incorporó en la Agenda del CPSV el tratamiento del uso de cinturones de seguridad en ómnibus y desgaste de neumáticos.
  - Directrices sobre “Procedimientos mínimos para el control de vectores y otros animales transmisores de enfermedades en puertos, aeropuertos, terminales y pasos de frontera terrestre en el Mercosur y para los medios de transporte que por ellos circulan” Se recibió informe de Coordinador Alterno de Uruguay del SGT N°11, sobre estado de situación, las delegaciones acordaron trabajar en el ámbito interno sobre este tema.
  - Propuesta de Integración de las Informaciones de Transporte de Pasajeros y Cargas Sistematización de Datos. Se acordó realizar una Reunión Conjunta de representantes de Áreas Técnicas e Informáticas de Transporte de los Países.
  - Tarifas en transporte de pasajeros. Se coincidió en la necesidad de instrumentar procedimientos ágiles para la comunicación de las mismas.
  - Servicios Ocasionales en circuito cerrado. Se coincidió en analizar en el ámbito de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, lo referente a nuevas modalidades del transporte ocasional de pasajeros y la exigencia de representantes legales para las empresas que cumplen los mismos.
  - Vehículos y flotas. Se coincidió en realizar un relevamiento en materia de Pesos, Dimensiones, Antigüedad y Condiciones de Accesibilidad de los Vehículos de Transporte Internacional de Pasajeros.
  - Transporte Ferroviario. Se acordó retomar el tratamiento del Tema integrando especialistas en esa materia en la próxima Reunión.
  - Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR. En el marco de la XXIX Reunión, que se llevó a cabo en Asunción – Paraguay en abril del año 2005, donde participaron las Delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay, con la ausencia de la Delegación de Uruguay, la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del MERCOSUR, acordaron la redacción de un texto del “Acuerdo Multilateral



de Transporte Marítimo del MERCOSUR” con el objetivo de asegurar la eficiencia, la regularidad y la reducción de los costos de los servicios de transporte marítimo en el ámbito del MERCOSUR, así como el desarrollo de sus marinas mercantes. Remitido el texto a consideración de Uruguay, se realizaron observaciones dentro de los plazos reglamentarios. En la XXXIV Reunión del SGT 5, realizada en Montevideo en el mes de octubre de 2007, Uruguay presentó una contrapropuesta que incluye las siguientes modificaciones al proyecto de Acuerdo antes mencionado: limita el alcance del Ámbito de Aplicación del Acuerdo, al Transporte Marítimo y Fluvial de mercaderías con origen y destino de los Estados Parte del MERCOSUR, o sea el intercambio comercial entre los Estados Parte exclusivamente. Establece dentro de las exclusiones el transporte de mercaderías en servicios “feeders” en los que terceros países utilicen los puertos uruguayos, con propósito de tránsito y transbordo. La propuesta de Uruguay no fue acompañada en el momento por el resto de las Delegaciones, manteniéndose incambiable las posiciones al día de la fecha. No obstante todas las Delegaciones han manifestado su predisposición en seguir buscando conjuntamente una solución alternativa que contemple las necesidades e intereses de los Estados Parte, en el marco de la integración regional.

## ii. Acuerdo de transporte internacional terrestre (ATIT-ALADI)

Luego de tres años de suspendidas las reuniones, se retomó en 2007 en la sede de ALADI en Montevideo, las reuniones periódicas de la Comisión del Artículo 16, que establece el seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT). En setiembre de dicho año se desarrolló la IX Reunión de dicha Comisión y en 2008 en la misma sede la X Reunión. Este Acuerdo de alcance parcial, es el marco a partir del cual se establecen las relaciones bilaterales entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay en materia de transporte por carretera y ferroviario, tanto de pasajeros como de cargas. Los acuerdos alcanzados en las reuniones realizadas fueron:

- Proceder a realizar un diagnóstico sobre antigüedad de la flota regional de transporte por carretera en el marco de una política de seguridad vial integral en la región.
- Elaborar, sobre la base de la opinión favorable de las Aduanas de la región, un Proyecto de Protocolo Adicional en base a la Propuesta del Subcomité Técnico de Procedimientos Aduaneros de la Comisión de Comercio del MERCOSUR.



- Recibir y analizar en la próxima reunión las propuestas sobre los siguientes temas: Seguros, Proyecto piloto sobre Certificado de origen digital y su aplicación en el ámbito del ATIT, perfeccionamiento del Protocolo de Infracciones y Sanciones del ATIT.
- Continuar la consideración de la actualización del Capítulo III del ATIT sobre transporte ferroviario en el ámbito de la Comisión constituida a tal efecto, estableciéndose una serie de principios básicos de orientación de sus actividades futuras.

Si bien se acordó realizar una nueva reunión en 2009, la misma no se concretó, convocándose recientemente por Brasil a realizar la misma durante el primer semestre de 2010 y, asimismo, continuar las reuniones de la mencionada Comisión con periodicidad anual o bi-anual.

### **iii. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)**

Este foro creado en 2000 por los presidentes de los doce países soberanos de América del Sur, tiene como objetivo central la planificación y coordinación de acciones para concretar las infraestructuras estratégicas para transporte, comunicaciones y energía con aporte a la integración física regional. El MTOP es el organismo que representa al país ante el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) y durante este período de gobierno el Director Nacional de Transporte y luego asesor del ministro, ejerció la Coordinación Nacional por Uruguay. Durante los cinco años, fueron cumplidos los cometidos encargados a la Coordinación Nacional, particularmente en la preparación de la VIII Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (Quito, Ecuador) donde Uruguay asumió la Presidencia de IIRSA durante el año 2007. Entre los eventos internacionales, se destaca la Reunión de Grupos Técnicos sobre Metodologías de Planificación en Evaluación Ambiental Estratégica e Integración de Cadenas Productivas y Logísticas. En el marco del trabajo desarrollado en los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) por Eje, durante 2007-2008 fue revisada la Cartera Uruguay, poniendo énfasis en la incorporación de proyectos de infraestructura ferroviaria, fluvial, caminos rurales, puertos, generación y transmisión de energía y, asimismo se identificaron proyectos en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, ampliado a la zona de influencia del Río Uruguay. Durante el quinquenio se desarrollaron varias actividades en las cuatro áreas estratégicas definidas en el ámbito de la Iniciativa: Planificación, Implementación, Difusión y Procesos Sectoriales de Integración (PSI), con los resultados y/o conclusiones que se resumen seguidamente.



- 
- Del proceso de planificación surge que a la fecha la Cartera de proyectos IIRSA en infraestructura de Transporte, Energía y Comunicaciones cuenta con 510 proyectos distribuidos en 47 Grupos de Proyectos en los 9 Ejes de Integración y Desarrollo, representando una inversión estimada en US\$ 74.500 millones.
  - En implementación, se destaca que casi el 70% de los proyectos se encuentran en proceso. Concretamente el 10% de los proyectos están concluidos representando inversiones por US\$ 7.500 millones, el 38% está en ejecución (inversión de US\$ 30.700 millones) y un 20% en etapa de preparación o pre inversión que implican inversiones por casi US\$ 17.400 millones.
  - De los 31 proyectos que componen la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) con horizonte 2010, 2 se encuentran concluidos, 19 en fase de ejecución y 10 en preparación, representando una inversión total de unos US\$ 10.200 millones.
  - En lo que refiere a difusión de la Iniciativa el hecho más relevante fue la realización del Primer Foro de Liderazgo para la Integración de Sudamérica, en los días previos a la X Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) en diciembre de 2008, que permitió acercar a potenciales inversores, empresas constructoras y consultoras y organismos de financiamiento privado y multilateral, para hacerles conocer los proyectos estratégicos de integración en el marco de la Iniciativa. Uruguay participó con cuatro proyectos: Unidad Logística Puerto Oceánico y Ramal Ferroviario del Este, Puerto Sauce de Juan Lacaze, Puerto Seco de Rivera y Conexión a Montevideo y Planta de Regasificación Montevideo. Luego de la presentación general de los proyectos, se concretaron 10 entrevistas privadas con diferentes interesados en los mismos.
  - Se destacaron las actividades desarrolladas en el marco de diseño y entrenamiento en el uso de metodologías para Evaluación Ambiental con Enfoque Estratégico, Integración Productiva y Cadenas Logísticas y Desarrollo e Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana, que se utilizarán para analizar impactos socio-económicos y ambientales de los proyectos.
  - En el ámbito de los PSI, se destacó el aporte de los organismos multilaterales que patrocinan la Iniciativa en materia de fondos no reembolsables para preparación y análisis de proyectos (pre inversión), disponibles para los países. Asimismo, se avanzó en el tema facilitación de pasos de frontera, en particular entre Colombia-Ecuador, Argentina-Chile, Argentina-Bolivia, quedando pendiente el avance en otros
-



pasos críticos desde el punto de vista de su importancia en el intercambio comercial bilateral.

- Entre los proyectos que tiene Uruguay en la Iniciativa, aparece la conexión vial Río Branco-Colonia-Nueva Palmira-Fray Bentos para consolidarse como eje de transporte entre sur de Brasil-Uruguay-Argentina-Chile y que forma parte del Eje Mercosur-Chile. De la inversión total estimada en unos US\$ 270 millones se concluyeron o están en ejecución obras por unos US\$ 187 millones lo que representa el 70% del total. Se prevé que todas las obras queden finalizadas en 2010, pues todas están en etapa de licitación. Por su parte y dentro de este corredor, se obtuvo financiamiento no reembolsable del BID para los estudios del nuevo puente sobre el río Santa Lucía y accesos en Ruta N°11, que demandará una inversión de US\$ 15 millones para levantar la condición de inundable del puente actual. Asimismo, se culminaron los estudios de factibilidad técnica-económica-ambiental del nuevo puente sobre el río Yaguarón para tránsito de larga distancia y restauración del actual Barón de Mauá para tránsito local, con una inversión aproximada de US\$ 35 millones que será totalmente financiada con fondos públicos de los Estados.
- La Iniciativa permitió la obtención de fondos no reembolsables para estudios de preinversión de los proyectos Puerto Sauce de Juan Lacaze, Puerto Seco de Rivera y Conexión a Montevideo, a cargo de la ANP y está en gestión la obtención de fondos para los estudios técnico-jurídicos del proyecto de interconexión eléctrica entre Uruguay y Brasil a cargo del MIEM y UTE.
- En junio de 2008 se firmó un acuerdo entre los gobiernos de Brasil y Uruguay para comenzar la fase de implementación en nuestro país del proyecto “Exportaciones por envíos postales para PYMES” (proyecto de la AIC de IIRSA que incluye a todos los países de Sudamérica), el que permitirá que pequeñas empresas puedan acceder a la exportación de sus productos más fácilmente y a menor costo utilizando la infraestructura de distribución del Correo Uruguayo. A marzo de 2009 el proyecto terminó exitosamente su fase de implementación y comenzó su fase operativa, habiéndose realizado las primeras exportaciones por esta vía.

La Iniciativa tiene por mandato presidencial un horizonte de acción que finaliza en 2010, pero como se presenta seguidamente, se plantea su continuación como brazo técnico del Consejo de infraestructura y Planeamiento de UNASUR, creado en el primer semestre de 2009.





En las Actas de las reuniones VII (2005) a XI (2009) del CDE y documentos anexos que se encuentran en la oficina de la Coordinación Nacional, se cuenta con toda la información detallada de los trabajos y actividades desarrolladas, así como los acuerdos y avances logrados en la materia.

#### **iv. Grupo de trabajo de Infraestructura, Consejo de Infraestructura y Planeamiento de UNASUR**

Con el surgimiento de la Comunidad Suramericana de Naciones (CSN) y posterior Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), se plantea un nuevo desafío en materia de profundización del proceso de integración de los doce países soberanos de la región, con un enfoque más integral que abarca diferentes áreas, incluyendo las infraestructuras de transporte y comunicaciones. En el año 2007, se crea en el ámbito de la CSN (luego UNASUR), el Grupo de Trabajo de Infraestructura (GTI) con el objetivo de “promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de transporte y telecomunicaciones que interconecten los países, atendiendo criterios de desarrollo social y económicos sustentables para acelerar el proceso de integración, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas”. En este marco se realizaron cinco reuniones de trabajo del GTI en Bogotá y Montevideo entre 2007 y 2008, en las que se alcanzó a definir un conjunto acotado de proyectos considerados emblemáticos por su contribución al desarrollo e integración física regional. Posteriormente durante el primer semestre de 2009, se resuelve crear el Consejo de Infraestructura y Planeamiento de UNASUR, integrado por los ministros del área de cada país, conjuntamente con los delegados técnicos que los mismos designen. La primera reunión de delegados técnicos se desarrolló en diciembre de 2009 en Buenos Aires. En la misma se acordaron las bases para establecer los cometidos, funciones y estructura del Consejo, así como su estatuto de funcionamiento. La redacción final se concluirá en Quito en la segunda quincena del mes de enero de 2010. El objetivo principal de esta primera reunión de delegados técnicos fue que, aprovechando que la mayoría de los delegados de los países, son los propios Coordinadores Nacionales de la Iniciativa IIRSA, se alcanzara un consenso sobre cómo se incorpora el acervo técnico y trabajo desarrollado en casi diez años de existencia de la Iniciativa al Consejo y, asimismo que la misma continúe su labor como brazo técnico del mismo. En términos generales, el consenso alcanzado puede resumirse en que reconociendo la labor desarrollada por IIRSA y coincidiendo en dar respaldo y continuidad a los esfuerzos realizados, considerando que esta labor se debe enmarcar adecuadamente en UNASUR, se recogerá en el Estatuto del Consejo que IIRSA sea el foro técnico de



la planificación y desarrollo de la infraestructura de integración de América del Sur, según las directivas políticas que emanen de dicho Consejo.

#### **v. Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH) y Comisión del Acuerdo (CA)**

El corredor fluvial que denominamos Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) está integrado por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, forma uno de los sistemas de navegación fluvial más extensos del mundo con más de 3.400 km. Este corredor tiene su inicio en el Puerto de Cáceres en Brasil, sobre el Río Paraguay, que se une con el Río Paraná desembocando en el Río Uruguay-Puerto de Nueva Palmira, siendo entonces Uruguay boca de salida del sistema y de su inmensa producción. El uso de esta Hidrovía tiende a incrementar y facilitar la capacidad de transporte de grandes cargas de productos principalmente agrícolas, minerales y combustibles a través de un sistema fluvial. Los países que comparten este sistema fluvial son: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Los principales objetivos del proyecto son: mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema Paraguay-Paraná-Uruguay hasta alcanzar un óptimo de utilización de la vía durante las 24 horas, los 365 días del año, adoptar y redimensionar la flota de barcazas, remolcadores y embarcaciones y mejorar la infraestructura de los puertos allí emplazados, acorde a los requisitos actuales de intercambio comercial en el área de influencia

El “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra” sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná constituye uno de los instrumentos jurídicos más importantes suscritos en el marco de la ALADI, por su significación política, económica, comercial y su proyección futura.

Dicho Tratado estableció dos órganos constitutivos: el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) como órgano político y la Comisión del Acuerdo (CA) como órgano técnico. Durante este período de gobierno el Sub Secretario del MTOP presidió la Delegación Uruguaya ante el Comité Intergubernamental de la Hidrovía y el Director General de Transporte Fluvial y Marítimo de la DNT del MTOP preside la Comisión del Acuerdo. Esta Comisión está también integrada por representantes y asesores del Ministerio de Defensa Nacional (Prefectura Nacional Naval), Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Economía y Finanzas (Dirección Nacional de Aduanas) y la Administración Nacional de Puertos (ANP). En los ámbitos antes señalados, los temas que se abordaron son los que siguen:



Comisión del Acuerdo (CA). Habiéndose asumido la Presidencia del referido Cuerpo, se comenzó de inmediato a trabajar en una negociación que permitiera lograr la formación de pilotos de la Hidrovía (viajes de práctica y obtención de la habilitación correspondiente por la autoridad jurisdiccional de zona). Esta tarea es permanente y así lo ha sido hasta el presente, no habiéndose obtenido aún una respuesta satisfactoria por parte de las autoridades de la República Argentina. El tema aún no ha sido definitivamente resuelto, porque fundamentalmente hay que procurar que Argentina internalice el Reglamento de Pilotaje de Hidrovía (marco reglamentario de habilitación de los pilotos) y es el país insoslayable para navegar por la Hidrovía Paraguay-Paraná. A través de dicho marco normativo o de otro similar (Acuerdo de Navegación o de Igualdad de Tratamiento), Argentina debería habilitar a los pilotos uruguayos de la misma manera que lo hace con los pilotos paraguayos, a través de los viajes de práctica.

También se comenzó la negociación tendiente al aumento de las Dimensiones Máximas de Convoyes en la Hidrovía, en el Tramo San Martín al Paraná Bravo (habrá que modificar algunos artículos del Reglamento de Dimensiones Máximas de Convoyes). El tema aún no se ha resuelto, es de vital importancia para el Puerto de Nueva Palmira y para la igual competitividad de las terminales portuarias sitas en este tramo final de la Hidrovía. Se están realizando estudios por parte de la Prefectura Naval Argentina a fin de cubrir aspectos de seguridad de la navegación que están incidiendo en la decisión final. Por otro lado se efectuaron modificaciones al Reglamento sobre Seguridad e Inspecciones de las Embarcaciones de la Hidrovía (ya Protocolizado en ALADI). Por último, se encuentra a consideración el Reglamento de Adecuación del MARPOL a la Hidrovía, estando bastante avanzado su texto. En el período 2005-2009 fueron resueltos los siguientes temas: condiciones de seguridad de las embarcaciones; condiciones de seguridad en la navegación; certificados de Dotación mínima de seguridad; condiciones de matriculación de las embarcaciones de la Hidrovía y sistema de Inspecciones y reconocimientos de las embarcaciones por parte de las Autoridades Marítimas de los Estados Parte.

Comisión de Coordinación Técnica (CCT). Esta Comisión fue instalada por mandato del CIH para el estudio y la cooperación técnica en temas puntuales. Una vez creada en el año 2005 se han llevado a cabo nueve reuniones técnicas hasta la fecha, continuando en ejercicio. Los temas tratados y resultados fueron:



- No se ha logrado consenso respecto a las obras de dragado en el Canal Tamengo. Este tema trascendió la órbita de la CCT y se está tratando en el seno del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).
- Está pendiente de definición el documento referente a Política de Comunicación del Programa de la HPP y la propuesta de temas para los seminarios sobre aspectos sociales y ambientales de la HPP.
- Se acordó la participación de todos los Estados Partes en las obras de dragado y balizamiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre un criterio a definir, expresamente basado en el principio de equidad, preservando la soberanía y la responsabilidad de cada Estado Parte en sus áreas jurisdiccionales, aún no se han concretado grandes avances al respecto.
- Análogamente se acordó analizar un mecanismo para financiar, en el futuro, las obras de mantenimiento, el cual tendría que ajustarse de conformidad con las definiciones que se adopten en cuanto a la estructura permanente del sistema de la HPP, no se han producido significativos avances en este tema.
- Se acordó la presentación de una tabla de correlación de ceros hidrométricos e hidrográficos de la HPP aún no se ha recopilado toda la información necesaria para la confección de la misma.
- Se está trabajando en el listado de páginas Web con información relativa en la HPP que los Estados Parte están dispuestos a divulgar.

Los temas resueltos en la Comisión de Coordinación Técnica en el período 2005 – 2009 fueron: se llegó a un acuerdo respecto a los parámetros de dragado y costos de referencia para la HPP excepto los referentes al CANAL TAMENGO; se consensuó el proyecto de Reglamento Interno de la CCT que fue aprobado por el CIH; se fijó la sede de la CCT en las instalaciones de la ANNP en la ciudad de Asunción – Paraguay – y se incorporó la figura del Coordinador Técnico tal como surge del reglamento Interno aprobado; se adoptó el nivel de referencia correspondiente a la alternativa “A” del estudio del Consorcio de Integración Hidroviario (COINHI); en materia de cartografía electrónica se acordó el procedimiento a seguir con las señales propias de cada Estado Parte que no estén incluidas en el estándar S- 57.



---

## 4. CAMBIOS INSTITUCIONALES RELEVANTES DEL PERÍODO DE GOBIERNO

- Integración de la CVU con un Director representante del MTOP.
- Creación de la Junta Nacional de Aeronáutica Civil y aprobación de su reglamento de funcionamiento.
- Creación de la Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones.
- Instalación y funcionamiento de la Comisión Nacional de Logística (CONALOG) y el Instituto Nacional de Logística (INALOG).
- Reunificación de AFE: infraestructura ferroviaria y operaciones a cargo del Ente Autónomo. Se aprobó al principio de la gestión de esta Administración en la ley de Rendición de Cuentas 2005.
- Creación de la Corporación Ferroviaria del Uruguay.
- Traspaso de competencias y funcionarios de la Dirección de Recursos Hídricos de la Dirección Nacional de Hidrografía al MVOTMA que ejerce dichas atribuciones a través de la Dirección Nacional de Aguas y Saneamiento. (DINASA) en cumplimiento de norma legal incorporada en la Rendición de Cuentas 2006.
- Creación de UNASEV. En 2006, a iniciativa del MTOP se promovió la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev) que funciona en el ámbito de la Presidencia de la República con el objetivo de generar conciencia social y contribuir a solucionar el problema de la siniestralidad vial.
- En el ámbito de la Dirección Nacional de Transporte se destacan la transformación de la Dirección General de Marina Mercante que pasó a denominarse “Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo” y la creación de la Dirección General de Transporte Aéreo.

Las principales leyes y decretos se encuentran en el Anexo 2.



## 5. PRINCIPALES PROGRAMAS Y PROYECTOS

### a. Infraestructura de transporte

Contar con una adecuada infraestructura de transporte constituye un requisito esencial para la integración social y el crecimiento económico. Sin vías de comunicación adecuadas, seguras, eficientes e integradas se dificulta y encarece el necesario intercambio de mercaderías y el tránsito de personas tanto dentro del país, como con el exterior.

Por otra parte, Uruguay tiene condiciones para constituirse en Centro Logístico Regional (CLR), tanto por la ubicación geográfica, como por el potencial para el desarrollo de infraestructura y de gestión logística. A su vez, avanzar en este proceso mejora la conectividad del país y reduce los costos del comercio, incidiendo directamente en la competitividad de nuestros productos y por ende en la generación de empleo.

Para encarar con éxito este desafío, fue necesario comenzar a superar las importantes carencias de infraestructura de transporte existentes al inicio de esta administración, llevando adelante un significativo plan de obras en materia vial, portuaria (fluvial y marítima), aeroportuaria y ferroviaria. A la vez, fue necesario definir una Política Nacional de Transporte con una visión global que contribuyera a la integración de las diferentes modalidades en el marco de un Sistema Multimodal.

Avanzar en infraestructuras y políticas específicas, por ejemplo portuarias, sin tener una adecuada red vial, no permite aprovechar todo el potencial de desarrollo que tiene este sector estratégico del transporte y la logística.

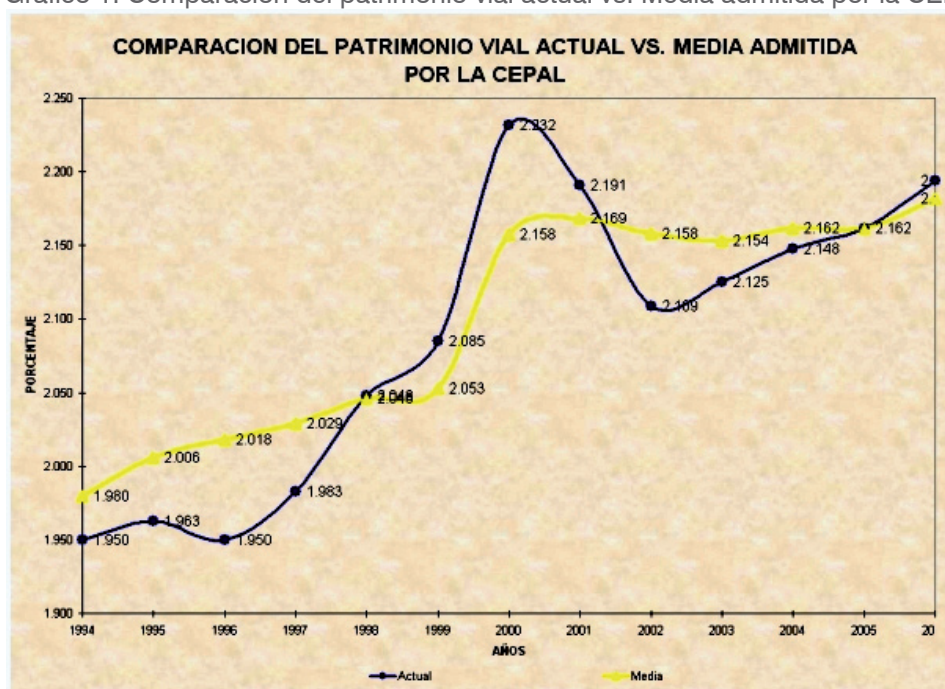
El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es quien naturalmente lidera este proceso y tiene la responsabilidad de promover e impulsar las obras públicas de infraestructura a fin de operar como motor de arranque de la economía, contribuir al desarrollo de la infraestructura del país y ser al mismo tiempo gestor principal de la creación de nuevos puestos de trabajo. No puede desconocerse la importancia de la obra pública como fuente de mano de obra, rol que adquiere mayor relevancia a partir de la crisis internacional, como elemento de política anticíclica.



## b. Infraestructura vial

Las condiciones generales de la infraestructura vial no resultaban aceptables al inicio de esta administración, debido en parte a los rezagos en la realización de inversiones luego de la crisis de 2002, según surge claramente del siguiente gráfico que muestra la comparación con los estándares de la CEPAL.

Gráfico 1. Comparación del patrimonio vial actual vs. Media admitida por la CEPAL



Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

Fue necesario invertir fuertemente para mejorar el estado de la infraestructura básica a efectos de alcanzar los niveles de servicio y seguridad adecuados. La inversión conjunta del MTOP y de la CVU se incrementó sustancialmente en el período, pasando de 2.900 millones de pesos en 2004 a 7.550 millones en 2009.

Estos recursos se han destinado al mantenimiento de la actual red vial primaria, la preparación de los corredores de integración regional y el mejoramiento y recuperación de los caminos secundarios. El sustancial desarrollo y cambio en los flujos de mercaderías que se ha verificado en los últimos años, fruto de la maduración de

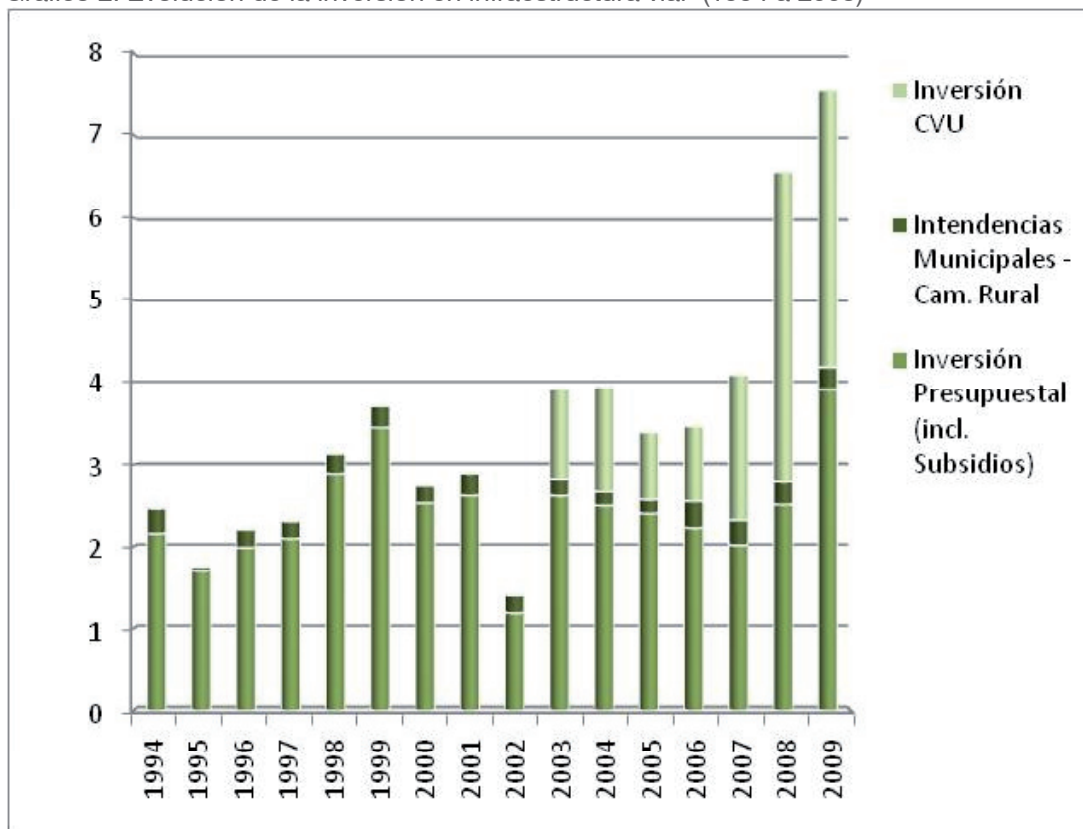


la forestación y de la intensificación de los cultivos en el litoral, ha puesto nuevas presiones a las redes de transporte.

Estas obras se han realizado tanto directamente como a través de la Corporación Vial del Uruguay (CVU), sociedad anónima propiedad del Estado, con la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND). Con este destino se han canalizado fondos provenientes de la Corporación Andina de Fomento y del Banco Interamericano de Desarrollo, que complementan la emisión de obligaciones negociables de la propia corporación. La intensificación de las obras de la CVU conlleva un incremento del subsidio que el MTOP le paga anualmente, habiéndose además reformulado el contrato de concesión, generando incentivos y resguardos adecuados para preservar a la CVU como herramienta eficiente para la ejecución de proyectos de infraestructura vial.

La inversión en infraestructura vial según ejecutor 1994 a 2008 (en millones de pesos constantes a valores de enero 2009)

Gráfico 2. Evolución de la inversión en infraestructura vial (1994 a 2008)



Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.





Además de las mejoras en la generalidad de las vías, se destacan particularmente las siguientes obras: culminación del puente de la Barra de Santa Lucía; culminación de la doble vía en Ruta 5 desde Progreso a Canelones; culminación de la doble vía en Ruta 1 desde Montevideo a Tarariras; construcción del Anillo Perimetral de Montevideo que vincula las Rutas 1, 5, 6, 7 y 8, facilitando el acceso al Puerto de Montevideo sin pasar por el centro de la capital; accesos al Este por las Rutas 101 y 102; accesos a Nueva Palmira desde Dolores por la Ruta 21; Ruta 18 Vergara – Río Tacuarí; mejoras en la Ruta 11, incluyendo ampliación de puentes; ensanche y mejoras en el trazado de la ruta 30; ensanche de los puentes en la ruta 9; obras en las rutas 12 y 26 mediante financiamiento del Focem (Fondos Estructurales del Mercosur); obras de señalización, iluminación y seguridad vial, refugios peatonales.

También son metas claras la consolidación del Eje Vial del MERCOSUR desde Río Branco hacia Argentina en sus tres puntos de frontera: Colonia, Puerto de Nueva Palmira y Puente Internacional San Martín (Fray Bentos) y continuar afianzando las diferentes modalidades de gestión existentes: concesiones viales, contratos de mantenimiento por niveles de servicio, contratos de obras poniendo énfasis en el mantenimiento por administración.

### **c. Infraestructura ferroviaria**

La recuperación del tendido ferroviario y la rehabilitación del tren como medio de transporte de carga, es un desafío importante, en tanto permite disminuir el tránsito pesado en las rutas nacionales, principalmente el derivado de la actividad forestal, reduciendo así los costos de mantenimiento de la infraestructura vial, a la vez que mejora la calidad medioambiental, al utilizar tecnologías más limpias y reducir la utilización de energía.

La rehabilitación del modo ferroviario, desmantelada en décadas anteriores, requiere no sólo mejoras de la infraestructura de las vías, sino también la incorporación de material rodante y una mejora de gestión de la propia Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE). Si bien AFE, continuará presentando resultados deficitarios, en los últimos años se ha incrementado el nivel de facturación, manteniéndose la carga transportada en el orden de los 1,4 millones de toneladas anuales. Los principales rubros transportados corresponden a piedra, granos y productos forestales, destacándose la reanudación del transporte de cebada hasta la frontera con Brasil.



El transporte de pasajeros por su parte alcanza a pocos y cortos trayectos que conectan Montevideo con 25 de Agosto, Soudriers, San José y Florida, habiéndose incorporado algunos servicios.

En este período se realizaron inversiones en diversas áreas:

- material rodante, 85 vagones de carga y 180 plataformas, en el marco del Convenio de Cooperación con el Ministerio de Transporte de Italia lo que permitió el mejoramiento de la capacidad de transporte de la empresa, a un precio muy conveniente.
- adecuación de los pasos a nivel, imprescindible para la seguridad, lo que se lleva adelante en conjunto con el MTOP. A la fecha se culminó la modernización de 75 pasos a nivel en las ciudades de Montevideo y Canelones y se encuentra en proceso de ejecución la adecuación de la señalización de otros 73.
- se prevé incorporar en el presente año tecnología GPS en el uso de las vías, dotando al sistema de mejoras en el uso más eficiente de locomotoras y vagones, a través de la ubicación en tiempo real de la maquinaria ferroviaria, agilizando el tráfico, preservando la seguridad y optimizando los tiempos, con sus consecuencias directas en la disminución de costos.

Un hito fundamental en la recuperación del modo ferroviario lo constituye la creación de la Corporación Ferroviaria del Uruguay (CFU), cuyo capital corresponde a la Corporación Nacional para el Desarrollo, con el objetivo de construir, rehabilitar y mantener la infraestructura ferroviaria.

Se han convocado sendas licitaciones a fin de atender un Plan Inicial de Obras dirigido a la reconstrucción de 900 km de tendido ferroviario, estando pronto para su firma el contrato para la primera etapa de 422 km en el trayecto Pintado (Florida) - Rivera y previéndose la rehabilitación de 238 km de la red que une Estación Francia - Fray Bentos. En estas obras AFE operará como empresa contratista, y como resultado el tramo aprobado quedará comprendido dentro de los estándares internacionales. Con la recuperación del tren se contribuye al desarrollo del transporte multimodal, aportando al crecimiento del negocio logístico del país, conectando importantes centros generadores y receptores de carga: Fray Bentos, Rivera, Montevideo, etc.

---



La CFU basará su sustentabilidad económica financiera y la posibilidad de incrementar su actuación tanto en los recursos que le sean transferidos a modo de subsidio por el MTOP, como por el reintegro que AFE, en su carácter de operador, realice como contrapartida de las inversiones recibidas. El reintegro se financiará con tarifa y mayor volumen de carga transportada. Las inversiones efectuadas y previstas dan el puntapié inicial al desarrollo de un sistema ferroviario parte del sistema integrado de transporte, imprescindible para el crecimiento del Uruguay productivo.

#### **d. Infraestructura portuaria**

El desarrollo de la actividad portuaria es estratégico para el crecimiento económico del país, ya que a través de los puertos se canaliza la mayor parte del flujo comercial desde y hacia el mundo. El funcionamiento eficiente del puerto reduce los costos de transacción de los productos de exportación y de importación, incidiendo en forma significativa en la competitividad de nuestra producción.

Nuestros puertos y en particular el de Montevideo, tiene condiciones naturales favorables una ubicación geográfica ventajosa para posicionarlo como nodo de distribución regional.

Avanzar en consolidar a Uruguay como un Centro Logístico Regional contribuye significativamente al desempeño del comercio exterior, al mejorar la conectividad del país, incrementando el volumen de su comercio con carga regional. Ello vuelve más atractivos nuestros puertos para las compañías navieras, estableciendo conexiones más directas, con lo que se reducen los costos de transporte y por ende los precios en los mercados de destino. A la vez, se desarrollan otras actividades logísticas conexas que aportan valor agregado y demandan mano de obra nacional.

La propia evolución del sector marítimo, con una creciente actividad de buques de mayor porte, impone fuertes exigencias al desarrollo de la infraestructura en términos de profundidad y navegabilidad de los puertos y en materia de eficiencia en la operativa portuaria. Los puertos de la región están fortaleciendo sus inversiones y si nuestro sistema portuario no diera respuestas adecuadas, el país, en lugar de aprovechar sus ventajas para constituirse en nodo de comercio, se volvería subsidiario de otros centros regionales, con el consiguiente encarecimiento de nuestra actividad comercial.

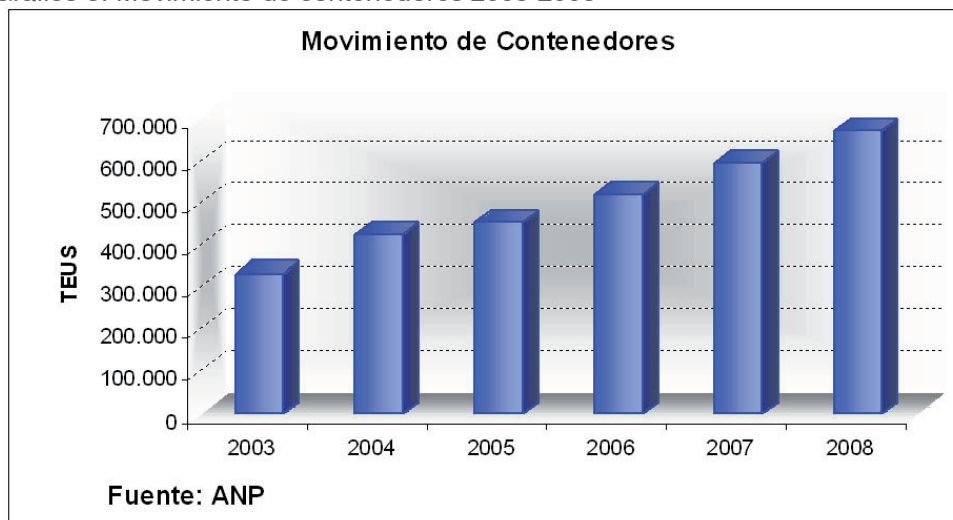


Asimismo, la actividad portuaria también constituye un eje central del tránsito de personas. Ésta ya es en sí misma una fuente de atracción, a través de los puertos deportivos y de turismo. Para ello se han tomado medidas que contribuyen a desarrollar un collar de estos tipos de puertos que impulsen esa industria. También es importante el desarrollo pesquero donde se destacan varios emprendimientos que mejorarán la infraestructura y fortalecerán esta actividad.

En síntesis, se entiende que el dimensionamiento de la infraestructura portuaria debe ser adecuado a la región y no al país. Tal como lo establecía el Programa de Gobierno, el desarrollo portuario se debe enmarcar en un Sistema Nacional de Puertos (SNP), que establezca la consistencia entre todos los puertos del país, tendientes a su especialización y complementariedad. Este concepto incluye a los puertos de la ANP, a aquellos que están bajo la responsabilidad de la DNH en el MTOP y a los puertos operando en régimen de Zona Franca. El SNP debe consecuentemente ser parte integral de un Sistema Nacional de Transporte coordinado por el MTOP. Pensar al Uruguay como un centro logístico regional, implica establecer una integración física, normativa, informática, etc. entre los puertos del país y los otros eslabones de la cadena logística nacional y regional.

Conscientes de la magnitud y urgencia de los desafíos, es que se ha encarado esta gestión. La operativa en el marco del Puerto Libre viabilizó un cambio cualitativo en el negocio portuario, y a partir de 2005 se produce un punto de inflexión en la actividad del Puerto de Montevideo. Éste resulta de impulsos en mejoras concretas en infraestructura. En 2005-2006 la resolución práctica del problema del dragado generó un despegue muy acelerado en todos los tipos de carga en el Puerto de Montevideo. Ello facilitó la captación de nuevos clientes para los operadores y para la Comunidad Portuaria en su conjunto.

Gráfico 3: Movimiento de contenedores 2003-2008



Fuente ANP. Elaborado por AGEV-OPP.

Se ha obtenido un óptimo aprovechamiento de la coyuntura económica benévola que caracterizó los últimos años, que se ha reflejado no sólo en un fuerte aumento del movimiento de cargas y de la facturación, sino también en un aumento récord en la participación del mercado regional, fortaleciendo así el posicionamiento de Uruguay como CLR.

Con las obras de dragado que aseguran la navegabilidad y mantienen en buenas condiciones los canales, antepuertos y muelles, la recuperación de áreas interiores, los esfuerzos realizados por la Comunidad Portuaria en su conjunto con el objeto de reducir los tiempos de espera y de tránsito y con ello de los costos, se ha mejorado la competitividad y ganado credibilidad a nivel internacional. De este modo, las principales navieras del mundo han tomado la decisión de operar en Montevideo con destino a la región, y al mismo tiempo lo han incorporado en las rutas de buques de mayor porte. El Puerto de Montevideo a partir de los niveles de eficiencia operativa asciende desde la séptima posición en 2004 hasta la cuarta posición en 2008, por primera vez en su historia, entre todos los puertos del Cono Sur en el movimiento de contenedores luego de Santos, Buenos Aires y Valparaíso. Montevideo representa algo más del 20% del tráfico subregional.



## i. Lineamientos Estratégicos y Avances en el Plan de Desarrollo

Con el fin de revertir las debilidades estructurales se definieron cuatro grandes líneas estratégicas: recuperar el atraso de infraestructura portuaria; modernizar la organización de la empresa manteniendo un diálogo continuo con los trabajadores; coordinar transversalmente los temas comunes con otras reparticiones del Estado y mantener una comunicación y coordinación continua con los actores del sector privado.

## ii. Principales inversiones instrumentadas en este período

- **Dragado:** profundización del Canal de Acceso y del Antepuerto a 11,50 m, cuando históricamente se mantenía en 10 m, y de las dársenas a 10,50 m de profundidad; llamado a licitación y adjudicación para la profundización del dragado del Canal de Acceso a 12 y 13 m en dos etapas; recuperación y operación de las dos dragas de la ANP que multiplicaron por ocho su productividad del 2006 al 2008, debido en gran parte al cambio en el régimen de trabajo acordado; se encuentra en fase de estudio el llamado a licitación para la adquisición de una embarcación para realizar batimetrías.
- **Equipamiento:** adecuación y proceso de compra de grúas de distinto tipo; incorporación de un skimmer para la recolección de residuos sobrenadantes; incorporación de dos scanner a la operativa del Puerto de Montevideo, para realizar inspecciones no intrusivas acorde a las exigencias internacionales; conexión eléctrica que permite hoy existan 1200 enchufes reefers para trabajar en la Terminal de Contenedores con productos refrigerados, evitando se corte la cadena de frío.
- **Expansión del Área Portuaria:** licitación y adjudicación del Muelle C de 275 m de longitud, dragable a 14 m y relleno de su área de respaldo incluyendo el dragado completo de la Dársena II a 10,50 m, con el objetivo de ampliar muelles de atraque para la operativa de cualquier tipo de carga; incorporación de áreas al Puerto de Montevideo: 4 ha de la ex Playa de Maniobras de AFE, 110 ha en Puerto Puntas de Sayago; construcción del Acceso Norte ganando 14 ha a la bahía para mejorar el acceso terrestre al Puerto de Montevideo; extracción de todos los barcos hundidos en las dársenas, para mejorar la navegabilidad, la seguridad y el acceso a los muelles, con el consiguiente efecto en la seguridad y la imagen del puerto; avance en el proceso de retiro de barcos abandonados no hundidos.



---

- **Inversiones Público - Privadas:** construcción por parte de Terminal Cuenca del Plata (TCP), propiedad 80% de Katoen Natie y 20% de ANP, de un nuevo muelle de 350 m de longitud, dragable a 14,50m y expansión del área operativa con el objetivo de dar servicio a dos buques portacontenedores de forma simultánea y aumentar el área de almacenamiento; Se incorpora una nueva grúa pórtico postpanamax, por parte de TCP, y se amplía la playa de contenedores de 16,5 hectáreas a 25 hectáreas; aprobación del pliego para llamado a licitación de la obra base del módulo de Puerto Capurro para la flota pesquera nacional, y aprobación de la iniciativa privada y preparación del llamado a licitación para el módulo de Puerto Capurro destinado a la flota pesquera internacional; aprobación de la iniciativa privada para una terminal para la operación de productos forestales, muelle D, de 275 m de longitud y dragable a 14 m; aprobación y llamado a licitación de una iniciativa privada para una Terminal para chips y graneles, dragable a 14 m; iniciación del proceso de aprobación por Ley de la construcción de una Nueva Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo, permitiendo la competencia en los servicios portuarios; construcción de terminales portuarias mediante concesiones en Zona Franca de Nueva Palmira (ONTUR) y sobre el río Uruguay (BOTNIA).

- **Puertos del Interior:** prolongación y recuperación de las defensas e iluminación del muelle de Fray Bentos, ejecutado por el MTOP al que se agrega la preparación de un llamado para la construcción de un silo e incorporación de grúas; licitación, adjudicación y autorización para el inicio de las obras de prolongación del muelle de ultramar y la construcción del muelle de barcazas de Nueva Palmira; licitación, adjudicación y construcción de la Terminal de Pasajeros de Colonia; incorporación a ANP del Puerto de Paysandú, realización del Plan Maestro y recuperación de equipamiento e infraestructura para operar contenedores en el 2010; incorporación a ANP del Puerto de Salto, realización del Plan Maestro y recuperación de equipamiento; mejoras en la infraestructura de Puerto Sauce en Juan Lacaze; diversas obras de la DNH en los puertos de La Paloma, Punta del Este, Buceo, Carmelo, Higuieritas, Bella Unión, Mercedes y La Charqueada y nuevas terminales de Pasajeros en Carmelo y Bella Unión; generación de un plan de desarrollo de Puerto Seco en Rivera para captar carga de Brasil, proyecto estratégico logístico para la realización de una Terminal Ínter Modal.



## e. Infraestructura Aérea

La inserción competitiva del país en los mercados regionales e internacionales y el desarrollo turístico requiere simultáneamente, y entre otras condicionantes, de adecuadas infraestructuras aeroportuarias y del establecimiento de líneas aéreas regulares que aseguren la conectividad.

En este sentido, deben destacarse entre los esfuerzos realizados en materia de infraestructura aeroportuaria la próxima culminación de la Terminal de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto Internacional de Carrasco, realizada por concesión de obra pública por parte del Ministerio de Defensa Nacional, con una inversión superior a los 130 millones de dólares. Ello permitirá contar con adecuados niveles de servicio para los usuarios, en una estructura moderna ajustada a las necesidades actuales. Las obras viales complementarias que se están realizando en la Ruta 101 dotarán a la nueva Terminal de una adecuada conectividad con la capital, y la red vial principal hacia el este y hacia el norte y el oeste por intermedio del nuevo anillo colector vial.

A la vez, se ejecutaron obras de extensión y repavimentación de la pista principal y de sus calles de rodaje, ampliándose la pista de 2.700 a 3.200 mts., lo que permite la operación directa de aeronaves de gran porte con carga y pasajeros.

Complementariamente, también mediante el mecanismo de concesión - también por parte del MDN, se habilitó una la nueva Terminal de Cargas en el Aeropuerto de Carrasco, que cuenta con moderna infraestructura para el almacenamiento y procesamiento de la mercadería, facilitando las exportaciones e importaciones a realizarse por esta vía.

## f. Proyectos ejecutados por la Dirección General de Transportes

- Se inspeccionó el parque de equipos de 70 empresas, lo que permitió constatar irregularidades tales como equipos inexistentes, en desuso, etc.
- Mediante el Decreto del Poder Ejecutivo No. 154/2008, de 24 de febrero de 2008, se estableció un régimen de calificación de empresas del exterior interesadas en participar en llamados financiados con fondos nacionales. De esta forma se amplió la concurrencia a licitaciones, se instalaron varias empresas extranjeras en el país, algunas de las cuales aportaron nuevas tecnologías, se ampliaron los puestos de





trabajo y se redujeron hasta en un 30% los precios ofertados en las licitaciones, según la evaluación realizada por una empresa pública.

- Se dictó un nuevo reglamento para la inscripción y calificación de empresas de obras públicas mediante el Decreto del Poder Ejecutivo No. 208/2009. El mismo se puso en práctica en julio de 2009 y se destacan como resultados los siguientes:
  - Se estableció un régimen flexible para habilitar a empresas pequeñas y/o nuevas, que no cuentan con antecedentes. Las mismas presentan información mínima en ventanilla de la oficina y obtienen en el plazo máximo de 24 horas el certificado habilitante para ofertar y contratar obras y trabajos que no excedan el tope de la licitación abreviada (actualmente \$U 2:175.000)
  - Dicha flexibilización hizo posible que en 5 meses se habilitaran 488 empresas, número nunca alcanzado bajo el régimen anterior (Anual 240)
- De las 488 empresas inscriptas en el periodo mencionado, 180 han calificado para obras que superan el tope de la licitación abreviada.
- La capacidad de las empresas está ajustada a parámetros reales y medibles (facturación de obras del último trienio), por lo tanto se eliminaron las capacidades sobredimensionadas.
- Las empresas sin antecedentes acceden mediante un trámite sencillo al mercado de obras de menor porte. De esta manera el beneficio es recíproco: para la empresa, porque tiene la posibilidad de ingresar como contratista del Estado y para éste, porque minimiza el riesgo de incumplimientos en grandes contratos.
- El Estado tiene ahora la posibilidad de realizar un seguimiento real del crecimiento de las pequeñas empresas, ya que ingresan a obras de mayor porte de acuerdo a cómo haya sido su performance en las de menor cuantía. En su rol de impulsor del desarrollo social, además de las obras que lleva adelante a través de sus Direcciones, el MTOP efectiviza anualmente diferentes apoyos a instituciones sociales de todo el país. Esta ayuda se hace a través de aportes económicos en efectivo y no reintegrables que se deben destinar para la construcción de obras comunitarias de interés social. Este servicio depende exclusivamente el MTOP y de esta unidad ejecutora.



A lo largo de este tiempo de gestión, se ha logrado que este servicio continúe de forma exitosa, logrando ayudar a un total 384 instituciones sociales y deportivas a lo largo de todo el territorio uruguayo, en la construcción de obras edilicias y estructurales. En total, las cifras destinadas por el Ministerio a estos proyectos llegaron al presente a \$ 376.616.944. Para acceder a estos apoyos simplemente es necesario concurrir a las oficinas del MTOP en sus horarios habituales y realizar la tramitación correspondiente. También cabe la posibilidad de iniciar el trámite vía fax y luego presentar la documentación en forma personal por parte del representante legal de la Institución. Para que la solicitud sea considerada deberá presentarse solamente dentro de los períodos que la Administración establece. Toda la información se brinda telefónicamente, vía fax, correo electrónico o personalmente. El MTOP ha cooperado con iniciativas apoyadas por las intendencias municipales o directamente requeridas por éstas en asistencia a sus colectividades. Los proyectos que se presentan son evaluados por el equipo técnico del Departamento de Convenios según criterios objetivos y aprobados dependiendo de la calificación resultante de dicha evaluación y de la disponibilidad presupuestal. En este tiempo de gobierno, las propuestas que se han presentado han sido muy variadas alcanzando a instituciones deportivas, bibliotecas barriales, centros Caif, hogares de ancianos, ligas de fútbol y clubes deportivos, centros sociales, Intendencias, incluso apoyo para restaurar estructuras de uso social como la rambla de Piriápolis, entre otros.

Desde 2005 hasta el presente, la cantidad de Instituciones que tuvieron acceso a esta ayuda han ido en aumento. En 2005, se otorgaron \$ 22.179.504 a 42 instituciones de los Departamentos de Artigas (1), Canelones (9), Cerro Largo (1), Colonia (3), Flores (2), Florida (1), Maldonado (2), Montevideo (6), Paysandú (1), Río Negro (2), Rivera (4), Rocha (1), Salto (6), y Soriano (3).

En 2006 aumentó tanto el número de instituciones seleccionadas a 78, como la cifra económica con un total de US\$ 31.840.234. En esta oportunidad los Departamentos fueron Artigas (3), Canelones (5), Cerro Largo (2), Colonia (1), Durazno (2), Flores (9), Montevideo (16), Paysandú (3), Rivera (7), Salto (9), San José (4), Soriano (6), Tacuarembó (1) y Treinta y Tres (10).

Para 2007, si bien disminuyeron la cantidad de proyectos seleccionados a 75, el total del apoyo económico siguió aumentando alcanzando esta oportunidad \$ 38.094.000. En este caso el apoyo llegó a casi todo el país siendo Flores el único Departamento que no accedió al mismo. Los proyectos se distribuyeron de la siguiente manera: Artigas (5), Canelones (3), Cerro Largo (5), Colonia (4), Durazno (6), Florida (1), Lavalleja



(3), Maldonado (1), Montevideo (14), Paysandú (1), Río Negro (7), Rivera (2), Rocha (4), Salto (2), San José (3), Soriano (5), Tacuarembó (1) y Treinta y Tres (8).

En 2008 se logró llegar a todo el país con estos convenios y casi se duplicó la cantidad de proyectos autorizados llegando a 127. El total del apoyo económico en esta oportunidad ascendió a \$ 83.641.700. Este año las propuestas se distribuyeron de la siguiente manera: Artigas (15), Canelones (14), Cerro Largo (4), Colonia (7), Durazno (4), Flores (5), Florida (3), Lavalleja (2), Maldonado (4), Montevideo (17), Paysandú (7), Río Negro (8), Rivera (7), Rocha (5), Salto (3), San José (5), Soriano (6), Tacuarembó (3) y Treinta y Tres (8).

Para 2009 la tendencia sigue en aumento y puede llegar a registrar una cifra similar a 2008. Hasta el presente, se han firmado 62 convenios por un monto total de \$ 36.065.300. Los departamentos que ya poseen sus convenios son: Artigas (9), Canelones (4), Cerro Largo (2), Colonia (2), Durazno (2), Lavalleja (1), Maldonado (4), Montevideo (6), Paysandú (7), Río Negro (3), Rocha (6), Salto (8), San José (4) y Soriano (4).

#### **g. Otros programas y proyectos relevantes implementados por la Dirección Nacional de Transporte**

Algunas de las primeras acciones tomadas, y en busca de consolidar una mejor gestión, se decidió hacer algunas modificaciones internas. Fue así que la Dirección General de Marina Mercante pasó a denominarse “Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo” y se consolidó el nombre de la “Dirección General de Transporte por Carretera”. En lo institucional se definió la creación de la Dirección General de Transporte Aéreo, lo que junto a las nuevas formas de relacionamiento y coordinación con los agentes públicos del sector (AFE, ANP, PLUNA), permitió avanzar en un mismo sentido en la conformación de un Sistema Integral de Transporte. A continuación se describen un conjunto de proyectos que por su relevancia se describen a continuación:

#### **i. Nuevo Sistema de Transporte Intermodal**

El concepto de un sistema de transporte que trabajara unido, complementado y comprometido en el desarrollo del país comenzó a forjarse en 2005. Bajo este concepto, se inició una etapa de trabajo arduo para consolidar el Sistema de Transporte Multimodal durante la cual se incrementaron las líneas de ómnibus, los alcances de los



boletos y una Combinación Metropolitana que permite utilizar más líneas por menor precio. Se comenzó a plasmar la finalidad de permitir más y mejor acceso al transporte a los usuarios. También se impulsaron iniciativas como el boleto gratuito para estudiantes del primer ciclo de enseñanza media pública que se extiende a todo el territorio nacional, alcanzando un universo de 30.000 alumnos que hacen uso del beneficio para ir a estudiar.

## ii. Fideicomiso del Boleto

Su objetivo es reducir el precio del transporte colectivo de pasajeros a través de una rebaja en el costo final del gasoil para estas actividades. La puesta en práctica de esta herramienta el 6 de noviembre de 2006, por un plazo de 8 años, tuvo como consecuencias inmediatas:

- Rebajas Tarifarias. El Boleto Urbano pasó de \$ 17 a \$ 15 (Rebaja de \$ 2). Los Boletos Suburbanos se rebajaron en promedio un 15%. Los Boletos Interdepartamentales se rebajaron un 7.01%. También tuvo efecto en los Boletos Departamentales, una rebaja promedio del 10%.
- Poder usar los flujos de devolución de las empresas como Garantías Reales Válidas para la Renovación de Flotas. Es de esta manera que las empresas con servicios suburbanos e interdepartamentales, pueden cumplir con la normativa vigente, que estableció a partir del año 2007, una renovación permanente de sus flotas entre un mínimo de 8% y un máximo de 20% anual.
- Dejar desde su creación, al combustible congelado en las distintas paramétricas de costo de los servicios. Debido a esto, se explica que mientras el precio del petróleo variaba desde US\$ 50 (nov/06) a valores récord de US\$ 148 (jun/08), el rubro combustible en las estructuras de costo se haya mantenido invariado, no repercutiendo en el precio de los distintos boletos.
- También se crearon los boletos de 12 y 20 kilómetros carreteros y se extendieron las líneas urbanas a nuevos destinos de Canelones y San José permitiendo a más personas llegar con un boleto más barato a zonas más lejanas. Esto permitió además, el inicio de la implementación de la Combinación Metropolitana que permite realizar viajes combinados entre empresas de transporte urbano y suburbano a un costo menor.



### **iii. Subsidio de Economía**

Se creó por la Ley 18.180 de octubre de 2007 con el otorgamiento de partidas a efectos de subsidiar el precio de los boletos urbanos y suburbanos combatiendo así el alza de precios de algunos elementos que componen la canasta básica.

### **iv. Construcción del Sistema Metropolitano de Transporte**

La construcción de un nuevo Sistema Metropolitano de Transporte fue una de las áreas donde era necesario trabajar desde el inicio. Se rediseñaron en forma coordinada las líneas urbanas y suburbanas de pasajeros y la infraestructura de transporte. En 2005, en una primera instancia se formuló una propuesta de nueva estructura de valores de la tarifa en los denominados “Corredores Metropolitanos”. El análisis de los aspectos relevantes del transporte de pasajeros en el Área Metropolitana de Montevideo (AMM) se realizó a nivel de un grupo interinstitucional donde participaron jerarcas del Gobierno Central y de las Intendencia Municipales de Canelones, Montevideo y San José.

En 2007, quedó conformado un Grupo de Trabajo con delegados de Intendencias Municipales de Canelones, Montevideo y San José y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) para avanzar hacia el diseño de un Sistema de Transporte Metropolitano, en el marco del Programa Agenda Metropolitana. Paralelamente se implementó el pasaje de algunas líneas urbanas hasta lugares próximos a los límites departamentales dentro de San José y Canelones, así como la denominada Combinación Metropolitana que habilita a utilizar dos ómnibus, uno suburbano (Canelones, San José) y uno urbano de Montevideo con una rebaja de \$ 8 en la suma de los precios de ambos viajes.

Se habilitó la combinación de servicios de una misma empresa (servicios suburbanos y departamentales) y entre diferentes empresas (en principio solamente en servicios suburbanos) sin necesidad de pivotear en Montevideo (por ejemplo: Pando-Delta del Tigre, Salinas-Canelones, etcétera) a menor precio que la suma de dos viajes.

Agregándose posteriormente la Combinación Canaria que suma servicios suburbanos y departamentales de Canelones uniendo el origen y destino a un precio sensiblemente menor al de dos boletos. Se ampliaron las paradas de Combinación Metropolitana, comenzando por la zona céntrica de Montevideo (interna a Bulevar Artigas)



y desarrollo de una más efectiva comunicación a los usuarios, como la implantación de una señal en las paradas habilitadas con las líneas combinables y los precios. Se extendió la validez del boleto Combinación Metropolitana dentro de una más amplia ventana horaria.

#### **v. Corredores y Anillos Metropolitanos**

En 2008, se conformaron los Corredores metropolitanos. Se reformularon los tramos de 4 kilómetros en recorridos metropolitanos de los departamentos de Canelones y San José, en anillos de mayor extensión lo cual redundó en una rebaja del precio de los viajes en todos los tramos. Esto se traduce en beneficios significativos para los usuarios más alejados de Montevideo donde se concentran poblaciones de menores recursos. Se extendió la línea urbana 175 hasta Las Piedras con boleto de protección. Se definió la entrada del Diferencial D5 a la ciudad de La Paz. Se creó la línea Diferencial Metropolitana DM1 para atender viajes ente Zonamérica – Punta Carretas con un recorrido que responde a la demanda de servicios con origen-destino en dicho complejo industrial.

También se extendió la línea urbana 494 hasta el kilómetro 26 de Ruta N° 1 con boleto de protección y el límite de protección tarifaria en ruta N° 33 hasta el kilómetro 23 (La Capilla). Por último, se creó la línea de recorrido local en Ciudad del Plata, LM1 al precio de \$ 9 por viaje. Asimismo también se extendieron las líneas de ómnibus urbanos que ingresan a los departamentos de Canelones y San José con el precio del boleto urbano:

- Líneas 127- 494. Estas líneas ahora cruzan el puente del Santa Lucía y culminan en la rotonda del kilómetro 26 de la Ruta N° 1 vieja.
- Línea Local L13. De su actual destino en Toledo, cruza el puente y entra por Ruta N° 33 y calle 17 hasta la Ruta N° 6.
- Línea 109. De su actual destino en Paso Carrasco, se extiende por Avenida de las Industrias hasta su intersección con Avenida a la Playa en el kilómetro 18.
- Línea 103. De su actual destino en el kilómetro 21 de Villa García, al kilómetro 23.500 de la Ruta N° 8 (Los Aromos).



- Líneas 105, 306. Transcurren el Puente Carrasco sobre la Rambla y continúan por Avenida del Parque hasta el Geant.
- Líneas 104, 142. Que finalizaban en las carnicerías cruzando el puente Carrasco, continúan por Avenida del Parque y toman rambla costanera Brig. Gral. Manuel Oribe hasta la estación de servicio ANCAP en Shangrilá.
- Líneas 21, D10. Que culminaban en Avenida Italia y Barradas, ahora llegan hasta el Supermercado Geant, una por Avenida de las Américas y Avenida a la Playa y otra por Giannatasio circunvalando la rotonda e ingresando por Avenida a la Playa.
- Línea 150. De su actual destino hasta el barrio Pilarica en Las Piedras.
- Línea 175. Entra al centro de Las Piedras por el recorrido de la 275, con tarifa de protección de \$ 17.50.
- D5. Ingresar a La Paz y hacer destino con las líneas 468 y 130.
- D9. De su actual destino en Camino Carrasco Acosta y Lara, cruza el puente del Paso Carrasco e ingresa 500 metros hasta el barrio Monterrey.

Como conclusión, puede observarse que a tres años de la aplicación del Fideicomiso del Boleto, y sumado a la implementación del Sistema de Anillos en el Área Metropolitana, los precios de los boletos continúan por debajo de los valores anteriores al fideicomiso en casi todos los tramos, con precios de hasta un 20% inferiores a los de setiembre de 2006. Estas medidas se insertaron en la política social general, y tienen un impacto directo en los sectores de menor ingreso, porque no sólo se rebajaron las tarifas del transporte en todo el país, sino que además amplió la oferta del mismo. Por ejemplo, en los servicios suburbanos, el boleto de protección en Montevideo en 2006 registraba un valor de \$ 23.50 mientras que en la actualidad el mismo es de \$ 21.

#### **vi. Aumento del acceso de estudiantes al servicio de transporte**

Siguiendo con el objetivo de más accesibilidad al transporte, es que la DNT resolvió dar boletos de acceso gratuito a los estudiantes de primer ciclo de enseñanza media de instituciones públicas. Estos jóvenes beneficiarios representan más de un 30% de



los alumnos matriculados en los mencionados centros de estudio de todo el país. En octubre de 2005 la gratuidad del transporte se implantó para Canelones y San José promoviendo de esta manera el acceso a la enseñanza básica y dando beneficio a cerca de 8.000 alumnos. Debido a la buena aceptación de esta medida, en marzo de 2006, se implantó la extensión al resto del país, beneficio que alcanzó a unos 30.000 estudiantes.

### **vii. Programa de renovación de flota de transporte de pasajeros**

También en 2006, por Decreto Nº 218/006 de 10/7/06, se estableció el Programa Nacional de Renovación Gradual y Permanente de la Flota de Vehículos de Transporte Colectivo de Pasajeros. A raíz de esta norma, las empresas concesionarias permisionarias de servicios regulares por carretera deben renovar anualmente entre el 8% y 20% de su flota. Este programa pretendió, en un plazo razonable, reducir sensiblemente la edad promedio del parque automotor de ómnibus en servicios regulares, brindar mejor calidad de servicios y contar con unidades que permitan un uso más eficiente de los recursos. Desde el año 2006 en que dio inicio este programa, se han renovado cerca de 1.300 unidades en los servicios departamentales, urbanos, suburbanos e interdepartamentales de todo el país.

### **viii. Tecnología en transporte**

En 2009, siguiendo el proceso de mejoras del transporte de pasajeros, se logró incorporar hardware (máquinas expendedoras y posicionamiento geográfico satelital – GPS) en la mayoría de las unidades de las empresas que prestan servicios suburbanos. Esto fue un trabajo en conjunto con la IMM y la Dirección Nacional de Topografía con la cual se definieron las coordenadas geo-referenciales digitalmente, identificando los puntos relevantes en el recorrido de cada servicio suburbano (terminales, paradas, puntos de control, etc.) que fueron incorporados a la base de datos soporte geo-referenciada del STM.

### **ix. Sistema de pesaje y control de dimensiones**

Construir un mejor y más eficiente Sistema de Pesaje y control de Dimensiones en carreteras también fue uno de los principales objetivos de la DNT. Realizar un control exhaustivo permite no sólo proteger la seguridad de quienes transitan en las rutas nacionales, sino que además aumenta la vida útil del sistema vial nacional. Buscando





una mejor calidad en estos controles, en 2006, técnicos de la Dirección Nacional de Transporte, la Dirección Nacional de Vialidad y el Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU), implementaron el Proyecto de Reglamento Metrológico para las condiciones de pesaje de vehículos en movimiento, lo cual permitió la certificación del sistema de pesaje empleado por el MTOP. Asimismo, se aprovechó la asistencia técnica de un experto brasilero respecto a sistemas de pesaje y recomendaciones internacionales existentes en la materia para elaborar un proyecto de decreto modificativo al Decreto Nº 326/986, que comprende la modificación del régimen de tolerancias especiales, otorgadas a los diferentes tipos de vehículo.

En marzo de 2008 se celebró entre el MTOP y LATU el convenio a través del cual las partes acordaron como objetivo general fortalecer el sistema de pesaje sobre la base de la calidad y transparencia de las mediciones obtenidas por los instrumentos utilizados por el MTOP para pesar los vehículos de carga y pasajeros, aplicando las pautas establecidas en el Reglamento Técnico Metrológico de Instrumentos para Pesaje de Vehículos de Transporte de Carretera en Movimiento, aprobado por el Decreto 500/006 del 1/12/06. Esto permitió continuar el proceso iniciado a mediados de 2007, para obtener la certificación por la autoridad metrológica, de la calidad de las mediciones que realizan los instrumentos de pesaje del MTOP cada cuatro meses durante los años 2008 y 2009. En el mes de agosto, se firmó entre la DNT y la empresa CIEMSA el Convenio Adicional a la “Contratación del Servicio de Pesaje en Rutas Nacionales” que tiene por objeto ampliar la cobertura del control de peso a otros puntos claves de la red vial nacional, manteniendo las condiciones contractuales básicas de realización del servicio y profundizar la transparencia técnica del sistema de control de peso en rutas nacionales. Además, durante 2008 se instaló un Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) en la Estación de Pesaje de Ruta Nacional Nº 1. En ese mismo punto de pesaje, comenzó el desarrollo y suministro de la primera etapa del software integral de control y gestión de las actividades de pesaje, que permite recibir de forma on-line, a través de internet. Asimismo algunas empresas transportistas y gremiales del sector de camioneros promueven cursos de formación de conductores de camiones y de ómnibus. En setiembre de 2008 se incorporó el pesaje de vehículos de transporte de pasajeros, el cual se integró al sistema junto con el resto de los vehículos, siguiendo el mismo tipo de proceso. Paralelamente al sistema de pesaje existente en el área metropolitana, se están construyendo seis puntos más en el territorio nacional sobre todo en la zona del litoral –ruta 3, 24 y 2– donde se concentra una gran cantidad de transporte de carga de productos forestales y granos, hacia el puerto de Nueva Palmira. También se reubicará el puesto de la Ruta Nº 6 y se colocará otro en la Ruta Nº 7. Con esto se pretende completar el primer paso de cobertura



en la red vial del país, aumentando así la seguridad en el tránsito y la preservación de las rutas. En la ley de Rendición de Cuentas se estableció que la carga por su destino y origen no utilice caminos secundarios para evadir los puestos de pesaje. Se están realizando los controles y se está monitoreando la implementación de otro artículo que obliga a las zonas portuarias y zonas francas que posean una balanza con el mismo sistema de pesaje del MTOP.

#### **x. Plan Nacional de Inspección de Transporte**

Durante todo el transcurso del año 2008, la Unidad de Coordinación de Inspecciones y Controles (UCIC) ha desarrollado controles e inspecciones cuyo objetivo principal es verificar el cumplimiento de la normativa vigente y garantizar un transporte seguro, de calidad y en condiciones de competencia equitativas tanto para pasajeros como para cargas. Esto abarca a localidades y rutas en distintos puntos del país incluyendo el control de salidas y llegadas de los servicios interdepartamentales y la verificación del combustible a los vehículos de transporte de pasajeros que se hacen en conjunto con ANCAP (debido al fideicomiso del boleto se controla que el combustible sea de origen Nacional). La UCIC, coordina además, las custodias o acompañamientos de transportes especiales que superan las dimensiones y/o pesos máximos permitidos, maquinaria o equipamiento especial, etc. En este rubro se realizaron inversiones por aproximadamente US\$ 5.000 en equipamiento y aparatos para medición de distancias, fotografía, comunicaciones, profundidad de huella de neumáticos, conos, etc. lo cual resulta en una constante renovación o actualización de los elementos necesarios para desarrollar la tarea.

#### **xi. Transporte Fluvial y Marítimo**

El proyecto de transporte multimodal incluye en su sistema el Fluvial y Marítimo. En procura de profundizar y promover este servicio, en 2005 comenzaron a tomarse medidas como la autorización de un nuevo servicio regular internacional de transporte fluvial de pasajeros y vehículos entre los puertos de Colonia y Buenos Aires. Ese mismo año se autorizó un servicio regular internacional de transporte fluvial de pasajeros entre los puertos de Bella Unión y Monte Caseros, ampliando la oferta de servicios para aquellos usuarios que utilizan este modo de transporte entre Uruguay y Argentina.



En 2007, con la Ley 18.046 – Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal Ejercicio 2005, se creó la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo (DGTFM). Esta Dirección General trabajó en el análisis de un Plan Estratégico de transporte fluvial y marítimo para implementarlo dentro de la Política Nacional de Transporte. En este sentido, en 2008 comenzó la implementación de un Registro de Empresas de Transporte Fluvial y Marítimo, otorgándose soporte informático a las empresas, lo que repercutió en un funcionamiento integrado de las áreas involucradas de la DGTFM, convirtiéndose en una herramienta de utilidad para el control de la legalidad de la actividad y para la actualización permanente de datos, a efectos de garantizar que los beneficios asignados lleguen a quienes se ajusten a la normativa vigente. Asimismo, se trabajó en la consolidación de un registro de transporte de cargas por vía fluvial y marítima, de expo-impó y tránsito por los principales puertos del país, abarcando los administrados por ANP y los puertos privados. Se autorizaron incorporaciones a servicios regulares y ocasionales, nacionales e internacionales de varias embarcaciones de bandera nacional. Particularmente las incorporaciones a la bandera nacional al final de 2008 fueron: 1 buque granelero, 1 buque granelero y portacontenedores, 1 buque tanque, 1 chata autopropulsada, 2 remolcadores, 4 barcasas, 2 buques tipo catamarán y 1 buque ferry rápido. Tráfico entre los puertos Montevideo-Buenos Aires y Colonia-Buenos Aires Desde 2005 hasta el presente se registra en todos los puertos del país, una tendencia de movilización de pasajeros creciente.

## **xii. Cruceros y turismo**

Los Cruceros de Turismo que arribaron a aguas jurisdiccionales uruguayas entre 2005 y 2009 hicieron escala en los Puertos de Montevideo y Punta del Este. En ese período las escalas entre ambos puertos se vieron incrementadas en un 67% pasando de 99 en la temporada 2005/2006 a 164 en la temporada 2008/2009. Se esperan para la temporada 2009/2010 103 escalas en Punta del Este y 85 en Montevideo.

## **xiii. Mejora de gestión**

Se continuó el proceso de adecuación organizativa de diferentes unidades y/o áreas de la DNT, con el objetivo de avanzar en una mejor y más eficaz atención a los usuarios y en la facilitación y agilización del procesamiento de trámites. En este proceso, iniciado en 2007 con la creación del Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas (CIRHE), se sustituyeron los becarios que habían ingresado en 2006 y se



realizó el entrenamiento de los sustitutos. Se reformularon algunos trámites, fundamentalmente los que tienen su inicio en regionales o sub-regionales del interior del país. Asimismo, en noviembre de 2008 la unidad fue seleccionada junto a otras 60 de la Administración Central para participar en el Premio a la Calidad de Atención a la Ciudadanía que coordina la OPP con el fin de mejorar procesos y procedimientos y lograr mayores niveles de calidad en la atención al público. En el CIRHE, se procesan anualmente unos 40.000 trámites de inscripción y/o renovación de documentación habilitante para empresas y vehículos de transporte tanto de cargas como de pasajeros.

#### **xiv. Transporte aéreo**

En el ámbito del transporte aéreo, se avanza en el proceso de recuperación de la aerolínea de bandera nacional. Tras la asociación con inversores privados, PLUNA ha logrado afirmarse en el concierto internacional, complementando su accionar con el de otras empresas de aeronavegación que han encontrado en el país una plaza firme para proyectar sus actividades regionales. Particular incidencia en este alentador panorama ha tenido la Dirección General de Transporte Aéreo, creada en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para actuar como eje regulador de la actividad aerocomercial del país.

Simultáneamente, se inauguró la Nueva Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Carrasco, la que brindará al transporte aéreo mayor comodidad y practicidad en su operativa diaria. Con una inversión de US\$ 190 millones, este proyecto cuadruplicará las áreas para los usuarios con todos los servicios necesarios para los mismos. Además, contará con una nueva área de carga de más porte con habilitación para depósito de mercadería en libre tránsito, lo que permite posicionar aún más al país como centro Hub de distribución de carga.

#### **xv. Junta Nacional de Aeronáutica Civil**

Por decreto 267/2006, el 9 de agosto de 2006 fue creada la Junta Nacional de Aeronáutica Civil por iniciativa del MTOP y en cuya órbita funciona. Su función es asesorar en políticas de transporte aéreo públicos representando al país en negociaciones internacionales y ante organismos del exterior especializados en el tema. A través de este organismo, se pretende conformar un servicio de transporte aéreo eficiente, seguro y ordenado así como idear una infraestructura aeroportuaria adecuada a los objetivos de desarrollo del país. La preside el titular del MTOP y también la integran

---



el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, y un representante de los Ministerios de Defensa Nacional, Relaciones Exteriores, Turismo y Deporte, Economía y Finanzas e Industria, Energía y Minería. Además, tiene como miembro asesor a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA).

#### **xvi. Pluna Ente Autónomo**

Es una empresa estatal que posee dentro de su misión un aspecto muy importante: su participación accionaria (25%) en una empresa mixta, que opera en el derecho privado, PLUNA SA. Según una encuesta realizada por Equipos Mori en abril de 2009, la marca PLUNA, relacionada a la aerolínea de bandera uruguaya, detenta un alto nivel de conocimiento a nivel de la población en general, encontrándose en el primer lugar entre las empresas aéreas con un 71% de menciones a nivel de conocimiento espontáneo.

Además, su carácter de empresa estratégica entendido por el Gobierno, coincide con la opinión del 72% de los uruguayos. Ese valor estratégico se manifiesta en la necesidad del Uruguay de comunicarse con el mundo por vía aérea de manera soberana y en el apoyo al desarrollo de la actividad turística, segunda fuente de divisas del país. En marzo de 2005 se presentaron dos desafíos fundamentales para PLUNA Ente Autónomo:

- Resolver el futuro de PLUNA SA, manteniéndola como empresa en marcha, teniendo en cuenta la situación de quiebra de su socio principal, la brasileña VARIG.
- Resolver la situación de la propia PLUNA Ente Autónomo, que, en su actividad productiva propia (servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto de Laguna del Sauce), mantenía una relación contractual desventajosa que la ponía al borde de la desaparición (entre 2001 y 2005 no tuvo asignación presupuestal). Con el apoyo del MTOP y del MEF, PLUNA Ente Autónomo acordó con su anterior socio VARIG un proceso de separación, instrumentando una etapa de transición mientras se preparaba una nueva asociación que se concretó a partir del 1º de julio de 2007, con un nuevo socio privado que invirtió US\$ 15 millones.



## xvii. Pluna Sociedad Anónima

En atención a los requerimientos antes indicados y a fin de facilitar la comunicación directa de Uruguay con la mayor autonomía posible, esta Administración encaró una solución integral para PLUNA SA, empresa privada con participación minoritaria estatal que se encontraba en 2005 en situación de quiebra, que se arrastraba desde el inicio de la creación de PLUNA como empresa de economía mixta bajo la conducción de Varig, socio privado anterior. En el mismo esquema de organización y manteniendo el Estado el 25%, se buscó y seleccionó un nuevo socio, con capacidad de inversión y se facilitó la renovación de una flota de aeronaves que contaba con veinticinco años de antigüedad e importante diversidad en la tipología de los aviones, por otra que se ajusta mejor al diseño del negocio de la empresa, las variaciones estacionales del flujo de pasajeros y a las distancias a conectar. Hoy PLUNA SA, se encuentra en un proceso de reestructuración interna, operativa y de imagen y ha avanzado considerablemente en lo financiero, fortaleciendo su estrategia de comercialización y mejorando notoriamente sus servicios, todo lo cual afianza la perspectiva de una recuperación en el mediano plazo. En este nuevo período, PLUNA renovó su flota. En 2008 incorporó 7 jets regionales Bombardier CRJ 900 Next Gen que poseen un desempeño más eficiente que la anterior flota para el mercado regional. Esto le permitió una mejora sustancial de los resultados operativos, siendo la primera inversión en PLUNA desde 1981.

Se implementó el “Hub del Sur” en Montevideo, mejorando la interconectividad de ciudades de la región a través de la capital del país. Actualmente PLUNA viaja a Buenos Aires y Córdoba en la República Argentina, San Pablo, Río de Janeiro, Curitiba y Porto Alegre en Brasil, Asunción en Paraguay y Santiago de Chile. Asimismo se mantiene el vínculo de Punta del Este con Buenos Aires durante todo el año y con el resto de la región en temporada alta.

Están en estudio nuevas rutas a ser incorporadas en los próximos meses como Foz de Iguazú en Brasil, la conexión entre Asunción del Paraguay y Santiago de Chile y un vuelo interno en Chile entre Santiago y Punta Arenas. También está en estudio una posible escala en Rivera en alguna de las frecuencias que unen Montevideo con Porto Alegre y la inclusión de Santa Cruz de la Sierra, a partir de Asunción. A través de Códigos Compartidos con Iberia, American Airlines o TAM, PLUNA mantiene conectado a Uruguay con Europa, América del Norte y el resto de Brasil.



Todas las decisiones estratégicas que se han adoptado han surgido a través de un proceso de intensa articulación y negociación entre los representantes de PLUNA Ente Autónomo por el Estado y los representantes de los socios privados. El resultado de la asociación debe medirse en clave de que desde junio de 2007 fecha de la asociación con Leadgate Inc. el Estado no tuvo que realizar más aportes de sus rentas generales para el sostenimiento de PLUNA S.A. y se han conservado la totalidad de las fuentes de trabajo.

#### **xviii. Servicios de Asistencia a aeronaves en tierra**

En lo relativo a su actividad productiva propia, PLUNA Ente Autónomo firmó un nuevo contrato de prestación de servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto de Laguna del Sauce mejorando su participación porcentual en la facturación. También se encararon procesos de abatimiento en los costos de funcionamiento y de racionalización en la gestión de los Recursos Humanos. En este último aspecto, se han seguido implementando cursos de actualización y capacitación a funcionarios y se ha adecuado la plantilla a las necesidades del Ente.

En paralelo, se ha realizado una reforma de la infraestructura física del organismo con el apoyo de la Dirección Nacional de Arquitectura del MTOP, para un mejor relacionamiento interno y mayor efectividad en los procesos de gestión. Estas acciones en conjunto han permitido mejorar los niveles de inversión.

En 2008 se incorporó una Unidad de Transporte de Pasajeros Discapacitados en ese aeropuerto, fabricado enteramente por una empresa uruguaya y en la actualidad, se está implementando un proyecto de inversión que consiste en la incorporación de equipos nuevos para la prestación de sus servicios. Al completarse este nuevo proyecto, PLUNA Ente Autónomo habrá concretado una inversión imprescindible que no se realizaba en la empresa desde hace 40 años. Esto tendrá como impacto directo una mejora en la calidad de los servicios en el Aeropuerto de mayor importancia en relación a la actividad turística de alta temporada.

#### **xix. Transporte ferroviario**

En esta Administración el ferrocarril tomó en sus inicios una importancia relevante y se ha ido trabajando en su desarrollo paso a paso. Con este objetivo, en junio de 2007 se firmó un contrato de concesión para la construcción, rehabilitación y mantenimiento



de la infraestructura ferroviaria por el sistema de concesión de obra pública entre la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) y la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) y quedando conformada en este marco, la Corporación Ferroviaria del Uruguay (CFU). El objetivo es contar con un medio de transporte que sea pilar en la carga nacional y promueva el desarrollo productivo del país, así como también pasajeros, fundamentalmente en distancias relativamente cortas vinculadas al área metropolitana y de influencia cercana de Montevideo, combinando con el transporte urbano y suburbano. En el marco del objetivo de transporte de pasajeros, se prestan servicios con nuevos orígenes/destinos a Empalme Olmos y Soudriers en San José.

Tras implantar nuevos criterios de gestión, y de acuerdo a la función estratégica que tiene la línea a Rivera, tanto para el transporte actual como para atender la demanda proyectada, se encomendó a AFE reformular el proyecto de inversión en obras en todo el tramo Pintado-Rivera (422 kmts). El proyecto se desarrollará en dos etapas, la primera de 16 meses de duración que incluye casi exclusivamente el recambio de durmientes y rieles en el tramo Pintado-Rivera. Estas obras permitirán la circulación de trenes a 40 km/h y 18 toneladas por eje (vía clase 3 según Norma ALAF 5-026) sin precauciones, salvo en estaciones y puentes, lo cual representa una mejora sustancial para la circulación de trenes de carga en la línea Montevideo-Rivera. La inversión total estimada será de US\$ 62 millones.

## **xx. Nuevos proyectos**

US\$ 90 millones será la inversión en el ramal que conecta la línea central a Rivera con la línea del litoral específicamente con Fray Bentos, que está negociando la CFU con empresas privadas. Se rehabilitará y mantendrá el tramo Chamberlain-Tres Árboles-Algorta-Fray Bentos, de 260 km. El objetivo es alcanzar el nivel de vía Clase 3 según norma ALAF con circulación a 40 km/h y 18 t/eje en trenes de carga. También se construirá un ramal a Nueva Palmira. En una primera instancia, se trata de un trazado de casi 90 km paralelo a la Ruta Nº 21, con una estación intermedia en Dolores. Se estima un monto de inversión de US\$ 65 millones. Hacia el este se rehabilitará el tramo Soudriers-Rocha y el ramal a La Paloma de la línea Montevideo-Rocha-La Paloma. La inversión estimada, que incluye la construcción de una nueva playa de maniobras y desvíos en el puerto, es de US\$ 49 millones. Se está analizando la posibilidad de la construcción de una nueva conexión desde la línea a Río Branco hasta el puerto de La Paloma. La inversión incluyendo vías, estaciones e instalaciones para manipuleo,





maniobras y desvíos se estima en unos US\$ 100 millones. También se está estudiando el proyecto de concretar un nuevo puente internacional con Argentina, de 12 km de longitud, hacia el sur de los existentes que uniría la localidad de Punta Chaparro al norte de Nueva Palmira con Brazo Largo en Argentina. Será para uso carretero y ferroviario. La inversión total llega a US\$ 300 millones.

#### **xxi. Pasos a nivel**

En noviembre de 2008, se comenzaron a instalar los nuevos pasos a nivel, dotados de barreras automáticas y de un sistema de laberintos destinados a la seguridad de los peatones que cruzan la vía en esos puntos. La inversión es de US\$ 5.669.045.

#### **xxii. Proyectos en ejecución**

- Se contrató los servicios de una empresa a efectos de implementar un sistema de información adecuado que permitirá al Registro procesar vía internet la información que presenten las empresas; expedir información vía Internet y elaborar análisis estadísticos.
- Postulación al premio de calidad en la atención ciudadana a realizarse en marzo de 2010. Esto requiere un compromiso de gestión de parte de la Jefatura de División y el personal dependiente.
- Se proyecta integrar el Registro al Registro Único de Proveedores del Estado, el cual funcionará en la Agencia Nacional de Compras (artículo 82 numeral 3 de la Ley 8.362, de 6 de octubre de 2008).

### **h. Programas y proyectos implementados por la Dirección Nacional de Topografía**

#### **i. Expropiaciones**

El trabajo de Topografía en materia de expropiaciones ha permitido realizar un gran número de obras a lo largo de todo el país. Más del 93% de estas expropiaciones culminaron por vía administrativa en acuerdos con los propietarios el 7% que derivó a la vía judicial en muchos casos se debió a la falta de documentación pero aceptando la indemnización propuesta por la Administración. Su desempeño permitió, entre otros, realizar 380 expropiaciones de los terrenos para la construcción de rutas, la

---



concreción en forma eficaz del Anillo Colector Vial Perimetral de Montevideo y los Accesos Este a la capital del país. Para cada uno de los proyectos se conformó un equipo multidisciplinario, integrado por Ingenieros Agrimensores, Agrónomos, Asistentes Sociales, Ingenieros Civiles, Arquitectos, Escribanos y Abogados, quienes estudiaron en cada caso los problemas sociales o ambientales que se pudiera estar ocasionando, así como los económicos respecto a las actividades comerciales y/o de servicios que se cumplían en esas áreas, lo que permitió soluciones más justas. En cada caso se realizó un relevamiento minucioso, con análisis y estudios completos de los mismos y se propusieron soluciones cuyos costos se incluyeron en la indemnización como daños y perjuicios que sumado al valor de la tierra y mejoras conformaba el monto total indemnizatorio a pagar.

Entre las obras en las que intervino Topografía se destaca la Ruta N° 1 tramo:

- Empalme con la Ruta N° 2 – Artilleros y Ruta N° 102. opografía
- También cumplió un papel destacado en la construcción del Anillo Colector Vial Perimetral de la ciudad de Montevideo al expropiar los terrenos para el tramo desde la Ruta N° 8 hasta la Ruta N° 5.
- Intervino activamente en las obras de accesos Este – Montevideo y Ruta Interbalnearia; Ruta N° 11, Puente y Accesos sobre el Río Santa Lucía, Ruta N° 8, by pass de la ciudad de Pando.
- Su trabajo además se extendió a otros organismos del Estado y ayudó por ejemplo en la expropiación de los inmuebles necesarios para otros tipos de obras como la Terminal Pesquera Puerto Capurro, para la ANP, proyecto Itacuruzú (Represa sobre arroyo Conventos), obras de luces de aproximación para la Cabecera 24 del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

En cada una de las expropiaciones realizadas se mantuvo un contacto permanente con los expropiados, con reuniones generales en las zonas y entrevistas personales con cada uno de ellos que incluía la participación entre otros profesionales, de ingenieros agrimensores, asistentes sociales y sociólogos.

En todas estas tareas se trabajó coordinadamente con la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), la que apoyó con personal y maquinaria para permitir la realización de trabajos en zonas comprometidas como márgenes de arroyos y zonas abandonadas.



## ii. Área Agrimensura

- En el Centro de Actividad Estudios Topográficos también se encuentra el Área Agrimensura, la cual se encargó de realizar los trabajos topográficos de asesoramientos para diferentes emprendimientos del Estado, así como efectuar los estudios sobre agrimensura legal y estadística evaluatoria para otros organismos. Esto permitió que se concreten convenios y diferentes regulaciones entre las que se destaca la confección y registro del plano de mensura para prescripción de predio ubicado en la localidad catastral Totoral del Sauce en el Departamento de Canelones, en posesión de la DNV del MTOP.
- El Área Agrimensura de Topografía también asesoró al Grupo de Trabajo – creado en el ámbito de la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH)– para llevar a cabo la gestión de las servidumbres y acuerdos con los propietarios de los predios involucrados necesarios para poder ejecutar las obras correspondientes a la primera etapa del Proyecto de Regulación Hídrica de los Bañados de Rocha.
- Se realizaron asesoramientos, algunos de los cuales no encuadrados dentro de lo previsto para el período, lo que ha exigido buen tiempo de dedicación en búsqueda de antecedentes, estudios teóricos y/o relevamientos de campo. Se hicieron estudios de la situación dominial de los padrones afectados al Proyecto Portuario Turístico e Inmobiliario a realizarse en Punta del Chileno – Departamento de Maldonado.
- Esta Área cumplió también un papel relevante en referencia a diferentes instalaciones de Estado. Asesoró y apoyó técnicamente a la Comisión Honoraria de Administración y Ejecución de Obras y confeccionó el gráfico para la inauguración de los Pabellones 17 y 18 de las Colonias Dr. Bernardo Etchepare y Dr. Santín Carlos Rossi.
- Participó activamente a los efectos de determinar los pasos a seguir para la resolución de la problemática planteada por la ocupación del predio asiento de las Colonias por parte de diversas Instituciones (INAU, MEVIR, Cementerio del Pueblo Ituzaingó, etcétera).
- Para la Administración Nacional de Puertos asesoró y realizó los planos de mensura del Puerto de Colonia.
- Para el Ministerio de Salud Pública hizo los planos de mensura y declaración jurada de Caracterización Urbana en Montevideo, Minas y Lavalleja.



- También desarrolló actividades para el Ministerio de Educación y Cultura (tasación de los inmuebles de Montevideo) y para el Ministerio de Defensa Nacional, (en un convenio con la Brigada de Ingenieros N° 1), confeccionó planos de varios Batallones del país y mensuras de padrones y otros relevamientos planialtimétricos de áreas del MDN con distintos fines.

### **iii. Archivo Gráfico**

- El Archivo Gráfico de los planos de mensura de todo el país, es la base para la conformación de un sistema de información georreferenciable de interés nacional. Este se encuentra en el ámbito del Centro de Actividad Técnica Documental de la DNT que conserva, mantiene, administra y custodia una cantidad superior a los 700.000 planos de mensura.
- En este período se agregaron a la base 17.390 planos provenientes de la Dirección Nacional de Catastro.
- Se han atendido un total aproximado a los 58.500 usuarios del archivo y se expidieron 24.200 copias para usuarios privados y para Organismos Públicos, habiéndose implantado la posibilidad de que las solicitudes se puedan hacer, directamente en la oficina, por vía fax o correo electrónico.
- En este centro se mantiene y gestiona un sistema micrográfico para el almacenamiento, recuperación, transmisión y reproducción de imágenes almacenadas, que permite el desarrollo posterior de los diferentes proyectos.

### **iv. Base de datos actualizada y moderna**

En el área Sistemas Micrográficos, se microfilmaron, se escanearon e indexaron la totalidad de los planos que ingresaron al Archivo Gráfico, quedando respaldados en su totalidad todo los planos archivados. Asimismo se trabajó con otras reparticiones del Inciso, realizándoles proyectos y pruebas de microfilmado y diseño de respaldo de documentación existente en las mismas (Dirección Nacional de Arquitectura, Secretaría, DINASA, entre otras). Hoy se pueden clasificar cualquiera de estos productos en: formato papel, en formato digital del tipo PDF (raster) y en formato digital tipo DXF o SHP (vectorial). En la órbita de estas áreas se está desarrollando el proyecto “Planos de mensura en internet”, el cual consiste en agregar a la base alfanumérica

---



que se encuentra en la web, las imágenes de los planos correspondientes a dicha base, a los efectos de que el usuario los pueda visualizar desde cualquier puesto de trabajo. En este tema Topografía fue seleccionada en el evento “Proyectos Concurables” de la AGESIC para mejorar las imágenes de los planos de mensura del Área Metropolitana, los que sustituirán los que están en la web.

#### **v. Cartografía**

Las actividades cumplidas en los primeros años del quinquenio en lo relacionado con el Departamento de Información Geográfica se ejecutaron, apoyándose en el marco del Proyecto SIGNAC (Sistema de Información Geográfica Nacional). Se trabajó con Cartografía Digital Básica, el sitio web del ClearingHouse Nacional de Datos Geográficos y el Sistema de Información Geográfica (SIG) del MTOP. Posteriormente Topografía se integró al Grupo de trabajo creado por el Poder Ejecutivo el 16/6/06, el cual entre sus cometidos tenía la creación de la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE), tendiendo una actuación especial que la transformó en un referente ineludible en la temática. En el mismo espacio, se continuó con la generación de nueva Cartografía de precisión absoluta mejor a la que identificamos como 1:50.000, en lo que es el nivel de caminería y sus niveles asociados (puentes, alcantarillas, pasos), también de servicios (escuelas, puestos logísticos y estaciones de servicio), todo esto como parte de un proceso de actualización y mejoramiento del conjunto de datos espaciales existentes. Para esta actividad se contó con el apoyo del Programa UNA\_ONU en el marco del Proyecto “Generación, actualización y potencialización de bases de datos correspondientes a la infraestructura de datos espaciales”

En cuanto a las tareas de generación de la primer cobertura de usos de suelos del Uruguay en base a estándares internacionales (GLCN para Uruguay), se culminó la fase piloto con la elaboración del nivel de información para esa área y por ende, ya se estableció un procedimiento metodológico coherente y consistente con el producto a obtener. También el desarrollo de esa temática se incluyó en el Programa UNA\_ONU.

#### **vi. Asesoramiento en el trabajo general del MTOP**

Se trabajó en forma directa con el resto de las Direcciones Nacionales de este Ministerio, como con un amplio conjunto de organismos (públicos y privados) los cuales requieren de información geográfica que este Departamento maneja.



En lo relacionado con el SIG del MTOP se apoyó el funcionamiento interno, trabajando con la Dirección General de este Ministerio y las demás Direcciones Nacionales, en forma continua, cumpliéndose dos tipos de actividades: la primera, en tareas definidas y proyectadas como son el relevamiento de la caminería rural y la cartografía de los recorridos de las empresas prestatarias de servicios de transporte colectivos o bien en el Proyecto del Sistema del Acuífero Guaraní para la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH), y por otro lado, actividades a demanda de acuerdo con necesidades de otras áreas, como por ejemplo: elaboración de cartas en apoyo a los Consejos de Ministros para Secretaría, cartas de ubicación para el área de Arquitectura (tanto urbanas como rurales), mapas temáticos a nivel departamental, etc. Topografía trabajó para la DNV apoyándola en la determinación de ciertos índices que permitan definir y/o calificar necesidades y usos de la red vial, para apoyar a las decisiones de determinar indicadores que puedan establecer ciertas jerarquías en el momento de determinar prioridades de obras a atender en lo que a la caminería rural.

- Para la Dirección Nacional de Arquitectura (DNA), trabajó principalmente en lo que respecta a la ubicación e individualización de todos aquellos bienes inmuebles propiedad del Estado.
- Con la Dirección Nacional de Transporte se cumplieron tareas referentes al sistema colectivo de transporte en toda el área metropolitana, realizando el relevamiento total de todos los recorridos relacionados con las empresas de transportes habilitadas y sus variantes (en función de los días y de los horarios o épocas del año), como también de todas las paradas que incluyen los referidos recorridos, se relevaron y formó un inventario, en caso de que existan, de los refugios que se ubican en ellas.

## **i. Proyectos implementados por la Dirección Nacional de Hidrografía**

### **i. Plan de Recuperación del Patrimonio Portuario Nacional 2005 – 2010**

En ejercicio de sus competencias en materia de planeamiento, construcción y mantenimiento de puertos, la DNH dedicó la mayor parte de sus esfuerzos en este período a lo que ha dado en llamar “Plan de Recuperación del Patrimonio Portuario Nacional 2005 – 2010” para la actualización de puertos, obras hidráulicas y vías navegables del país. Este Plan ha tenido por objetivo recuperar y poner a nuevo gran parte de los puertos del país que venían de un largo período anterior con muy escasa o nula inversión en su mantenimiento.



---

Entre los años 2005 y 2009 se han realizado o iniciado obras de recuperación, mantenimiento o ampliación (obras y proyectos) en los siguientes puertos:

- Puerto de Bella Unión - Nueva Terminal de Pasajeros (2006) y proyecto de reformulación del área portuaria terrestre.
- Puerto de Paysandú - Cercado del recinto portuario e instalación eléctrica, previo a su transferencia a ANP (2006).
- Puerto de Fray Bentos - Ampliación a 200 metros de longitud del muelle de ultramar (2007).
- Atracadero Balneario Las Cañas - Reparación total e iluminación del muelle y entorno terrestre (2009).
- Muelle de Villa Soriano - Proyecto para refuerzo del muelle de madera, construcción de atracaderos laterales y mejoramiento del entorno terrestre (2009).
- Puerto de Mercedes - Reparación del Muelle Comercio y del Muelle 33 Orientales incluyendo instalación de servicios de agua y energía eléctrica para las embarcaciones y la recalificación de espacios portuarios adyacentes (2008).
- Dársena de Higuieritas (Nueva Palmira) – Reconstrucción de muelle de margen derecha (2006) y puente sobre el Arroyo Higuieritas (2008). Proyecto para la reconstrucción de los demás muelles y oficina del puerto (2009).
- Puerto Comercial de Carmelo - Ampliación y mejora de Terminal de Pasajeros y recuperación del muelle (2008).
- Atracadero de Yates de Carmelo – Reconstrucción de escolleras en la desembocadura del arroyo de la Vacas (2009). Proyecto para reparación de muelle y construcción de rampa y guardería para lanchas (2009).
- Puerto Viejo de Colonia - Dragado completo de la dársena (2007) y ampliación de oficina y área de servicios a los nautas (2009).
- Puerto Sauce (Juan Lacaze): recuperación de atracadero de yates y muro de protección de la ribera (2009-2010).



- Puerto de Punta Carretas: estudios hidráulicos en la Facultad de Ingeniería para el refuerzo y recuperación de escollera para futuro desarrollo portuario (2008).
- Puerto del Buceo: reparación muelle escollera e iluminación (2005). Estudios hidráulicos en la Facultad de Ingeniería para reformulación de escolleras (2008).
- Puerto de Pirlápolis: reparaciones de muelles, instalaciones y servicios a raíz de los daños provocados por temporal el 23 de agosto de 2005 (2005-2006).
- Puerto de Punta del Este: nueva instalación eléctrica y de agua potable en muelle, marinas y escollera (2006). Nuevas instalaciones de iluminación, subestación y generador eléctrico (2007). Circuito cerrado de televisión para control y seguridad del puerto (2008). Cubierta liviana en muelle principal para embarque de turistas y pasajeros de los cruceros (2008). Reparación de muelle interior de la escollera (2008-2009). Reparación de muelle principal y marinas 1 y 2 (2008-2009). Sustitución de las viejas marinas 3 y 4 por nuevas marinas 3, 4, y 5 (2009). Reparación Muelle La Pastora para embarque y desembarque de pasajeros de cruceros turísticos (2008) en convenio con Club de Pesca Punta del Este y empresa privada agente de cruceros.
- Puerto de La Paloma: reparación muelles 1 y 2 (2005-2006). Construcción de nuevo muelle de hormigón para sustituir el viejo muelle de madera (2007-2008). Construcción de espigón de cierre, nueva escollera NE (2008-2009). Proyecto para refuerzo de muelle 2 y para la construcción de un nuevo muelle 3 sustitutivo del actual (2009). Ideas y estudios para desarrollo de un Puerto de Aguas Profundas (20 metros) en La Paloma (2005-2009).
- Puerto de La Charqueada: reconstrucción total del viejo muelle de madera en el Río Cebollatí y recalificación de su entorno terrestre (2008) orientado al desarrollo del turismo náutico y fluvial en la Hidrovía Laguna Merín - Laguna de los Patos.

## ii. Planes de Desarrollo Portuario

En este período la DNH ha iniciado el estudio y planeamiento de nuevas obras portuarias con vistas al mejoramiento y desarrollo del turismo náutico y fluvial en todo el país y el desarrollo de un puerto de aguas profundas en la costa atlántica del Uruguay.





Entre otros, cabe destacar especialmente el Plan para el Desarrollo del Puerto del Buceo; los estudios y anteproyecto para un nuevo puerto de yates en Atlántida; el Plan de Ordenamiento de Terminales Portuarias en Zona Franca de Nueva Palmira; y los planes a mediano plazo y a largo plazo para el Puerto de La Paloma.

El Plan para el Desarrollo del Puerto del Buceo tiene como objetivo revitalizar la zona portuaria, actualmente muy degradada, en concordancia con el alto valor paisajístico del lugar y su entorno y atendiendo a la necesidad de disponer en Montevideo de un puerto deportivo de mejor calidad e integrado a la ciudad.

El proyecto a mediano plazo para el Puerto de La Paloma (ya en ejecución) consiste en completar y mejorar su configuración original recuperando los muelles existentes (muelle 1 y 2 y muelle de madera), construyendo un espigón de cierre (nueva escollera al NE), desarrollando un área específica para pesca artesanal (actividad comercial y turística), reconstruyendo y profundizando el muelle 3 para potenciar otros usos además del pesquero, y mejorando la atención al turismo náutico (ex muelle de madera y nuevos servicios). El plan a largo plazo para el Puerto de La Paloma comprende la realización de estudios y anteproyecto (ya iniciados por la DNH) para la ampliación del puerto, con vistas a convertirlo en un puerto de aguas profundas con 20 metros de profundidad y muelles y áreas terrestres portuarias acordes con la carga y la operativa de los más grandes buques.

### **iii. Administración de puertos turísticos**

La DNH también administra los puertos turísticos del Uruguay, en los cuales se aplican procesos de mejoras continuas de gestión y se ejecutan obras de mantenimiento, instalaciones y mejoras en beneficio de los usuarios, habilitando y promoviendo el uso náutico turístico y deportivo de sus instalaciones y el disfrute por turistas y la población en general. Vinculado con esto, se ha continuado con los requerimientos que en materia de seguridad de las instalaciones portuarias, rigen desde la entrada en vigencia del Código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias), actualizando permanentemente la instrumentación de medidas para brindar mayor seguridad de acuerdo con las exigencias que estipula dicho Código. Así por ejemplo, en el marco de este Código de seguridad, se instaló en 2008 en el Puerto de Punta del Este un circuito cerrado de televisión que controla y vigila todo el recinto portuario, estando en trámite la próxima instalación de otro similar en el Puerto de Piriápolis.



- También se ha culminado con la elaboración de Planes de Contingencia para cada uno de los puertos, los cuales contemplan un sistema integral de protección, prevención contra incendios, derrame de combustibles, sustancias tóxicas, accidentes de navegación, maniobras o fenómenos naturales, planes que se encuentran en proceso de implementación.
- Emprendimientos portuarios privados. La DNH gestiona los emprendimientos portuarios desarrollados por privados en régimen de concesión, emprendimientos que han tenido un significativo incremento en este período, en el cual se han aprobado las terminales portuarias de Timonsur (Río Cebollatí), Bellwood (Z. F. Nueva Palmira) y Z. F. Punta Pereyra (Conchillas), y se han aprobado y construido las terminales portuarias de Botnia ( Fray Bentos) y Ontur (Z. F. Nueva Palmira) sobre el Río Uruguay.

#### **iv. Obras Hidráulicas 2005 – 2009**

- En materia de Obras Hidráulicas la DNH centró sus mayores esfuerzos del período en el inicio de las obras del “Plan de Regulación Hídrica de los Bañados de Rocha”. Después de decenios de proyectos y discusiones, por primera vez en este período se inició concretamente la construcción de obras en el marco de un plan de regulación hídrica. Este Plan tiene por objetivo devolver a la Cuenca de la Laguna Merín, gran parte de las aguas que a raíz de la construcción hace 30 años del Canal N° 2 como prolongación del Canal Andreoni, se han venido vertiendo al Océano Atlántico. En el período 2005 – 2009 se han llevado a cabo las obras de la Etapa 1-A del Plan, el cual deberá ser continuado en sus etapas siguientes en los próximos períodos de gobierno para no interrumpir su continuidad.

La etapa 1-A del “Plan de Regulación Hídrica de los Bañados de Rocha” ha comprendido las siguientes obras: demolición o corrimiento de diques de tierra construidos por particulares en zona norte del Canal N° 2 (2006); construcción de nuevo puente sobre Canal N° 2, badén y alcantarillas en Camino a Paso Barrancas (2007); Reacondicionamiento y limpieza de 10 kilómetros del cauce del Río San Luis entre Canal N° 1 y Paso Barrancas para mejorar evacuación de caudales (2008-2009); derivaciones desde el Canal N° 2 y canalizaciones de cauces de Cañada Agosto Cabrera y Cañada La Perra hacia Canal N° 1 y Río San Luis (proyectos prontos para licitar). Otra obra hidráulica importante realizada en este período ha sido la reparación del dique de margen derecha de la Represa Reguladora de Laguna del Sauce en el arroyo El Potrero. Este dique se encontraba en avanzado estado de erosión y en riesgo de colapso. Esta represa regula el nivel de la Laguna del Sauce y asegura el volumen de agua para el sistema de abastecimiento de agua potable de la región Sur de Maldonado.



• Se ha concluido el proyecto ejecutivo y el estudio de impacto ambiental del “Proyecto Itacuruzú para la Regulación y Acondicionamiento del arroyo Conventos, Melo”, que incluye el proyecto de dos represas de regulación, una en el Arroyo Conventos, y otra en el Arroyo Sauce de Conventos. Una vez aprobada la autorización ambiental previa se procederá a concretar las expropiaciones previstas para luego llamar a licitación para la construcción de la primera de las represas, la del Arroyo Conventos. Este proyecto interinstitucional comprende además otras obras, algunas ya ejecutadas o a ejecutarse por OSE, MVOTMA e Intendencia Municipal de Cerro Largo, en la propia ciudad de Melo.

• También se ha intervenido en este período en la rehabilitación y puesta en servicio del Sistema de Riego de Colonia Tomás Berreta (Departamento de Río Negro) cedido al Instituto Nacional de Colonización, en el estudio de erosiones de costas y en la administración de álveos públicos y de sus recursos mineros.

Dirección Nacional de Hidrografía

#### **v. Varaderos, dragados y balizamientos**

A partir del año 2005 la DNH llevó a cabo una intensa tarea de recuperación de su flota de operación y dragados que se encontraba en grave situación de deterioro. Para ello, contando con el esfuerzo del personal del Varadero Carmelo y del Varadero Paso de los Toros, se pudieron recuperar hasta el presente 18 embarcaciones de la flota, comprendiendo dragas, ganguiles, remolcadores y balsas, que hoy se encuentran en operación en los puertos administrados por esta Dirección Nacional, en las obras de dragados en diversos puntos del país y en los servicios de cruce de balsas en distintos ríos. También se adquirió una nueva draga refuladora que actualmente está operando en el dragado de los Pasos Almirón del Río Uruguay.

Con la flota recuperada, la DNH ha realizado en este período los siguientes dragados:

- Dragado Canal “Isla Sola” de acceso a Carmelo - Río de la Plata (2005).
- Dragado Acceso al arroyo San Francisco - Río de la Plata (2006).
- Dragado del Puerto Viejo de Colonia del Sacramento (2007).
- Dragado By Pass Boca arroyo Cufre (2008).
- Dragados de Pasos Almirón Chico y Almirón Grande - Río Uruguay (2008-2009).



Durante el período se construyeron en Varaderos de la DNH un remolcador (DHR12) y dos nuevas balsas, una para el arroyo Parao (DHB 2) que opera la Intendencia Municipal de Treinta y Tres y otra para el Paso de La Quemada en el Río Cebollatí (DHB 3) que opera la Intendencia Municipal de Rocha.

#### **vi. Fomento del Desarrollo de la Navegación Turística y Comercial**

Durante la actual Administración la DNH ha fomentado particularmente la navegación por el Río Negro, realizando dragados y balizamientos periódicos, editando una nueva carta náutica del río y realizando obras de reconstrucción y mejora en los puertos de Mercedes y Villa Soriano. Asimismo ha apoyado a la Comisión Mixta Uruguayo – Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de Laguna Merín en las gestiones que Uruguay y Brasil impulsan para el desarrollo de la navegación comercial y turística en el sistema fluvial y lacustre de la Hidrovía Laguna Merín - Laguna de los Patos y afluentes navegables. En tal sentido se ha completado la reconstrucción y mejora del Puerto de La Charqueada en el Río Cebollatí (2009).

#### **j. Proyectos implementados por la Dirección Nacional de Logística Planificación e Inversiones**

##### **i. En el sector logístico**

Simultáneamente con la encomendación de funciones se le asignó a la DNLPI la tarea de crear el Instituto Nacional de Logística (INALOG), órgano de derecho público no estatal en el cual estarán representados el Poder Ejecutivo y las entidades más representativas de la generación de cargas y de los servicios logísticos a las mismas y, en general, al comercio exterior. La DNLPI, por orden del Ministerio, dirigió un Grupo de Trabajo en el cual están representados entre otros la Cámara de Comercio y Servicios, la Unión de Exportadores, la Cámara de Industrias, la Cámara Uruguaya de Logística, la Asociación Uruguaya de Despachantes de Aduana, el Centro de Navegación, la Cámara de Zonas Francas, la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga y, por el Poder Ejecutivo, el MTOP, el MEF y el MRREE.

Los cometidos del INALOG serán los siguientes:

- Control de la profesionalidad y calidad del sector, proposición de normativa específica.



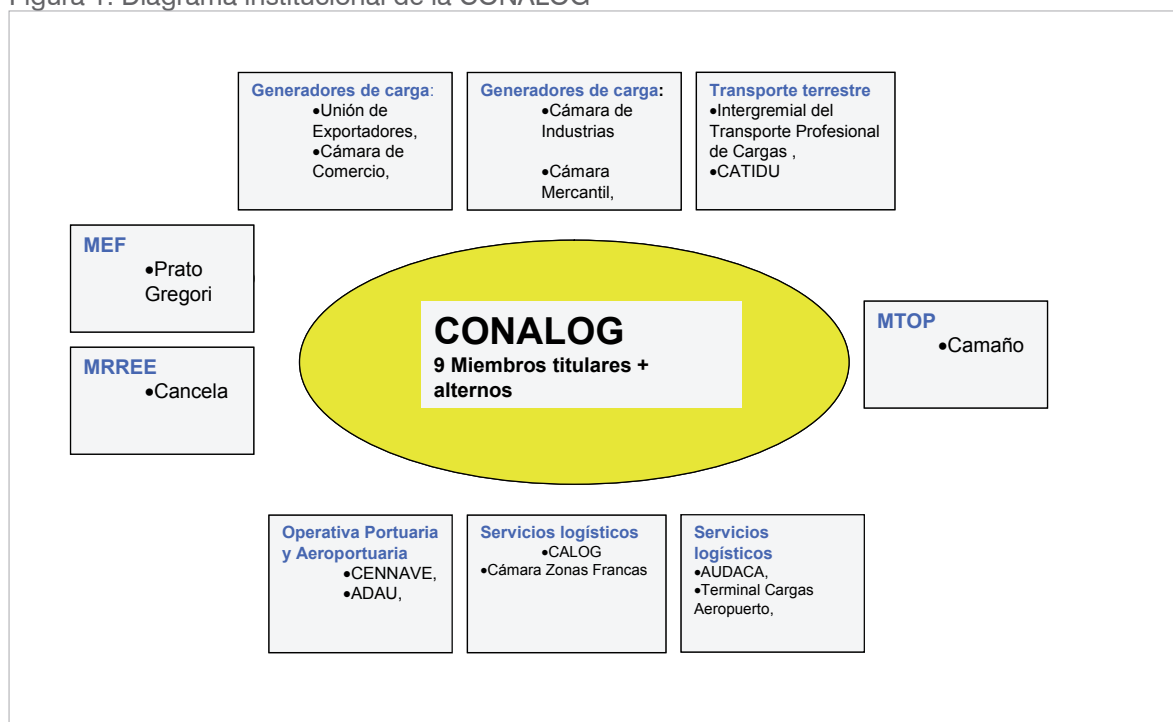
- Coordinación de acciones con el resto del estado.
- Asesoramiento al PE en las materias de su competencia.
- Investigación económica a nivel nacional y regional y asesoramiento en negociaciones internacionales que afectan al sector.
- Formación de agentes a todos los niveles.
- Promoción de la marca Uruguay Logístico a todo nivel.

Este Grupo de Trabajo elaboró, con asistencia plena de sus integrantes y de manera consensuada dos proyectos normativos, por un lado la ley de creación del INALOG y por otro, un decreto propiciando la creación de la Comisión Nacional de Logística (CONALOG), la cual se propone como un órgano precursor del Instituto, del cual recoge algunos de sus cometidos más relevantes (aquellos para los cuales no es imprescindible un presupuesto propio) y que cesará sus funciones una vez aprobada la Ley de creación del mismo.

El Decreto de creación de la Comisión Nacional de Logística fue aprobado por el Poder Ejecutivo el 20 de mayo de 2009 (Decreto 731/09), con posterioridad a la aprobación del mismo se instalaron los miembros de la misma en base a las propuestas presentadas por los sectores y Cámaras mencionados en la norma.

La integración de la Comisión, desde el punto de vista de las instituciones participantes es la siguiente:

Figura 1. Diagrama institucional de la CONALOG



Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

Asimismo, con fecha 10 de agosto de 2009 se presenta al Parlamento Nacional el Proyecto de Ley de creación del Instituto Nacional de Logística, con su correspondiente exposición de motivos. Se adjunta a esta memoria el Proyecto de Ley de creación del INALOG y el Decreto 731/09.

La CONALOG, cuya sede son las oficinas de la DNLIP, ha realizado a la fecha de elaboración de este balance de gestión cuatro reuniones de trabajo mensuales, correspondientes a los meses de setiembre, octubre, noviembre y diciembre 2009 y una importante cantidad de reuniones de sus Grupos de Trabajo Ad-hoc. Estos grupos son:

- Grupo Ad-Hoc sobre Instrumentos Legales y Convenciones Internacionales (con el cometido inmediato de analizar y discutir las ventajas y desventajas para el país de adherir a las Reglas de Rotterdam y evaluar escenarios alternativos).
- Grupo Ad-hoc sobre implementación de Puertos Secos y facilitación de tránsito entre recintos portuarios.



- Grupo Ad-hoc sobre promoción Uruguay Logístico y búsqueda de mercados (con el cometido inmediato de preparar la estrategia de presencia 2010 en ferias y foros, priorizando temas e identificando posibles maneras de financiar estas actividades).
- Grupo de Trabajo sobre Zonas Logísticas en el Montevideo y el Área metropolitana.

El Banco Interamericano de Desarrollo financia una Consultoría tendiente a apoyar la implementación del INALOG, a través del aporte de dos Consultores Especializados de alto nivel. Esta consultoría tiene como objetivo la definición ajustada de los cometidos, la propuesta de una estructura y reglamento de funcionamiento y el análisis de experiencias semejantes en el mundo de las cuales extraer los puntos valiosos. El financiamiento proviene de fondos de cooperación no reembolsables del proyecto IIRSA, los cuales fueron gestionados oportunamente por la ANP para el estudio del Puerto Seco de Rivera. En el marco de esta Consultoría, se han realizado dos Talleres de trabajo para discutir los cometidos y modalidades de funcionamiento del INALOG. En dichos Talleres han participado los principales referentes de la Comunidad Logística, autoridades del MTOP, del MEF y del MRREE y representantes técnicos de los Organismos Multilaterales de Crédito (BID y Banco Mundial). Cabe destacar el fuerte apoyo del sector privado a estas iniciativas, las cuales se consideran prioritarias para el desarrollo pujante y ordenado del sector.

En su rol de oficina técnica asesora del Ministro, la DNLPI representa al MTOP en varias Comisiones Interministeriales, entre las cuales pueden destacarse:

- Representante del MTOP ante el Consejo de Dirección de Uruguay XXI, para el diseño de la Estrategia Nacional de Exportaciones.
- Representante del MTOP ante la Comisión Asesora del Sistema de Respuesta al cambio Climático, coordinada por la DINAMA del MVOTMA.
- Representante del MTOP ante el grupo de Trabajo que se ocupa de las Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial para el Área Metropolitana, coordinado por la DINOT del MVOTMA.



## ii. En el área de inversiones

Esta Dirección realiza en forma constante el monitoreo de los Proyectos presentados ante el MTOP en el marco de la Ley 17.555 llamada de “Iniciativa Privada”. Inversiones que van desde los US\$ 750 mil y hasta los US\$ 700 millones podrían comenzar a realizarse próximamente en Uruguay. El estudio analiza su impacto en la sociedad, su regularidad y sobre todo, su conveniencia y papel que puede desarrollar dentro del plan de País Productivo y está a cargo de la DLPI.

Cada uno estos proyectos y su estudio posterior están regulados, así como los plazos de que dispone cada una de las partes para su tramitación. El proceso de adjudicación y contratación que puede asumir, según los casos, entre otras formas: licitación pública, asociación en empresa mixta, fideicomiso, subasta y adjudicación directa.

En todos los casos, la ley prevé que siempre es el Estado quien elabora un pliego de condiciones que contempla el relacionamiento de las instituciones involucradas con derechos y obligaciones concurrentes (incluye concesiones y plazos si los hubiere, cánones, formas de pago, etc.).

Las 57 propuestas recibidas, están distribuidas en el territorio nacional de la siguiente manera: 22 propuestas para Montevideo, 29 para el interior y 6 de alcance general. La inversión promedio de las mismas se acerca a los US\$ 20 millones.

Los objetivos de estos proyectos de inversión apuntan a diversas áreas:

- Proyectos Portuarios: 27
- Proyectos Industriales: 6.
- Proyectos Turísticos: 10.
- Proyectos Viales: 9.
- Proyectos de Servicios de Gestión Administrativa: 5.

En relación a la ocupación de mano de obra, un factor particularmente sensible para esta Administración, se establecen diferentes niveles, según las características del proyecto y sus avances de ejecución. En tal sentido, se enumeran tres categorías: personal en etapa de obras; personal directamente asignado a la operación y personal que se ocupa indirectamente por el funcionamiento del servicio.





Existe una serie de proyectos que deben ser destacados, ya sea porque han sido presentados en los últimos años o debido a que se encuentran próximos a ser licitados:

Entre los proyectos presentados en 2008 y 2009, se destacan los siguientes:

- Puerto de aguas profundas Santa Teresa, en Rocha, presentado por el Consorcio Santa María-IECSA.
- Torre Lobraus, edificio de oficinas y depósitos en el Puerto de Montevideo (iniciativa concedida).
- Planta procesadora de productos del mar en La Paloma, presentado por Figolf S.A.
- Urbanización arroyo Maldonado, presentado por Miryel S.A.
- Complejo frigorífico y muelle de atraque para la flota pesquera internacional, en el futuro polo pesquero de Capurro, presentado por M. Barros y Asociados, (en trámite).
- Proyectos de reconstrucción de rutas forestales, presentados por las Empresas Collier SA y Arnel S.A.
- Proyecto de mejoras viales en Ruta 200 (PPP-200) presentado por Coral Safiro S.A.
- Implementación de una matrícula electrónica nacional, presentado por Taficor S.A.
- Concesión de área en puerto de Montevideo, para actividades en régimen de puerto libre, presentada por Bystow S.A.
- Terminal pesquera de clasificación y consolidado para el Puerto de Montevideo, presentado por Biltercor S.A.
- Centro de atención al turista, para el puerto de Punta del Este, presentado por Fonemax SA.

Fuera del marco de la Ley 17.555 se destaca el Anteproyecto de nueva Terminal Fluvio-Marítima de Pasajeros para el Puerto de Montevideo, presentada por la firma Buquebús.



Entre los proyectos presentados anteriormente y que han sido objeto de trámite o análisis se destacan:

- Puerto de Aguas Profundas en La Paloma, presentado por LIDERLIK SA, (BENEL). Este proyecto recibió la aprobación a la iniciativa por parte del Poder Ejecutivo el 19 de mayo de 2008, y se encuentra en el proceso de realización de los estudios de factibilidad correspondientes.
- Nuevo Puerto, Hotel y Casino y emprendimiento inmobiliario en Piedras del Chileno, Punta del Este, presentado por Bandeluz SA. La firma presentó sus Estudios de Factibilidad en marzo de 2008, los cuales están siendo analizados por el MEF y la Intendencia Municipal de Maldonado.
- Proyecto Altos del Águila, Hotel, casino y puerto deportivo en Atlántida, actualmente a estudio de la DNH en sus aspectos portuarios

La DLPI ha trabajado en coordinación con la Dirección Nacional de Hidrografía en la preparación de la licitación para la concesión de las áreas terrestres comerciales del puerto de Punta del Este. El proyecto original está en vías de redefinición, con la participación de actores sociales de la ciudad y del Yacht Club de Punta del Este y se prevé la apertura de la misma para el primer semestre de 2009. El objeto de la licitación es la concesión de las áreas tradicionalmente dedicadas a los servicios comerciales y gastronómicos, con una inversión esperada del orden de los 6 millones de dólares, la ocupación de 200 trabajadores durante la obra y la generación de más de 100 puestos de trabajo permanentes.

## **k. Programas y proyectos de la Dirección Nacional de Vialidad**

### **i. Anillo Vial Perimetral**

La construcción del anillo vial perimetral, es una de las obras principales proyectadas por la actual administración del MTOP. Sobre el norte de la capital uruguaya se construyó una vía de comunicación que tiene una extensión de 22 kilómetros. La construcción requiere una inversión en obras de US\$ 80 millones y en expropiaciones un monto superior a los US\$ 5 millones.



Esta obra vincula las Rutas 5, 6, 7, 8, 102, 101, Interbalnearia y Avenida Giannattasio, conectando los ejes viales de la zona este y oeste del departamento de Montevideo, permitiendo mejorar la fluidez del tránsito en los accesos a la capital.

La necesidad de contar con esta infraestructura vial, se considera desde hace casi 15 años y contó con el acuerdo de la Intendencia Municipal de Montevideo.

El objetivo de este proyecto es solucionar el déficit en la conectividad transversal entre los ejes que llegan a Montevideo desde el norte, este y oeste que amenaza la eficiencia general del transporte, obliga al tránsito de las rutas nacionales a la penetración del casco urbano, tanto para el flujo de cargas como para el de pasajeros; creando conflictos entre distintas modalidades de tránsito, aumentando los factores de riesgo que provocan accidentes de tránsito y generando contaminación ambiental. Se prevé que circularán aproximadamente unos 35 mil vehículos diarios en esta vía.

El pavimento es de hormigón en todo su recorrido y se han aplicado modernas técnicas de construcción. El proyecto incluye la construcción de 14 importantes empalmes, 2 pasos ferroviarios a nivel, 3 puentes de doble calzada y un intercambiador sobre Ruta N° 8 con una estructura a desnivel de 167 metros de longitud, de vigas postensadas que salvan 38 metros de luz sobre Ruta N°8.

Se ejecutó una primera etapa en simple vía y en la actualidad se está construyendo una segunda vía, con tramos que van desde la Ruta N° 5 hasta Instrucciones y desde la Instrucciones hasta Ruta N° 8. La obra se inició el 20 de febrero de 2008, se habilitó la primera etapa el 23 de octubre de 2009 y quedaría culminada la segunda en el primer trimestre de 2010.

## ii. Sistema de accesos este

Respondiendo a la necesidad creciente, de mejorar y agilizar el tránsito que ingresa a la Montevideo por la zona este, se decidió realizar un plan de mejoras en las vías de acceso de esa zona, con una inversión de U\$S 75:000.000.

- Dentro de los trabajos se transformó la Ruta N° 102 entre Ruta N° 8 y Ruta N° 101 en doble vía y se ejecutó la iluminación total de esta Ruta N° 102. También se ensanchó el puente sobre el Arroyo Toledo adaptándolo a doble calzada. Inversión: U\$S 11:000.000. La obra se inició el 12 de Julio de 2007 y se habilitó el 12 de diciembre de 2008. Financiamiento: Concesión MTOP – CND - CVU.



- Se encuentra próximo a culminar la obra de duplicación de la calzada de Ruta 101 entre Ruta 102 y Av. de las Américas (actual rotonda de acceso al Aeropuerto Internacional de Carrasco). La obra comprende además la construcción de dos Intercambiadores a desnivel: uno en el acceso a la Nueva Terminal de pasajeros del AIC y el otro en la intersección de Rutas 101 e Interbalnearia en el que coexisten 3 niveles de circulación. La primer etapa de acceso a la Nueva Terminal se habilitó el 3 de octubre de 2009. Inversión: U\$S 28:000.000 (no incluye obra a cargo de Aeropuerto). Financiamiento: Concesión MTOP – CND - CVU.
- Se culminaron las obras en la Ruta Nº 101 entre Ruta Nº 102 y Ruta Nº 8, en este caso en simple vía, pero se ensanchó la calzada y se iluminaron los cruces. La obra se inició el 12 de enero de 2005 y fue habilitada el 30 de setiembre de 2008. Inversión: U\$S 5:400.000. Financiamiento: Presupuesto y Concesión MTOP – CND – CVU.
- Se concretó el viejo proyecto de duplicación de la Ruta Interbalnearia en el tramo Avenida Giannattasio – Ruta Nº 101, con el fin de descongestionar el tránsito de la avenida que se ha convertido en una zona urbana. La obra consiste en la construcción de una ruta totalmente nueva al sur de la ruta existente y la rehabilitación de la ruta existente así como la iluminación de todo el tramo instalándose 650 luminarias. La obra se inició el 20 de mayo de 2008 y fue habilitada el 3 de octubre de 2009. Inversión: U\$S 23:000.000. Financiamiento: Concesión MTOP – CND- CVU.
- Se ejecutó la duplicación de las calzadas de la Ruta Nº 10 entre el Arroyo Carrasco y la Avenida del Parque, y de la Avenida del Parque entre la Ruta Nº 10 y la Avenida Giannattasio incluyendo la construcción de dos puentes sobre el Arroyo Carrasco y el acondicionamiento del cauce. La Avenida Del Parque, une estas dos vías y además, con la obra ya proyectada de una segunda vía en la rambla de Canelones, se obtendrá una continuación total entre la rambla de Montevideo y el Pinar. La obra se inició el 27 de agosto de 2008 y se habilitó el 10 de Julio de 2009. Inversión: U\$S 5:000.000. Financiamiento: Concesión MTOP – CND- CVU.

### **iii. Eje Vial MERCOSUR**

Eje de integración regional sudamericana – Conexión Brasil – Argentina, en sus tres puntos de frontera: Colonia, Puerto de Nueva Palmira y Puente Internacional San Martín (Fray Bentos). Ha demandado una inversión en obras y mantenimiento de: U\$S 160:000.000 en el período.



En particular: Ruta 1. Inversión U\$S 75:000.000.

- Culminación a diciembre de 2005 del puente sobre el Río Santa Lucía de 776m de longitud.
  - Rehabilitación y mantenimiento desde accesos a Montevideo a Colonia.
  - 58Km de duplicación de calzada tramo Colonia Valdense - Ruta 22.
  - By Pass Colonia Valdense.
- Ruta 2: reconstrucción de mezcla tramo Cardona – Rodó e intercambiador en ramal a Puerto Fray Bentos.
  - Ruta 8: obra en 475m de puentes incluido el intercambiador con R11, 35Km de reconstrucción en mezcla asfáltica.
  - Ruta 11: reconstrucción en mezcla asfáltica en gran parte de su longitud, obra en 170 m de puentes.
  - Ruta 12: Rehabilitación de 50 Km.
  - Ruta 18: 73 Km de reconstrucción en mezcla asfáltica. Financiamiento: Presupuestal, Concesión MTOP – CND - CVU, Concesión Camino a las Sierras.

#### **iv. Seguridad Vial**

Fueron ejecutados los siguientes proyectos:

- Concreción de obras de infraestructura como el Anillo Perimetral y los Accesos Este a la ciudad de Montevideo, que permiten eliminar serios conflictos de tránsito. La obra de By pass de la ciudad de Pando incluida en la reformulación de la Concesión de Camino a las Sierras y próximo a iniciarse (expropiaciones), se suma a este objetivo.
- Una fuerte inversión en elementos básicos de la seguridad de la infraestructura: adecuación de pasajes urbanos, iluminación y señalización, en contratos específicos y acciones contenidas en los contratos de mantenimiento, superando los U\$S 48:000.000 en el período.
- Adecuación de rutas en su pasaje por centros urbanos. A nivel de todo el país se ha apostado a realizar intervenciones en los pasajes de las rutas por centros



urbanos con herramientas para calmar el tránsito y dar un claro mensaje de que el trayecto se realiza en un entorno urbano para el cual es indispensable la disminución de la velocidad. Descentrado de ejes con canteros, lomadas y señalización especial son algunas de las herramientas más usadas en estos casos.

En el periodo enero 2006- noviembre de 2009 se han adecuado 70 pasajes de rutas por centros urbanos. Ello ha permitido llegar a la gran mayoría de los centros poblados que presentaban serios problemas de adecuación del tránsito a las condiciones del entorno.

- Iluminación de la red vial. En el periodo febrero 2006 – noviembre 2009 se han colocado 5176 luminarias. Este trabajo ha significado la instalación del 94% de las que se habían fijado en el plan de obras para ejecutar hasta marzo de 2010 y que corresponden a intersecciones y tramos con concentración de accidentes y solicitudes de organizaciones vecinales.
- Señalización vertical y demarcación de pavimentos. En el periodo febrero 2006 noviembre 2009 se ha demarcado la de la red vial nacional. Financiamiento: Presupuestal, Concesión MTOP –CND-CVU, Concesiones Camino a las Sierras, Ruta 5, Doble Vía Interbalnearia.

El programa de seguridad a nivel de infraestructura coordina con las acciones a nivel normativo de la DNT (adjunto informe). Se considera que la inversión en seguridad vial debe mantenerse en el próximo período, como uno de los insusos necesarios para lograr el objetivo de reducción de la siniestralidad. En la actualidad, el MTOP cuenta con un sistema informático que procesa los datos que provienen del Ministerio del Interior, de Policía Caminera, para ayudar a la identificación de los lugares críticos. Se han detectado inconsistencias en la información que pueden comprometer la toma adecuada de decisiones.

#### **v. Desarrollo en Rutas Secundarias**

Además de la inversión sostenida en rutas principales y corredores internacionales se han ejecutado y se continúan ejecutando obras con una inversión de U\$S 80:000.000 en rutas secundarias de conexión y de alto impacto regional como:



- Ruta Nº 13, 15 y 19 en Rocha.
- Ruta Nº 14, tramo Trinidad - Durazno.
- Ruta Nº 21, tramo Nueva Palmira - Dolores.
- Ruta Nº 25, tramo Tres Bocas - Young.
- Ruta Nº 26, tramo Melo - Sarandí de Barceló.
- Ruta Nº 30, 50 kilómetros en el Departamento de Artigas.
- Ruta Nº 80 y 81 en Canelones

## **vi. Caminería rural departamental**

Se firmaron convenios anuales con las 19 Intendencias, con el objetivo de administrar las transferencias de recursos de los gobiernos departamentales para la ejecución de trabajos de mantenimiento en redes rurales de tosca. A partir de 2006 se duplicó el monto asignado y todas las Intendencias han ejecutado casi el 100% de la asignación, con un total de inversión de U\$S 54:150.000 en 45.649 Km. En el año 2007, el Poder Ejecutivo resolvió aumentar el tope de inversiones del MTOP para atender la infraestructura departamental de prioridad forestal en los años 2008 y 2009.

En respuesta al planteo de las Intendencias y a las necesidades de la Dirección, se gestionó un proceso de compra de maquinaria y servicio de mantenimiento preventivo. 335 equipos con una inversión de U\$S 26:000.000. Este proyecto se considera de gran importancia e impacto en la gestión departamental por lo que debería continuarse en el próximo período. Financiamiento: presupuesto nacional.

## **I. Programas y proyectos implementados por la Dirección Nacional de Arquitectura**

A continuación se identifican los organismos con los que se han desarrollado proyectos.

### **i. INAU**

En la órbita del INAU se ha prestado un servicio permanente de mantenimiento de Hogares de Montevideo y Colonia Berro. Se creó un Grupo de Trabajo integrado por autoridades y técnicos de ambos organismos con el cometido de abordar la problemática de la infraestructura edilicia de la Institución que debería continuar y profundizar su funcionamiento. Por la modalidad de administración directa con personal obrero propio se procedió a ejecutar obras de rehabilitación de diferentes locales



administrativos, Hogares, centros de internación transitoria, centros de atención a la infancia y centros de tratamiento de adicciones, tales como: Sede Administrativa calle Piedras, hogar Ecuador, hogar J. Ibarbouru, hogar Garibaldi, hogar Sarandí (Colonia Berro), Centro de tratamiento Adicciones San José y Portal Amarillo, y múltiples intervenciones en todo el territorio nacional.

## **ii. Ministerio de Educación y Cultura**

Otro de los puntos sustantivos que atendió la DNA fue la problemática del MEC en la estructura de muchos de sus edificios. En coordinación con ese ministerio se realizaron obras como el Centro Educativo de Capacitación y Producción (CECAP) llevando adelante el proyecto ejecutivo en un área de 2.000 m<sup>2</sup>.

En el 2005 se produjo un incendio en el edificio de Televisión Nacional que destruyó un sector importante de la infraestructura edilicia debido al estado de deterioro de la instalación eléctrica. La DNA realizó la reformulación de dicho edificio incluyendo obras como la nueva fachada, sector técnico, camarines, vestuarios, depósitos, servicios higiénicos y de adecuación total de la instalación eléctrica. También se realizaron obras en la Biblioteca Nacional, como la readecuación de la instalación eléctrica y lumínica, expuesta a riesgo de incendio, acondicionamiento de la instalación sanitaria y remodelación de varios sectores: Sala Varela, Sala Artigas, servicios higiénicos, etc. En la Dirección General de Registros se realizaron intervenciones en locales de Montevideo, Maldonado, Rocha, Florida, Paysandú, Salto y Treinta y Tres.

También se actuó en varios edificios declarados Patrimonio Nacional como la Casa de Pérez, la Casa Quinta de Luis Alberto de Herrera y la Casa Quinta de Vaz Ferreira.

## **iii. Institutos penitenciarios**

La DNA también trabajó con el Ministerio del Interior en proyectos y obras. A modo de ejemplo, se construyó la nueva cárcel departamental de San José y se finalizaron varios trabajos en el penal de Libertad en celdarios y cocina, y se construyeron salas de visitas y conyugales.

## **iv. Ministerio de Turismo y Deporte**

### **• Plazas de Deportes**

El 20 de noviembre de 2008 el MTOP firmó un convenio con el Ministerio de Turismo

---





y Deporte para mejorar el estado de las plazas de deportes y complejos deportivos de Montevideo, Canelones y San José. A través del mismo se comenzó el trabajo de refacción en 38 plazas en total, de las cuales 18 corresponden a la capital del país, 13 al departamento canario y las siete restantes a San José. Los trabajos incluyen refacción, mantenimiento y/o conservación de canchas mediante el recapado y demarcación. Ya se culminaron y entregaron la totalidad de las obras en Montevideo y siete en Canelones. Además, se unió a este proyecto un equipo de evaluación de las estructuras edilicias para definir mantenimientos de construcciones auxiliares en estas plazas de deportes. A la fecha se están ejecutando reparaciones generales y de mantenimiento en las infraestructuras de servicio para habilitarlas en correctas condiciones de uso.

- **Comisión Colonias de Recuperación Siquiátrica**

En la Colonia Etchepare, obra para el Ministerio de Salud Pública (MSP), la DNA lleva a cabo por la modalidad de obra por contrato, trabajos de reciclaje de los pabellones 26, 27 y 28. Ya se culminaron los trabajos en los pabellones 17, 18 y 25. Los proyectos y la dirección de obra son ejecutados por la DNA con intervenciones de los talleres propios de carpintería y herrería.

#### **v. ANEP**

La recuperación edilicia de la ANEP fue uno de los objetivos principales en los planes de la DNA para lo cual se apeló al mecanismo de obras por Administración Directa. A través del desarrollo del Plan Emergencia de Mantenimiento de Escuelas, entre 2005-2006, se realizó el relevamiento en 498 escuelas de los departamentos Montevideo y Canelones debiendo intervenir en 420. En 2007 – 2008 se llevó a cabo un segundo Plan de Emergencia edilicia escolar en 364 instituciones. Se trató de la recuperación de la estructura edilicia para evitar filtraciones de agua y humedades de cerramientos superiores. Puesta a punto de los Servicios Higiénicos, para evitar riesgos de higiene y salud, y reposición de cristales faltantes.

#### **vi. Seguridad**

La DNA también abordó el tema de seguridad en obra de forma profunda. Se planificó y se estudiaron varias medidas en este sentido. Si bien el MTOP no ejecuta obras de gran envergadura, el riesgo de accidentes laborales en este sector siempre está



latente. En este sentido, se está llevando a cabo capacitación constante en todos los niveles, desde el operario, al capataz y el técnico, en el camino de trabajar hacia un sistema de seguridad instalado institucionalmente. Se ha realizado capacitación en conjunto con el Banco de Seguros del Estado (BSE), con el MTSS, e incluso con los propios prevencionistas de esta Unidad. Para todas las obras propias se llevan a cabo estudios previos de seguridad e higiene de acuerdo con la normativa vigente del MTSS, que no se realizaban antes de esta administración. Es indispensable ahondar en el tema y continuar con la capacitación.

### **vii. Información en seguridad e higiene**

Siguiendo esta línea de trabajo, como forma de llegar a cada integrante de la DNA, se elaboró un manual de seguridad e higiene que posee elementos esenciales con los cuales cada operario y técnico se debe guiar en su trabajo. Este manual incluye instrucciones específicas acerca de las medidas de seguridad a tener en cuenta en cada uno de los pasos que se realiza en obra.

### **viii. Salud**

La DNA también ejecuta controles de salud para los funcionarios expuestos a tareas de riesgo. Esta Administración ha trabajado en prevención de enfermedades y logró que todos los funcionarios tengan el carné de salud.

### **ix. Mejora de gestión**

En 2006 se modificaron sustancialmente los sistemas de compras de la totalidad de los insumos, creando una Comisión de Adquisiciones, dando transparencia a la operativa y a los proveedores. La DNA también atacó otros problemas que surgían de la gestión y que incidían en el desarrollo del trabajo. En el 2007 – 2008 se creó un ámbito de discusión y propuestas con la participación de funcionarios de todas las áreas y delegados de los gremios de trabajadores de donde surgió la necesidad de conformar comisiones con el cometido de diagnosticar los problemas y proponer soluciones.

En el área de proyectos se logró elaborar un cronograma para una mejor visualización de las prioridades y plazos de los proyectos y/o asesoramientos encomendados. En el área de obras se confecciona una lista oficial de precios para el sector de obras por contrato. El MTOP está intercambiando información con el INE a los efectos de elabo-



rar una lista con mayor rigurosidad técnica. Esta lista se difunde mensualmente y se reparte impresa entre más de 500 usuarios entre Intendencias y privados que realizan sus ajustes paramétricos de acuerdo a ella. En este año también se logró aplicar un nuevo programa de certificación de obras.

## **x. SODRE**

A fines de noviembre se abrió la Sala Fabini del complejo de espectáculo del SODRE. Se constata así la incorporación al circuito regional de un importante centro cultural. Luego del incendio en 1971, y de un concurso de proyectos en el año 1986 se inician las obras en noviembre de 1988. El Poder Ejecutivo, conociendo el papel de la cultura como factor determinante del capital humano y social fundamental para el desarrollo colectivo, las transformaciones en la esfera del pensamiento y en definitiva para la dignidad del individuo, determinó la prosecución de las obras. Esta etapa de obra iniciada en julio de 2008, tuvo como finalidad abrir el complejo de espectáculos definitivamente. A tales efectos la coordinación y codirección de obra es de responsabilidad de la DNA del MTOP, la dirección de obra del estudio proyectista y el gerenciamiento de CSI Ingenieros. Se realizaron obras civiles y acondicionamientos escénicos, eléctrico, térmico, acústico y de incendio. La inversión fue de 18 millones de dólares sin impuestos que incluye la donación de 2:600.000 euros de la Agencia Española de Cooperación para el equipamiento escénico, butacas, y desarrollo institucional. El edificio está constituido por diferentes sectores, que totalizan un área aproximada de 25.000 m<sup>2</sup>., comprendiendo la construcción de: 2 Salas de espectáculos, con sus correspondientes áreas de preparación y apoyo; camarines y locales para artistas; salas de ensayo; talleres de producción relacionados con el montaje escénico; espacios y servicios para el público: Foyers, cafetería, área de exposiciones, etc. y servicios generales.

Se habilitaron las dos salas con los servicios correspondientes. El protagonista principal de la obra del Complejo es, sin lugar a dudas, la Sala Fabini que tiene un aforo de 2000 espectadores y tiene la característica fundamental de que de todos los lugares hay una excelente visión del escenario. La sala está revestida de madera de roble y yesería, con barandas de bronce. El foso de orquesta está organizado en tres módulos con movimientos en base a un sistema de espirales automatizados. En total admite una orquesta de 120 músicos. El piso alfombrado, los cortinados y los ciellorrasos de grilla metálica con acondicionamiento acústico aseguran una adecuada absorción sonora, y contribuyen a crear el clima intermedio entre la realidad exterior y el espectáculo. El escenario está vinculado directamente a los talleres de produc-



ción y andenes de carga (calle Uruguay) a través de amplias circulaciones, y un montacargas de más de 20 m<sup>2</sup> de área. Sus dimensiones son de 21 m. x 28 m., con una altura libre hasta la parrilla de 27 m. Allí se incorporó una moderna maquinaria escénica con 42 motores de izamiento automatizados, así como acondicionamiento térmico, control de incendio, sistema de extinción, telón cortafuego, exutorios, etc. Las características del escenario aseguran la posibilidad de realización de grandes producciones, insertando a Montevideo en el circuito de las grandes Compañías que tantas veces vieron truncas sus presentaciones en nuestro país por imposibilidades de carácter técnico.

La sala Balzo, es un espacio polivalente con capacidad para 600 espectadores. En esta etapa se le instaló el aire acondicionado y el control de incendios para habilitarla en condiciones de seguridad. Anexo a esta sala están ubicados los locales destinados a registro de audio y video de los eventos que se realicen no sólo en la Sala, sino en todo el Complejo. El foyer de público está vinculado espacialmente a la galería cultural que se desarrolla a nivel de la vereda (calle Mercedes) participando de la dinámica general del Complejo. Se crea así una verdadera calle interior, donde se proponen actividades de exposiciones, museo, cafeterías, anfiteatro semi-público, foyers de las salas, boleterías, etc. Este “circuito cultural” asegura la interacción del complejo con su entorno, haciéndose más natural y espontáneo el intercambio ciudad – edificio.

La pasiva que lo circunda garantiza un recorrido exterior a cubierto, a modo de vidriera de todas las actividades del Complejo. En las plantas altas se accede a plateas y balcones por el sistema de escaleras dispuesto frente a la calle Andes. Se conforman así recorridos de rica espacialidad interna y gran relación visual con la calle, transformando, en las noches de función, al movimiento del propio público en un atractivo espectáculo urbano. El edificio contempla la accesibilidad correspondiente.

La inserción de un edificio de estas características en su entorno será exitosa y estimulante para la ciudad y el país, teniendo en cuenta que su funcionamiento pleno dinamizará el entorno, promoviendo relaciones nuevas e intensas con la comunidad. Es importante ubicar el Complejo como polo de desarrollo cultural, de encuentros y de capacitación a nivel regional siendo además fundamental su relación con el Teatro Solís, la Torre Ejecutiva y el sistema de hotelería de la zona para actividades de congresos y reuniones internacionales.



## **xi. Torre Ejecutiva**

- Uno de los logros más relevantes de la DNA sin lugar a dudas ha sido la culminación, luego de 46 años, de la Torre Ejecutiva, ex Palacio de Justicia. Luego de muchas ideas y sobre todo varios cambios en su estructura, en 2006 se decide conjugar la actividad pública y privada, definiéndose como Torre Ejecutiva y sede de las oficinas de Presidencia de la República.

El 25 de mayo de 2009 se concretó una de las últimas etapas de la obra Torre Ejecutiva, en un acto abierto al público sobre la Plaza Independencia. En total la edificación posee 29.393 m<sup>2</sup> divididos entre presidencia con 18.179 m<sup>2</sup> y privados con 11.214 m<sup>2</sup>. Cada piso ocupa 2.000 m<sup>2</sup>, dividido en dos alas totalmente simétricas, una al norte y otra al sur. De área de alfombra efectiva cada piso posee 1.200 m<sup>2</sup>, 600 m<sup>2</sup> en cada ala. En cuanto al interior del edificio se proyectó en su totalidad con materiales livianos, yeso, aluminio, vidrios entre otros. Se utilizaron estos elementos para el revestimiento del núcleo, los pisos elevados y los cielos rasos. Para el mejor funcionamiento de las oficinas se colocaron pisos elevados que permiten flexibilidad y racionalidad en las instalaciones. Debajo del edificio pasan cables de telefonía, eléctricos y datos que llegan a una caja y de ahí a cada uno de los rincones del edificio. Esto permite que funcionen en forma integral cada una de las empresas que se ubiquen en este edificio.

En cuanto a la propuesta arquitectónica y desde el punto de vista conceptual, se destaca la conformación del edificio con características contextualistas, que producen un juego de relación entre las dos trazas urbanas de la Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva y cerrando el volumen que había sido concebido originalmente en forma de H de forma tal de generar espacios de múltiple altura, integradores de todo el edificio, recorrido por un ascensor panorámico que permite realizar un paseo visual por la Ciudad Vieja desde lo alto.

- Fase II Torre Ejecutiva: estacionamientos. Dada la necesidad de plazas de estacionamiento tanto para las oficinas del sector privado como para complementar el área de Presidencia, y también para prever el impacto de automóviles en la zona, es que surge la iniciativa de ejecutar un edificio de estacionamiento en la manzana contigua a la Torre Ejecutiva, entre las calles San José, Liniers y Ciudadela. Este nuevo emprendimiento tendrá una capacidad de 312 vehículos y podrá tener otros usuarios fuera de horario de oficina, como por ejemplo los asistentes a espectáculos del Teatro Solís y de Ciudad Vieja en general.



El diseño de este edificio fue pensado para que no sea un “tapón visual” a la Torre Ejecutiva. Contará con un subsuelo de estacionamientos, locales comerciales en la planta baja, principalmente en el rubro gastronómico y dos niveles de estacionamiento más. Se propone un edificio amigable con el ambiente y que no entorpezca la vista al río ni a las oficinas del primer piso de la Torre. Tendrá características de plaza verde donde estarán estacionando coches. Con un concepto de sustentabilidad, la fuente energética consistirá en turbinas eólicas que permitirán que el edificio de estacionamiento se autoabastezca.

## 6. PROGRAMAS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL

### a. Proyectos y programas del Banco Mundial y FOCEM

En la próxima tabla se presentan los proyectos ejecutados por el MTOP con financiamiento del Banco Mundial y del FOCEM (MERCOSUR)

Tabla 2. Programas y proyectos de cooperación financiados por Banco Mundial y Focem

Programa/Proyecto	Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM)	Convenio COF 13/07 Ruta 26 :Melo - Aº Sarandí de Barceló	Convenio COF 08/07 Ruta 12: Ruta 54 - Ruta 55
Objetivos	Mejoramiento de Infraestructura. Rehabilitación de rutas de interconexión regional		
Ejecución Actual	Fecha de inicio: Fecha de finalización:	De la Obra: mayo de 2008 De la Obra: junio de 2009	Estimada Febrero 2009
Contraparte	O.P.P. (UTNF) M.T.O.P. (Asesoría Financiamiento Exterior)		
Avance	Grado de avance a la fecha	En ejecución - Obra recibida	Implementación - Obra adjudicada
Montos	Donación FOCEM ( en U\$S) Aporte Local (en U\$S)	5.310.000 5.505.350 (1)	2.928.000 1.721.999 (2)

(1) Monto real de ejecución

(2) Monto estimado según adjudicación

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



---

## b. Programas y proyectos de Apoyo al Desarrollo de Archivos Iberoamericanos (ADAI) (España)

### i. Programa-Proyecto 150E/2005 ADAI

“Organización del Fondo Documental del Archivo Grafico de a Dirección Nacional de Topografía (1831-1899)”

**Objetivos:** Relevamiento general del Archivo 1831-1899 y elaboración de un inventario de ese período. Creación de una Base de Datos y realización de los índices mecanizados, onomásticos y geográficos presentados en CD

**Fecha de Ejecución:** Inicio Abril 2005/ Finalización Diciembre de 2009

**Contraparte:** ADAI España-MTOP Archivo Gráfico - Dirección Nacional de Topografía

**Avance:** finalizado. Informes técnicos y económicos aprobado por la Secretaria de la Unidad Técnica de ADAI

**Aportes:** Monto concedido por ADAI: euros 4.000,00 Concedido por MTOP: Equipamiento materiales y Service- Difusión y Publicaciones – RRHH-

### ii. Programa-Proyecto 155E0/2005 ADAI.

“ Segunda Etapa Organización del Fondo Documental del Archivo Grafico de la Dirección Nacional de Topografía (1831-1899)”

**Objetivos:** Realización de la Ficha Catalográfica en base a la información de la Primera Etapa

**Fecha de Ejecución:** inicio noviembre de 2006. Finalización febrero de 2007

**Contraparte:** ADAI España. MTOP Archivo Gráfico - Dirección Nacional de Topografía

**Avance:** finalizado. Informes técnicos y económicos aprobado por la Secretaria de la Unidad Técnica de ADAI

**Aportes:** monto concedido por ADAI: euros 3.000,00.

**Concedido por MTOP:** equipamiento materiales y Service, Difusión y Publicaciones – RRHH.



### **iii. Programas y proyectos ejecutados en la Dirección Nacional de Vialidad**

En la Dirección Nacional de Vialidad hubo cooperaciones con préstamos no reembolsables a saber:

- línea FEV (Financiación de Estudios de Viabilidad) es un préstamo no reintegrable, otorgado por la Secretaría de Estado de Turismo y Comercio (SETC) del Ministerio de Economía del gobierno español, para la consultoría del Anillo Perimetral Vial de Montevideo; El fondo otorgado para el estudio de la factibilidad del Anillo Vial Perimetral (Ruta Nº 102), fue de 225.000 Euros, en su primer etapa y contó con una ampliación de 99.872 Euros.
- \* Banco Interamericano de Desarrollo (BID) financió el estudio de alternativas para la traza de Ruta Nº 11 en la ciudad de Santa Lucía, y los estudios hidráulicos necesarios para el puente insumergible sobre el Río Santa Lucía y los tres puentes del Anillo Vial Perimetral. El monto aproximado de esta cooperación fue de U\$ 30.000.

## **7. CONFLICTOS LEGALES**

Ver anexo documental correspondiente a este punto.  
Información reservada para las autoridades entrantes.





## 8. RECURSOS HUMANOS

### a. Situación del Ministerio en materia de recursos humanos

Uno de los datos relevantes de la gestión ha sido la buena administración de los recursos humanos. En febrero de 2005 revistaban en el MTOP 4.556 funcionarios de los cuales 632 eran presupuestados, 2.554 contratados y 1.370 eventuales. En noviembre de 2009 el Ministerio tiene 3.771 funcionarios.

Luego de cinco años de trabajo debido a la regularización y mejora de gestión de los funcionarios del MTOP, se llega a 2009 con 785 funcionarios menos que al inicio (reducción del 17,23%). Debe destacarse que este número incluye la incorporación de nuevos funcionarios por parte de esta administración a efectos de dar respuesta al incremento de actividades del M.T.O.P. y mejorar el perfil étéreo de la plantilla (incluyendo contratos a término y becarios que no tienen calidad de funcionarios públicos). Ese trabajo incluyó la regularización de 1214 funcionarios que revistaban como “eventuales” cuyo vínculo con el Estado no era tal o estaba “desvirtuado en alguno de sus términos” al amparo de lo dispuesto en el art. 7º de la Ley Nº 17.930. Según informe de la Oficina Nacional del Servicio Civil emitido el 31/12/08 dicha regularización significó el 55% de los casos amparados en la citada norma legal de la Administración Central.

Luego de ese proceso todos los funcionarios del MTOP son presupuestados o con contrato permanente con excepción de los incorporados por esta Administración como: eventuales, contratados a término, becarios, 2 contratos a la orden directa del Ministro (art. 9 Ley 17.930) y 2 arrendamientos de servicios.

En el ejercicio 2008 se produjo el ingreso de un total de 253 “eventuales”, a los efectos de atender requerimientos de carácter impostergable en dicho Ministerio. De ese total corresponden:

- 246 cargos de “Peón – Oficios” para la ejecución de obras del MTOP a través de sus Direcciones Nacionales en todos los Departamentos del territorio Nacional. Las contrataciones citadas se realizaron en el marco del llamado público oportunamente realizado y conforme al orden de prelación surgido del SORTEO efectuado en cada Departamento del país.



- 12 cargos para cumplir funciones de Ingenieros Civiles, Agrimensores y Contadores, para lo cual se realizó un llamado a concurso de méritos y antecedentes, al amparo de lo dispuesto en el Art. 362 de la Ley N° .15.809 del 8 de abril de 1986.

Con ello se dio respuesta parcial a la necesidad de renovación parcial de la plantilla a efectos de mejorar su perfil étéreo y completar un número adecuado a las necesidades del Ministerio.

También en el expresado número de 3.771 funcionarios se encuentran incluidos:

- 51 contratos a término derivados de concurso abierto en el que participaron ex becarios que revistaron durante dos años en el inciso.
- 104 becarios en ejercicio de su pasantía en el MTOP. Todos los becarios fueron seleccionados y propuestos por UTU teniendo en cuenta su curricula en ese Instituto sin intervención del MTOP.

Las retribuciones de los funcionarios se componen de su sueldo base y compensación especial (art. 362 de Ley 15.809 de 8 de abril de 1986). En aplicación de tal ley administraciones anteriores fijaron las compensaciones en montos muy diferenciados entre funcionarios que cumplían tareas similares particularmente en función de la unidad ejecutora en que revistaban y las funciones que cumplían, por lo que se produjeron profundas inequidades en los salarios de los funcionarios.

Por ello, entre los principales procesos de reestructura que se han implementado en el período de gobierno se procuró superar en parte esas inequidades mediante:

- Acuerdo de 13/06/2006 firmado por el Ministro y el Director General y la coordinadora de los sindicatos que representan a los funcionarios del MTOP. En el punto 3 b) se adecuan las compensaciones por trabajos extraordinarios como forma de propender a superar distorsiones e inequidades que perciben los funcionarios del Inciso.
- Resolución Ministerial de 13/7/2006 otorgándose compensación mensual por cumplimiento de trabajos extraordinarios a todos los funcionarios del inciso que tuvieran ingresos nominales inferiores a \$7.000 por 48 horas semanales y \$6.200 por 40 horas. Adecuación: Esc. A: se eleva mínimo a \$16.500, Esc. B: \$12.000,



Esc. C:\$9.087, Esc. D: retribución mínima para el grado D1 el equivalente al grado C2.

Pese a esas acciones, la reorganización general de la situación funcional en el inciso cuyo objetivo es lograr igualdad de oportunidades y equidad en las remuneraciones se encuentra pendiente de estudio en proyectos abarcativos de toda la Administración en el proceso de la Reforma del Estado.

Sin perjuicio de esa carencia es de destacar avances en el proyecto SIRO (Sistema Integrado de Remuneraciones y Ocupaciones) en cuyo marco se procedió a elaborar el Manual de Descripciones Ocupacionales y estructuras de cargo existentes en el Inciso. Dicho Manual fue publicado en el Diario Oficial el 1 de diciembre de 2009 con el Nro. 27. Asimismo se ha comenzado la instalación y puesta en funcionamiento del SGH (Sistema de Gestión Humana) y sus procesos asociados, herramienta que facilitará la puesta en funcionamiento de una División de Gestión y Desarrollo de Recursos Humanos para todo el inciso. Siguiendo las directivas del Decreto Nro. 402/09 de 24 de agosto de 2009, se realizó la puesta a punto de los padrones presupuestales del Inciso al 30/11/2009.

En cuanto a la capacitación el Departamento de Desarrollo de Recursos Humanos ha coordinado y planificado las tareas de diseño y aprobación de los cursos a aplicar, dirigiéndola a todos los niveles del funcionariado de forma que constituyen un elemento motivador para los empleados y fomenten su involucramiento en la gestión. Se han dictado en el período de este Gobierno 3795 cursos de capacitación en casi todas las áreas

Tabla 3. Cursos de capacitación en el MTOP por Unidades ejecutoras

AÑO	UNIDADES EJECUTORAS						TOTAL
	001	003	004	005	006	007	
2005	201	169	54	132	31	31	618
2006	223	95	81	115	37	72	623
2007	201	178	114	265	45	67	870
2008	173	108	83	636	18	74	1.092
2009	219	187	56	54	11	65	592
<b>Total</b>	<b>1.017</b>	<b>737</b>	<b>388</b>	<b>1.202</b>	<b>142</b>	<b>309</b>	<b>3.795</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



Debe destacarse la firma del Convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT) celebrado el 13 de Junio de 2008 para utilización de servicios de capacitación, certificaciones y publicaciones, efectuándose 80 capacitaciones de alto nivel hasta la fecha

### b. Cantidad de cargos ocupados y vacantes por tipo de escalafón y Unidad Ejecutora

Tabla 4. Cantidad de funcionarios en el Inciso, por UE <sup>1</sup>.

UE	Funcionario		
	Propios de la UE*	En Comisión Entrante	En Comisión Saliente
UE 001	328	60	38
UE 003	1651	24	20
UE 004	414	25	45
UE 005	760	5	75
UE 006	65	11	9
UE 007	350	23	26
Total Inciso	3568	148	213

\* Funcionarios que pertenecen presupuestalmente a la UE, excluyendo los que se encuentren en Com. Saliente.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

<sup>1</sup> Incluye todos los vínculos contractuales y todas las financiaciones, no incluye vacantes.



Tabla 5. Cantidad de funcionarios trabajando en el Inciso y cantidad de vacantes, por UE y escalafón <sup>2</sup>

Escalafón	UE 001			UE 003			UE 004		
	Propios de la UE*	Com. Entrante	Vacante	Propios de la UE*	Com. Entrante	Vacante	Propios de la UE*	Com. Entrante	Vacante
CO3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A	86	12	3	67	1	4	36	3	1
B	20	1	2	15	1	2	5	0	0
C	105	9	7	125	3	4	61	3	3
D	32	2	3	89	3	6	23	5	2
E	37	33	5	1274	13	131	249	11	6
F	24	1	1	52	1	0	12	2	0
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Q	1	0	0	0	0	0	1	0	0
R	15	1	1	16	1	0	21	0	0
Otros**	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros**	0	0	0	5	0	0	0	0	0
Otros**	5	1	0	8	1	0	6	1	0
Sin Datos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sin Escalafonar	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totales</b>	<b>328</b>	<b>60</b>	<b>22</b>	<b>1651</b>	<b>24</b>	<b>147</b>	<b>414</b>	<b>25</b>	<b>12</b>

\* Funcionarios que pertenecen presupuestalmente a la UE, excluyendo los que se encuentren en Com. Saliente

\*\* Detallar los escalafones que se incluyen

Nota: Sin Datos: si se desconoce el escalafón de una comisión entrante

Sin Escalafonar: corresponde a aquellos funcionarios que debido a su vínculo contractual no poseen escalafón

Otros \*\* = Esc. AE (Alta Especialización)

Otros \*\* = Esc. J (Art. 723 Ley 16736)

Otros \*\* = Esc. Contratos a Término

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

<sup>2</sup> Referencias para los Escalafones: CO3 – Alta Conducción (SIRO), A - Personal Profesional Universitario, B - Personal Técnico Profesional, C - Personal Administrativo, D - Personal Especializado, E - Personal de Oficios, F - Personal de Servicios Auxiliares, G – Personal Docente, J - Personal Docente de Otros Organismos, K - Personal Militar, L - Personal Policial, M - Personal de Servicio Exterior, N -



Escalafón	UE 005			UE 006			UE 007		
	Propios de la UE*	Com. Entrante	Vacante	Propios de la UE*	Com. Entrante	Vacante	Propios de la UE*	Com. Entrante	Vacante
C03	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A	61	1	0	18	5	4	26	4	1
B	23	0	0	1	0	0	8	2	1
C	32	0	0	16	0	0	126	7	13
D	43	2	0	13	0	1	81	1	4
E	559	0	0	5	0	2	52	9	1
F	8	0	0	0	1	0	11	0	1
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Q	1	0	0	1	0	0	3	0	1
R	20	0	0	6	3	0	33	0	0
Otros**	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros**	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros**	11	2	0	5	2	0	10	0	0
Sin Datos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sin Escalafonar	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totales</b>	<b>760</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>350</b>	<b>23</b>	<b>22</b>

\* Funcionarios que pertenecen presupuestalmente a la UE, excluyendo los que se encuentren en Com. Saliente

\*\* Detallar los escalafones que se incluyen

Nota: Sin Datos: si se desconoce el escalafón de una comisión entrante

Sin Escalafonar: corresponde a aquellos funcionarios que debido a su vínculo contractual no poseen escalafón

Otros \*\* = Esc. AE (Alta Especialización)

Otros \*\* = Esc. J (Art. 723 Ley 16736)

Otros \*\* = Esc. Contratos a Término

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



#### d. Vínculo contractual de los funcionarios

Cuadro 2. Cantidad de funcionarios trabajando en el Inciso, por UE y vínculo contractual<sup>3</sup>

Escalafón	Presupuestados*	Contratados									Total
		Función pública	Alta Especialización	Alta Prioridad	Art. 22 DL: 14.189	Eventuales, jornaleros y Zafrales	Pasantes y Becarios	Contratos a término	Cont. de Organ. inter.	Otros**	
UE 001	292	74	1	0	0	7	8	6	0	4	392
UE 003	611	913	0	0	0	125	17	9	0	0	1675
UE 004	214	152	0	0	0	45	21	7	0	56	495
UE 005	254	405	0	0	0	73	20	13	0	0	765
UE 006	47	11	0	0	0	3	8	7	0	0	76
UE 007	210	119	0	0	0	1	33	10	0	0	373
<b>Total</b>	<b>1628</b>	<b>1674</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>254</b>	<b>107</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>3776</b>
<b>% de Func. por vínculo</b>	<b>43,11%</b>	<b>44,33%</b>	<b>0,03%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>6,73%</b>	<b>2,83%</b>	<b>1,38%</b>	<b>0,00%</b>	<b>1,59%</b>	

\* Incluir escalafones P y Q

\*\* Detallar a que tipo de contrato se refiere

\*\* UE 001 : 2 Arrendamiento Servicio y 2 Ley 17,930

\*\* UE 004 : 56 Lectura escala

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

<sup>3</sup> Incluye únicamente a los funcionarios propios y en comisión entrante; excluye los funcionarios en comisión saliente.



Tabla 6. Otros vínculos contractuales

Cargos de Part. Confianza Denominación	UE 001	UE 003	UE 004	UE 005	UE 006	UE 007
Director Gral. de Secretaría	1					
Director Nacional			1			
Director Nacional				1		
Director Nacional					1	
Director General de Transporte por Carretera						1
Director General de Transporte Fluvial y Marítimo						1
Director General de Transporte Aéreo						1
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

Contr. Asistentes Ministro Denominación	UE 001	UE 003	UE 004	UE 005	UE 006	UE 007
Asist. Ministro Art.9/17,930	2					
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Contr. Alta Especialización Denominación	UE 001	UE 003	UE 004	UE 005	UE 006	UE 007
Gerente Dpto. Informatica	1					
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Contratos a término Denominación	UE 001	UE 003	UE 004	UE 005	UE 006	UE 007
Contrato a Término	5					
Contrato a Término		8				
Contrato a Término			8			
Contrato a Término				12		
Contrato a Término					5	
Contrato a Término						14
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>14</b>





Otros cargos y contrat. Denominación	UE 001	UE 003	UE 004	UE 005	UE 006	UE 007
Arrendamiento de Servicio	2					
Art. 723 Ley 16,736		5		2		
Lectura Escala			56			
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>56</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

#### e. Relaciones laborales en el marco del ministerio y organizaciones de funcionarios.

Existen en el inciso diversidad de Gremios básicamente representativos de los funcionarios de las distintas Unidades Ejecutoras, aunque en algunas de ellas hay varios gremios que representan a parte de los empleados en atención a la función que cumplen:

AFUSEC - Funcionarios dependientes de la Dirección General de Secretaría

AFDNT - Funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte.

FUTRAVI - Funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad.

AFDNTOP - Funcionarios de la Dirección Nacional de Topografía

AODAMTOP - Funcionarios de Obras de la Dirección Nacional de Arquitectura

AFDNA - Funcionarios Administrativos de la DNA.

APRODINAR - Arquitectos de la DNA.

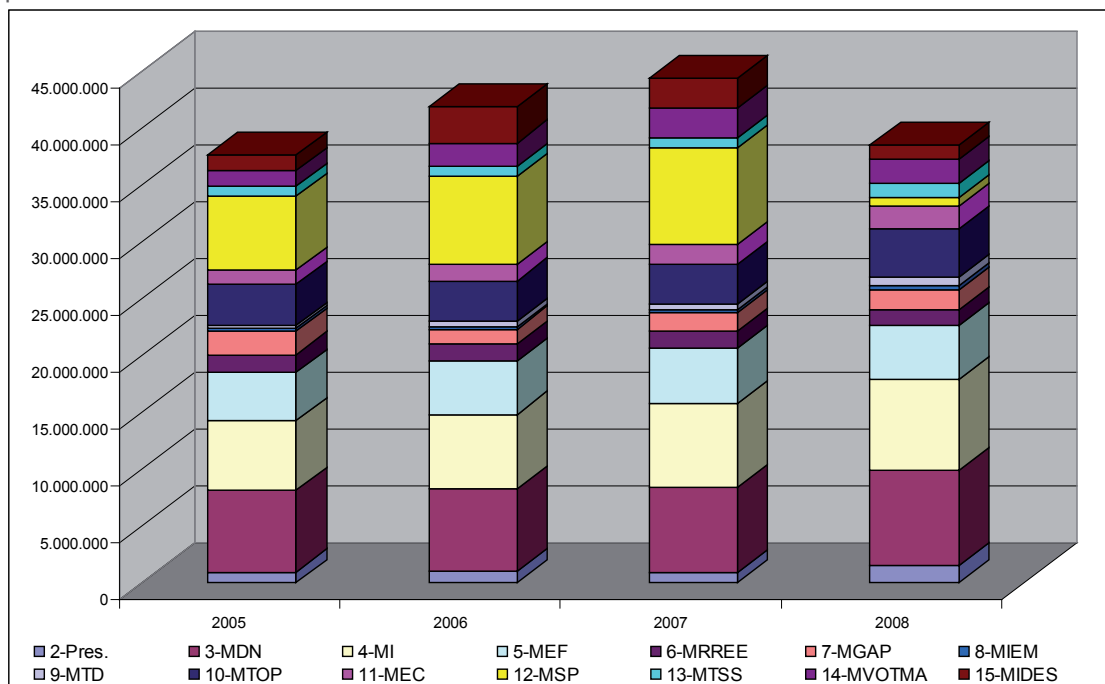
En cuanto a potenciales conflictos no se avizoran en lo inmediato. Existe un fuerte reclamo de COFE y la Coordinadora de Sindicatos para que se proceda a la apertura de un concurso para contratar a término a los actuales becarios en funciones en el inciso.



## 9. RECURSOS FINANCIEROS

### a. Peso del inciso en el contexto general de la Administración y evolución de la ejecución en términos reales

Gráfico 3. Administración Central: ejecución por Ministerio. Años 2005 a 2008, en miles de pesos de 2008



Nota: en 2008 ASSE se constituye como un organismo del Artículo 220 dejando de formar parte del MSP

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

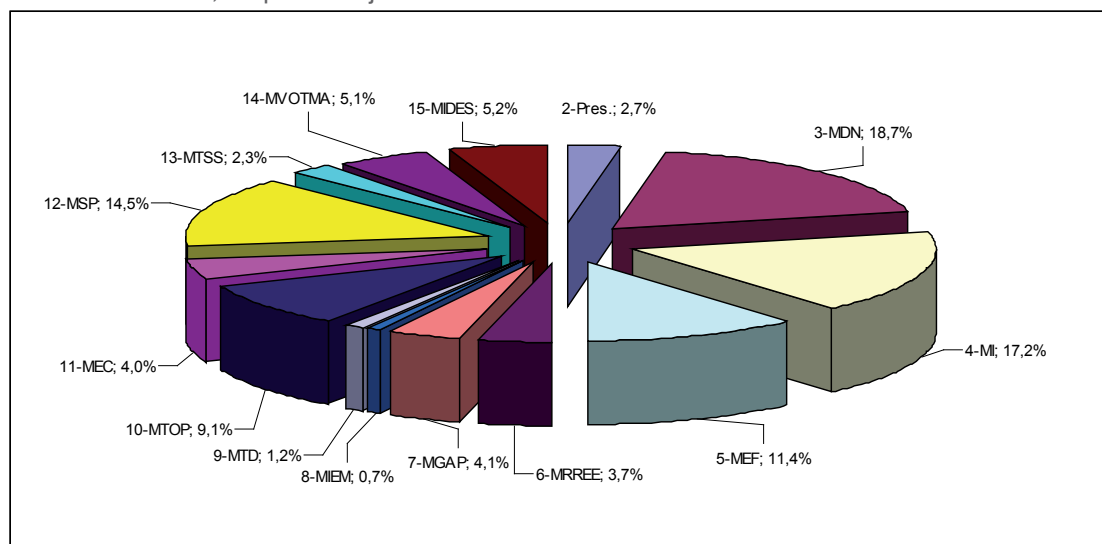


Cuadro 3. Estructura de la ejecución de la Administración Central por Ministerio. Años 2005 a 2008, en porcentaje

	2005	2006	2007	2008
2-Pres.	2,6%	2,4%	2,1%	4,0%
3-MDN	19,1%	17,5%	16,8%	21,8%
4-MI	16,4%	15,6%	16,6%	20,6%
5-MEF	11,2%	11,1%	11,1%	12,4%
6-MRREE	4,1%	3,7%	3,3%	3,7%
7-MGAP	5,5%	3,2%	3,5%	4,5%
8-MIEM	0,6%	0,6%	0,7%	0,9%
9-MTD	0,7%	1,1%	1,2%	2,0%
10-MTOP	9,6%	8,5%	7,7%	10,9%
11-MEC	3,3%	3,4%	4,0%	5,3%
12-MSP	17,1%	18,6%	19,2%	1,9%
13-MTSS	2,4%	1,9%	1,9%	3,0%
14-MVOTMA	3,7%	5,0%	5,8%	5,8%
15-MIDES	3,6%	7,5%	6,0%	3,2%
<b>Total AC</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

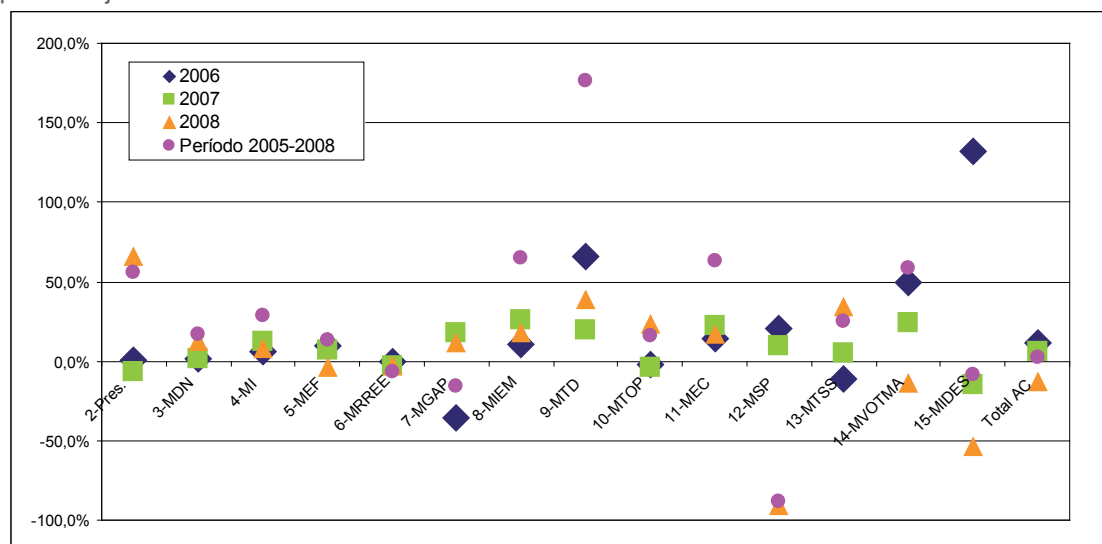
Gráfico 4. Estructura de la ejecución de los Ministerios de la Administración Central. Promedio años 2005 a 2008, en porcentaje



Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



Gráfico 5. Administración Central: variación de la ejecución de los Ministerios en términos reales. Años 2006 a 2008 respecto del año anterior y para el total del período 2005 - 2008, en porcentaje



Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

Cuadro 4. Crédito, ejecución y porcentaje ejecutado por UE y tipo de gasto Año 2008 en miles de pesos

UE	Personal			Funcionamiento			Inversión		
	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejecución	% ejec.
UE 001	136.050	59.371	43,64%	11.270	10.785	95,70%	321.675	173.435	53,92%
UE 003	625.867	381.708	60,99%	66.516	63.738	95,82%	3.948.472	2.163.261	54,79%
UE 004	137.897	121.078	87,80%	20.865	20.187	97,00%	362.122	160.351	44,28%
UE 005	232.036	195.068	84,07%	4.384	2.534	58,00%	66.857	37.605	56,25%
UE 006	9.387	8.236	87,74%	0	0	0,00%	242.578	206.717	85,22%
UE 007	31.588	29.395	93,06%	100.965	93.407	93,00%	305.503	207.218	67,83%
Pr.008	0	0	-	0	0	-	273.180	267.507	97,92%
<b>TOTAL</b>	<b>1.172.825</b>	<b>794.856</b>	<b>67,77%</b>	<b>204.000</b>	<b>190.651</b>	<b>93,46%</b>	<b>5.520.388</b>	<b>3.216.093</b>	<b>58,26%</b>

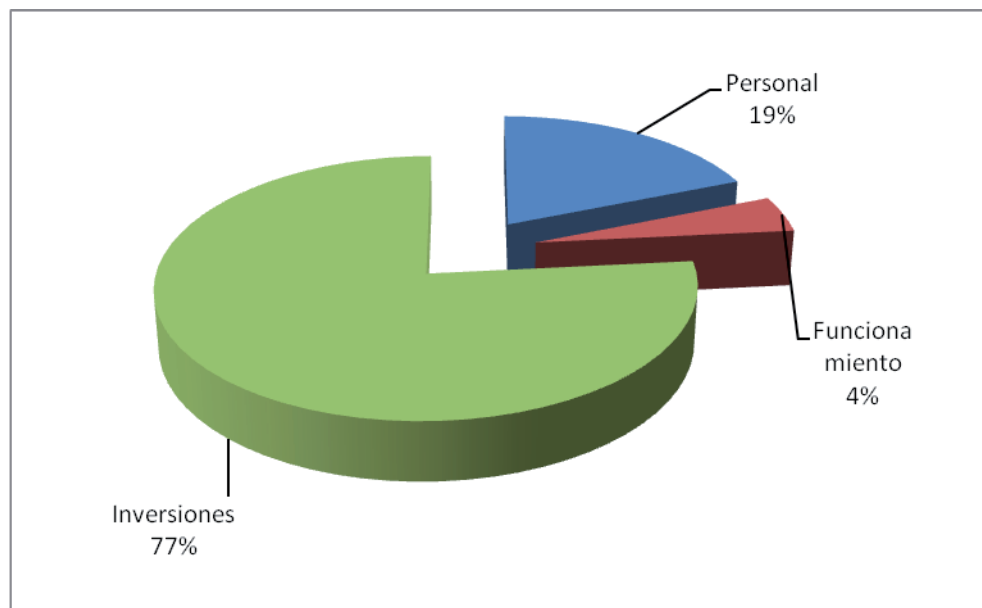
Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



UE	Total 1			Total 2		
	Crédito	Ejecución	% ejec.	Tope Inversión	Ejecución sujeta a Tope	%ejec.
UE 001	468.995	243.591	51,94%	161.335	173.402	107,48%
UE 003	4.640.856	2.608.708	56,21%	2.414.297	2.401.380	99,46%
UE 004	520.884	301.616	57,90%	246.439	246.421	99,99%
UE 005	303.277	235.207	77,56%	179.479	189.142	105,38%
UE 006	251.965	214.953	85,31%	200.350	206.741	103,19%
UE 007	438.056	330.020	75,34%	219.440	207.218	94,43%
Pr.008	273.180	267.507	97,92%	270.471	267.507	98,90%
<b>TOTAL</b>	<b>6.897.213</b>	<b>4.201.601</b>	<b>60,92%</b>	<b>3.691.811</b>	<b>3.691.811</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

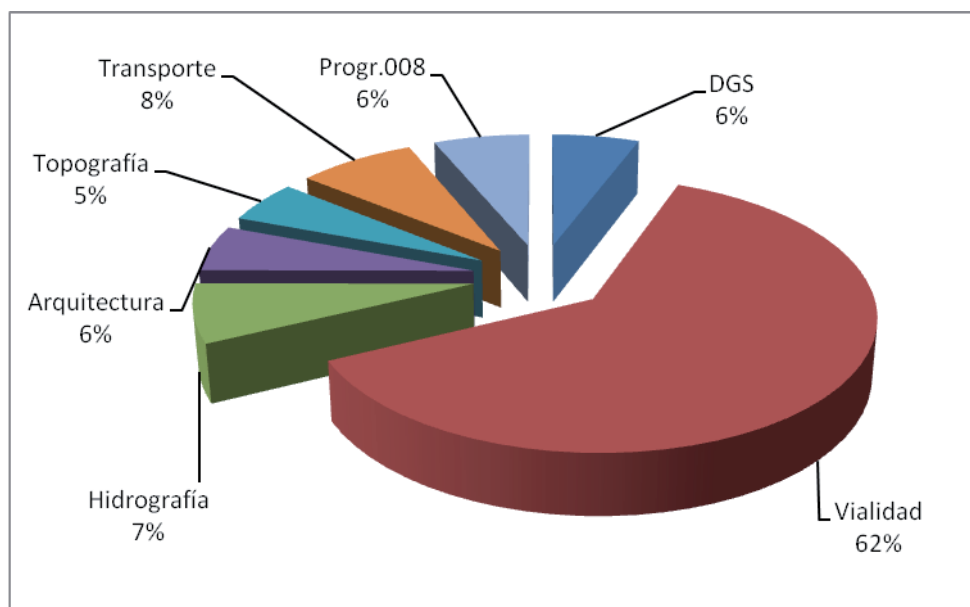
Gráfico 7. Estructura de la ejecución por tipo de gasto: año 2008



Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



Gráfico 6. Estructura de la ejecución por UE. Año 2008



Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

Cuadro 5. Crédito, ejecución y porcentaje ejecutado por UE y tipo de gasto. Año 2009 (enero - octubre para la ejecución) en miles de pesos

UE	Personal			Funcionamiento			Inversión		
	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejecución	% ejec.
UE 001	147.576	50.903	34,49%	11.976	9.839	82,16%	329.463	157.634	47,85%
UE 003	675.407	331.454	49,07%	76.287	57.995	76,02%	3.785.370	2.163.099	57,14%
UE 004	153.829	106.995	69,55%	22.793	17.024	74,69%	587.420	197.859	33,68%
UE 005	251.077	171.066	68,13%	4.756	2.357	49,56%	61.703	24.289	39,36%
UE 006	10.933	8.176	74,78%	0	0	-	68.950	30.835	44,72%
UE 007	35.752	29.182	81,62%	101.377	91.892	90,64%	316.842	198.414	62,62%
Prog 008	0	0	-	0	0	-	273.180	192.327	70,40%
<b>TOTAL</b>	<b>1.274.574</b>	<b>697.776</b>	<b>54,75%</b>	<b>217.189</b>	<b>179.107</b>	<b>82,47%</b>	<b>5.422.928</b>	<b>2.964.457</b>	<b>54,67%</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



UE	Total 1			Total 2		
	Crédito	Ejecución	% ejec.	Tope Inversión	Ejecución sujeta a Tope	%ejec.
UE 001	489.015	218.376	44,66%	160.000	172.976	108,11%
UE 003	4.537.064	2.552.549	56,26%	2.724.542	2.385.995	87,57%
UE 004	764.042	321.878	42,13%	354.500	318.871	89,95%
UE 005	317.536	197.712	62,26%	201.500	177.185	87,93%
UE 006	79.883	39.011	48,84%	42.000	22.393	53,32%
UE 007	453.971	319.488	70,38%	230.000	201.927	87,79%
Prog 008	273.180	192.327	70,40%	270.537	218.679	80,83%
<b>TOTAL</b>	<b>6.914.691</b>	<b>3.841.341</b>	<b>55,55%</b>	<b>3.983.080</b>	<b>3.498.026</b>	<b>87,82%</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

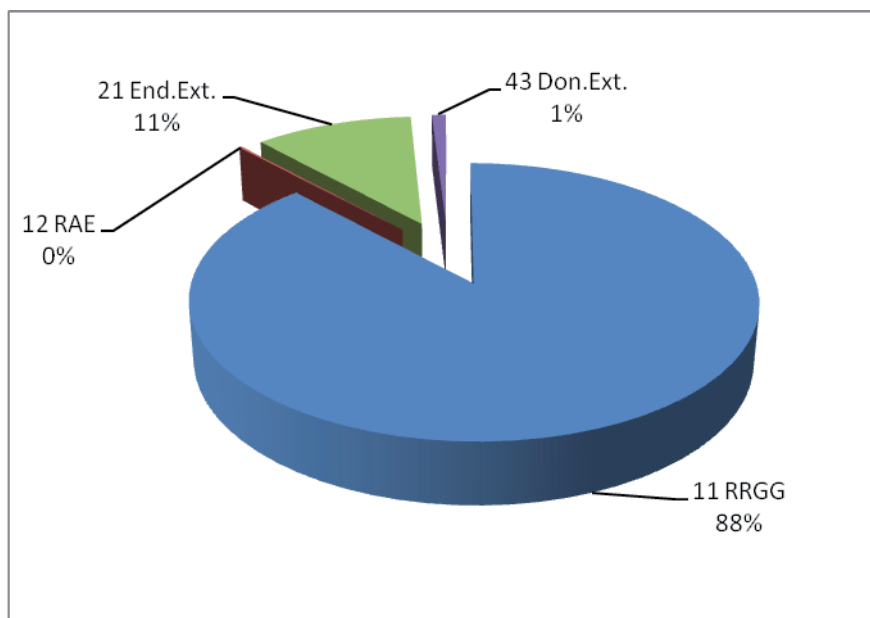
Cuadro 6. Crédito, ejecución y porcentaje ejecutado por UE y fuente de financiamiento. Año 2008 en miles de pesos

UE	1.1-RRGG			1.2 – RAE			2.1 Endeudam. Externo			4.3-Don.Exterior BCU		
	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejec.	% ejec.
UE 001	464.523	243.591	52,00%	1.600	0	-	2.873	0	-	0	0	-
UE 003	3.030.070	2.124.653	70,12%	0	0	-	1.449.161	443.777	30,62%	161.625	40.278	24,92%
UE 004	443.219	292.550	66,00%	1.321	0	-	76.343	9.066	12,00%	0	0	-
UE 005	258.759	231.999	90,00%	44.518	3.207	7,00%				0	0	-
UE 006	251.965	214.953	85,00%	0	0	-	0	0	-	0	0	-
UE 007	421.882	324.736	77,00%	16.174	5.284	33,00%	0	0	-	0	0	-
Prog 008	271.330	267.507	98,59%	0	0	-	1.850	0	-	0	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>5.141.748</b>	<b>3.699.988</b>	<b>71,96%</b>	<b>63.613</b>	<b>8.491</b>	<b>13,35%</b>	<b>1.530.227</b>	<b>452.843</b>	<b>29,59%</b>	<b>161.625</b>	<b>40.278</b>	<b>24,92%</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



Gráfico 8. Estructura de la ejecución por fuente de financiamiento (año 2008)



Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

Cuadro 7. Crédito, ejecución y porcentaje ejecutado por UE y fuente de financiamiento. Año 2009 (enero - octubre para la ejecución) en miles de pesos

UE	1.1-RRGG			1.2 - RAE			2.1 Endeudam.Externo			4.3-Don.Exterior BCU		
	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejec.	% ejec.	Crédito	Ejec.	% ejec.
UE 001	484.530	218.376	45,07%	1.600	0	-	2.885	0	-	0	0	-
UE 003	3.438.345	1.969.352	57,28%	0	0	-	977.372	520.312	53,24%	121.347	62.885	51,82%
UE 004	381.162	298.644	78,35%	0	0	-	382.879	23.234	6,07%	0	0	-
UE 005	276.036	194.933	70,62%	41.500	2.778	6,69%				0	0	-
UE 006	79.883	39.011	48,84%	0	0	-	0	0	-	0	0	-
UE 007	437.797	315.784	72,13%	16.174	3.704	22,90%	0	0	-	0	0	-
Prog 008	271.330	192.327	70,88%	0	0	-	1.850	0	-	0	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>5.369.084</b>	<b>3.228.427</b>	<b>60,13%</b>	<b>59.274</b>	<b>6.482</b>	<b>10,94%</b>	<b>1.364.986</b>	<b>543.546</b>	<b>39,82%</b>	<b>121.347</b>	<b>62.885</b>	<b>51,82%</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.





## b. Detalle de los proyectos en ejecución, tanto de funcionamiento como de inversión.

Cuadro 8. Crédito, ejecución y porcentaje ejecutado por UE y proyecto. Año 2009 (enero - octubre para la ejecución) en miles de pesos

UE	Cód. proy.	Descripción proyecto	Crédito	Ejecución (en-oct)	% ejec.	Tope Inversión	Ejecución sujeta a Tope	% ejec.
001	701	Fortalecimiento institucional	908	464	51,10%			
	701	Fortalecimiento institucional	479	0	0,00%			
	702	Convenios	100.000	56.109	56,11%			
	706	Equipamiento informático	12.032	760	6,32%			
	771	Adquisición de Vehículos	1.600	0	0,00%			
	773	Edificios	1.197	0	0,00%			
	853	Mantenimiento del Programa	157.235	100.300	63,79%			
	900	Apoyo al Plan de Emergencia	50.000	0	0,00%			
	956	Puente Colonia Buenos Aires	3.618	0	0,00%			
	956	Puente Colonia Buenos Aires	2.394	0	0,00%			
	000	Funcionamiento	159.552	60.743	38,07%			
<b>TOTAL UNIDAD EJECUTORA 001</b>			<b>489.015</b>	<b>218.376</b>	<b>44,66%</b>	<b>160.000</b>	<b>172.976</b>	<b>108,11%</b>
P 008	999	Mantenimiento y conservacion de la red	270.537	192.327	71,09%			
	922	Gs asesorias, cpras de equipos y vehiculos	2.643	0	0,00%			
<b>TOTAL PROGRAMA 008</b>			<b>273.180</b>	<b>192.327</b>	<b>70,40%</b>	<b>270.537</b>	<b>218.679</b>	<b>80,83%</b>
003	000	Funcionamiento	287.282	145.107	50,51%			
	722	Rutas Varias	30	0	0,00%			
	725	Fortalecimiento institucional	13.215	0	0,00%			
	730	Inversión de ejercicios anteriores	1.229	0	0,00%			
	750	Rutas	1.781.387	726.190	40,77%			
	752	Puentes	38.779	0	0,00%			
	754	Seguridad Vial	205.486	101.474	49,38%			
	777	Ruta 1: Libertad-Colonia	935	0	0,00%			
	855	Mantenimiento del Programa	2.188.505	1.572.910	71,87%			
	908	Asistencia Técnica	20.215	6.868	33,97%			
<b>TOTAL UNIDAD EJECUTORA 003</b>			<b>4.537.063</b>	<b>2.552.549</b>	<b>56,26%</b>	<b>2.724.542</b>	<b>2.385.995</b>	<b>87,57%</b>



004	000	Funcionamiento	68.102	47.661	69,98%			
	745	Estudios de Previsión y Contralor de Obras	879	371	42,21%			
	756	Mejoramiento Institucional	2.643	247	9,35%			
	757	Puertos y Vías Navegables	508.104	129.100	25,41%			
	760	Rec.Hídricos, Mat.Fluviales, Ob. Hidráulicas	37.400	28.736	76,83%			
	856	Mantenimiento del Programa	146.912	115.763	78,80%			
<b>TOTAL UNIDAD EJECUTORA 004</b>			<b>764.040</b>	<b>321.878</b>	<b>42,13%</b>	<b>354.500</b>	<b>318.871</b>	<b>89,95%</b>
005	000	Funcionamiento	71.093	42.257	59,44%			
	758	Adq. Inmuebles, equipos, herramientas, ropa trabajo, etc.	40.000	2.779	6,95%			
	761	Reg. de part. de obras ejec. por el sist. de adm. directa	2.000	0	0,00%			
	763	Renovación del parque automotor	1.500	0	0,00%			
	764	Obradores y sedes DN de Arquitectura	190	0	0,00%			
	857	Plan de mantenimiento	202.754	152.676	75,30%			
	925	Refacciones y adecuaciones edificios MTOP	0	0	0,00%			
<b>TOTAL UNIDAD EJECUTORA 005</b>			<b>317.537</b>	<b>197.712</b>	<b>62,26%</b>	<b>201.500</b>	<b>177.185</b>	<b>87,93%</b>
006	000	Remuneraciones	10.932	8.177	74,80%			
	765	Expropiaciones para Obras	47.545	12.660	26,63%			
	845	Adquisición de vehiculos	201	0	0,00%			
	858	Gastos de mantenimiento	17.185	16.805	97,79%			
	926	Equip. archivo grafico y material topográfico	468	0	0,00%			
	927	Equipamiento oficina	260	98	37,69%			
	934	Coord. Difusión, ext.e investigación aplicada	104	0	0,00%			
	935	Des.de bases y equip. de redes informáticas	387	154	39,79%			
	936	Desarrollo tecnológico y capacitación	130	0	0,00%			
	937	Desarrollos de sistemas micrográficos	1.157	850	73,47%			
	938	Automatización y regularización de gestión	205	0	0,00%			
939	Infraestructura Nac. De datos espac.	1.308	268	20,49%				
<b>TOTAL UNIDAD EJECUTORA 006</b>			<b>79.882</b>	<b>39.012</b>	<b>48,84%</b>	<b>42.000</b>	<b>22.393</b>	<b>53,32%</b>



007	000	Funcionamiento	137.129	121.074	88,29%			
	766	Mantenimiento de balanzas	120.597	97.131	80,54%			
	769	Controles de pesaje I.T.V.	11.650	3.650	31,33%			
	849	Asistencia Técnica	372	157	42,20%			
	850	Serv. de transporte por carretera	3.381	2.396	70,87%			
	859	Mantenimiento del programa	111.037	90.903	81,87%			
	860	Desarrollo plan director Área Metrop. Mdeo	62.400	193	0,31%			
	862	Fortalecimiento Institucional	6.239	3.921	62,85%			
	903	Seguridad en el tránsito	372	63	16,94%			
<b>TOTAL UNIDAD EJECUTORA 007</b>			<b>53.177</b>	<b>319.488</b>	<b>70,50%</b>	<b>230.000</b>	<b>201.927</b>	<b>87,79%</b>

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

### c. Objetos del gasto con mayor ejecución.

Cuadro 9. Objeto del gasto de funcionamiento del inciso con mayor ejecución. Año 2008 y enero - octubre 2009 en miles de pesos

Objeto Del Gasto/auxiliar: código y descripción	Año 2008 en miles de pesos			Año 2009 en miles de pesos		
	Monto ejecutado	% del gasto de funcionamiento.	% acumul.	Monto ejecutado Ene-Oct	% del gasto de funcionamiento.	% acumul.
211 ANTEL	22.250	10,91%	10,91%	18.591	8,56%	8,56%
212 OSE	9.731	4,77%	15,68%	10.773	4,96%	13,52%
213 UTE	64.831	31,78%	47,46%	59.938	27,60%	41,12%
214 GASEBA	69	0,03%	47,49%	48	0,02%	41,14%
579/014 Subsidio boletos estud.area metrop.	83.622	40,99%	88,48%	84.093	38,72%	79,86%

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



---

## **d. Conceptos de recaudación: normativa y utilización**

### **i. Dirección Nacional de Hidrografía**

El Art. 322 de la Ley 16.736, fije los conceptos de recaudación que integran el FINTOP.  
Por Art. 11 de la Ley 18.046, pasó a ser rentas generales.

- Servicios Portuarios.  
Decreto 549/008 - 11/11/08  
Tarifario Puertos Deportivos y Comerciales:
  - Amarras
  - Energía Eléctrica
  - Agua Potable
  - Guardería
  - Uso Grúa
  - Uso Suelo, Alquiler Boxes
  - Duchas
  - Botada y Varada
  - Cartas Náuticas
  - Camping
  - Golf
  - Cancha Paleta
  - Etc.
  
- Embarque y desembarque de embarcaciones de Cruceros.  
Decreto 498/008 – 20/10/08.
  
- Uso Travelift. Decreto 421/08 – 03/09/08.
  
- Extracción materiales. Decreto 502/987 -2/09/87.
  
- Venta de cartas náuticas. R/S MTOP 1/04/98.



## **ii. Dirección Nacional de Topografía**

CONCEPTO: Recaudación por venta de copias de planos de mensura

NORMATIVA: Decreto N° 526 del 15 de noviembre de 1989

UTILIZACION: Se vierte a Rentas Generales

## **ii. Dirección Nacional de Transporte**

- Servicios de custodia o acompañamiento. Art. 216, Ley 17.930 del 19 de Diciembre de 2005 y Dec.483/008 del 13 de Octubre de 2008. Lo recaudado se vuelca directamente a la C.U.N.
- Permisos, certificados y habilitaciones de la D.N.T. Art. 6, Decreto Ley 14.947 del 25 de Octubre de 1979 – Decreto 490/992 del 13 de Octubre de 1992 y concordantes. Lo recaudado se vuelca directamente a la C.U.N.
- Contravenciones de transporte de pasajeros. Decreto 356/989 del 26 de julio de 1989. Lo recaudado se vuelca directamente a la C.U.N.
- Contravenciones de transporte de cargas. Decreto 349/001 del 23 de julio de 2001. Lo recaudado se vuelca directamente a la C.U.N.
- Órgano de Control del Transporte de Cargas. Decreto 349/001 del 23 de julio de 2001. El 50% de lo recaudado se vuelca directamente a la C.U.N. y el remanente financia gastos de funcionamiento del mencionado Órgano.



## 10. SISTEMAS DE INFORMACIÓN MINISTERIAL

### a. Principales líneas de acción impulsadas en la materia en el actual período de gobierno

- Mejorar la infraestructura de Tecnologías de la Información
- Mejorar la formación del Personal de Tecnologías de la Información.
- Incorporar Sistemas de Información para algunos de los procesos y trámites de mayor importancia política

### b. Desafíos técnicos pendientes en la materia

- falta de personal técnico con competencias adecuadas, pobre
- infraestructura de tecnologías de la información y pobre vinculación entre los
- proyectos de tecnologías de la información y los objetivos estratégicos.

### c. Proyectos promovidos por el MTOP por Unidad Ejecutora

Tabla 7. Proyectos del MTOP por Unidad Ejecutora

#### Dirección Nacional de Transporte

Nombre Aplicación	Descripción	Objetivos	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Sistema de Control de Transporte	Sistema integrado al STM, permitirá el control en tiempo real de los vehículos del sistema de transporte metropolitano.	Controlar la calidad de servicio del STM en tiempo real.	Propietaria, integrada con los sistemas de IMM	Externo	Desarrollo instalación.

#### Dirección Nacional de Topografía

Nombre Aplicación	Descripción	Objetivos	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Sistema de Publicación de Planos en Internet	Consulta de planos de catastro por Internet para la ciudadanía.	Brindar al ciudadano información completa de planos de catastro.	Genexus/Web/Java/MySQL	Interno	Instalándose y correcciones menores



### Dirección Nacional de Vialidad

Nombre Aplicación	Descripción	Objetivos	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Dirección Nacional de Arquitectura					
Nombre Aplicación	Descripción	Objetivos	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado

### Dirección Nacional de Hidrografía

Nombre Aplicación	Descripción	Objetivos	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Sistema de gestión de Puertos Deportivos	Permitirá una visión consolidada de los servicios de todos los puertos deportivos dependientes de la Dirección Nacional de Hidrografía.	Poseer una única visión de los clientes de puertos deportivos. Permitir mejores servicios y mejor control.	Multi-tier distribuida. Base de datos centralizada en Montevideo pero con redundancia en los puertos más importantes y críticos.	Contratación de desarrollo.	Adjudicada

### Dirección General de Secretaría

Nombre Aplicación	Descripción	Objetivos	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Registro de Empresas	Registro y evaluación de Empresas de Obras para el estado. La versión definitiva está en desarrollo	Nacional. Mejorar la calidad de servicio e incorporar atención y trámite vía web	Integrador/Java/Web/Oracle	Externo	Desarrollo

Obs.: las Direcciones de Arquitectura y la Dirección Nacional de Vialidad no tienen proyectos en curso.



#### d. Sistemas de información existentes

Tabla 8. Software Instalado en Dirección General de Secretaría Desarrollos Propios y Tercerizados

Nombre Aplicación	Descripción	Alcance	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Consultas Haberes históricos	Consulta de Históricos de Sueldos y Haberes para los trámites jubilatorios.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Oracle Forms	Interno	Producción
SCLlamadas (Sistema de Gestión de Llamadas)	Sistema de control de la facturación de ANTEL. Permite el control de las llamadas facturadas.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/DBF	Interno	Producción
Banco Mundial	Gestión de Proyectos Financiados	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Desuso
BID	Gestión de Proyectos Financiados	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Desuso
Certificaciones Médicas	Gestión de Certificaciones médicas.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
Certificados de Obras	Gestión de Obras por Convenios	Convenios de la Dirección General de Secretaría.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Desarrollo
Convenios	Sistema de gestión de Proyectos de Convenios.	Nacional.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
Evolución de funcionarios	Información y estadísticas sobre el conjunto de funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
Farmacia	Sistema de farmacia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción





Nombre Aplicación	Descripción	Alcance	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Guardería			Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
Inventario	Sistema de Inventario para la Dirección General de Secretaría.	Dirección General de Secretaría.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Testeo
Inventario de vehículos	Gestión de Inventario de Vehículos		Genexus/CS/Oracle	Interno	Desuso
Laboratorio			Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
Odontología	Sistema de gestión de pacientes odontológicos para funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
Registro de Empresas	Registro y evaluación de Empresas de Obras para el estado.	Nacional.	Genexus/CS/Oracle	Interno	En producción una versión acotada.
Servicio Médico	Sistema de gestión de pacientes médicos para funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
SGVAC(Sistema de gestión de colonia de vacaciones)	Sistema de Hotelería y facturación para la Colonia de Vacaciones.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
Sistema de consulta de planos	Sistema de Biblioteca de Planos		Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción



Nombre Aplicación	Descripción	Alcance	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Sistema de registro Notarial	Registro de Depósitos de Garantía, Vehículos y otros documentos que debe controlar el Departamento Notarial.	Departamento Notarial. Dirección General de Secretaría.	Genexus/CS/Oracle	Interno	En producción y desarrollo evolutivo
Sistema de seguimiento de Sumarios y Jucios	Sistema para la gestión, control y seguimiento de Jurídica.	Departamento de Jurídica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Desarrollo
Viáticos	Sistema de solicitud y pago de viáticos para viajes de funcionarios. Versión vieja en Producción	Ministerio de Transporte y Obras Públicas a excepción de Dirección Nacional de Vialidad.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Producción
Viáticos	Sistema de solicitud y pago de viáticos para viajes de funcionarios. Versión nueva en desarrollo. Hay versión vieja en producción.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas a excepción de Dirección Nacional de Vialidad.	Genexus/CS/Oracle	Interno	Desarrollo
Concursos	Sistema de Incripciones y sorteos de Concursos de Trabajo.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	PHP/Delphi/MySQL	Interno	Producción
Contabilidad Proyectos (Memory)	Contabilidad de Proyectos por Convenio.	Convenios	Delphi Propietario	Externo	Producción
Sueldos	Sistema de Sueldos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Genexus/CS/Oracle	Externo	Producción



Nombre Aplicación	Descripción	Alcance	Arquitectura	Desarrollo Interno Externo	Estado
Sistema de reserva de amarras y facturación	Sistema de gestión de Puertos Deportivos	Puertos Deportivos de la Dirección Nacional de Hidrografía.	Genexus/Java/ Web/Oracle	Externo	Licitación
Registro de Empresas	Registro y evaluación de Empresas de Obras para el estado. La versión definitiva está en desarrollo	Nacional.	Integradoc/Java/ Web/Oracle	Externo	Desarrollo
HelpCenter (Lotus Notes)	Sistema de Mesa de Ayuda e Incidentes del Departamento de Informática.	Dirección General de Secretaría.	Lotus Notes	Externo	Producción
Seguimiento de Expedientes	Sistema de Seguimiento de Expedientes (No electrónico)	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Lotus Notes	Externo	Producción
COMBE (control de vehículos)	Control de vehículos y consumo de combustible.	Dirección General de Secretaría.	Propietario	Externo	Producción
Contabilidad Patrimonial Sistemas Informáticos)	Sistema de Gestión de Contabilidad Patrimonial.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Propietario	Externo	Producción
Planificación de obras (Convenios)	Planificación de Obras por Convenio.	Convenios.	Propietario	Externo	Producción
Char	Sistema de control de llamadas de la central telefónica. Con el anterior permite el control de llamadas realizadas.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Propietario.	Externo	Producción

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



### De base

Linux (Varios Distros: Ubuntu, Suse, RedHat, Debian,...)

Windows 2000 Professional

Windows XP Professional

Windows 2000 Server

Oracle 10i

Lotus Notes

MySQL 5

### De Oficina

Msoffice 2000 Professional, Msoffice 2003 Professional, OpenOffice.

Tabla 9. Características de los sistemas de información del MTOP

Sistemas de información	Tiene	Están integra- dos a nivel ministerial?	Están integra- dos con otros sistemas?	Especifique
De gestión presupuestal	Sí	No	No	Solo se manejan presupuestos de algunos proyectos y rubros
Financiero contable	Sí	No	No	Solo se manejan contabilidad de algunos proyectos y rubros, el resto se gestiona mediante SIIF
De Gestión Humana	Sí	No	Sí	Será reemplazado próximamente por el SGH
De Monitoreo operativo	No	No	No	Muy pocas áreas tienen monitoreo operativo. Generalmente solo las técnicas como Tecnologías de la Información, Ingeniería y Arquitectura y no en todas sus áreas.
De monitoreo estratégico	No	No	No	No hay desarrollada una cultura de Gestión Estratégica dentro de la Organización.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

El MTOP tiene Plan Director de Informática.

El Plan Director de las unidades 001, 003 y 004 están aprobados y fueron enviados para su registración/ revisión a AGESIC. Los de las Unidades 005 y 006 se encuentran en proceso final.



## 11. MEJORA DE PROCESOS

Tabla 10. Líneas de acción promovidas

Nombre	Descripción	Estado	Fecha prevista de fin
CIRHE	Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas	Completado	
UCIC	Unidad de Coordinación de Inspecciones y Controles	Completado	
UGC	Unidad de Gestión de Contravenciones	Completado	
CIARU	Centro Integral de Atención y Respuesta al Usuario	Diseño	Julio/2010
Avales Técnicos	Procedimiento para habilitar técnicamente vehículos remolcados y modificaciones de estructura	Completado	
Homologación de vehículos	Procedimiento para habilitar técnicamente vehículos automotores	Implementación	Julio/2010
Laboratorio de pesaje	Control metrológico de los puestos de pesaje de vehículos en rutas nacionales	Completado	
Monitoreo de servicios	Centro de control satelital de servicios de transporte público de pasajeros	Implementación	Marzo/2010
GEDNT	Programa informático integral de la DNT	Implementación	Permanente
GEPIG	Programa de gestión de permisos internacionales de carga	Completado	
GEPOP	Programa de gestión de permisos ocasionales de pasajeros	Completado	
GEPES	Programa de gestión de permisos especiales de carga	Implementación	Marzo/2010
Call - Center	Recepción de consultas, quejas, denuncias y sugerencias	Activo	Sin fecha previa

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

### a. CIRHE (Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas)

#### i. Objetivo y alcance

El Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas fue creado con el fin de unificar en una sola oficina y en un único espacio físico todos los pasos necesarios para que una empresa obtenga los documentos que acreditan que puede realizar transporte de cargas o pasajeros.



Se habilitan anualmente unas 10.000 empresas y 40.000 vehículos nacionales de transporte de cargas y pasajeros, y se autorizan los apoderados de las empresas tanto nacionales como extranjeras que realizan tráfico con nuestro país.

El objetivo principal es facilitar la tramitación, realizar un mejor control de los documentos emitidos y mejorar la calidad del contenido de los mismos.

## ii. Descripción

Tabla 11. Actividades de mejora de procesos del MTOP

Actividad	Responsable	Fecha Inicio	Fecha Fin
Unificación de las oficinas	Dirección General de Transporte por Carretera	Abr.05	Oct.05
Incorporación de becarios	Dirección General de Secretaría	Oct.05	Oct.06
Reacondicionamiento del espacio físico	Dirección de Arquitectura	Nov.06	Mar.07
Asesoramiento OPP - LATU Presentación al Primer Premio de Calidad de Atención a la Ciudadanía	Dirección General de Transporte por Carretera – Dirección del CIRHE	Ene.09	Jul.09
Incorporación de personal	Dirección General de Secretaría	Oct.08	Set.09
Presentación al Segundo Premio de Calidad de Atención a la Ciudadanía	Dirección General de Secretaría	Nov.09	

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## iii. Resultados alcanzados

Se ha eliminado el otorgamiento sistemático de permisos provisorios. Se ha disminuido los errores, incompatibilidades, falta de datos, con que se otorgaban los permisos de circulación. Se ha disminuido el tiempo de otorgamiento de los permisos definitivos. El usuario no tiene que peregrinar por varias oficinas para habilitar su empresa y sus vehículos, sino que inicia y termina el trámite en el CIRHE (control administrativo, análisis de deudas, estudio notarial, pago y obtención de los documentos en el mismo lugar físico).



Tabla 12. Impactos negativos de la línea de acción

Descripción del Impacto	Estado	Acción tomada / Acción a tomar
Concentración del público	Resuelto parcialmente	Se amplió y ordenó el calendario de renovación de documentación. Se creó una confortable sala de espera. Se está analizando la posibilidad de solicitar citas a través de la página WEB.
Imposibilidad de completar la solicitud por falta de información sobre requisitos a cumplir.	Resuelto parcialmente	Se mejoraron los instructivos, a los que se dio amplia difusión y se pusieron en la página WEB de la DNT. Es necesario mejorar la atención telefónica.
Imposibilidad de completar la solicitud por falta de conocimiento del estado irregular de la empresa o sus vehículos.	Resuelto parcialmente	Está en vías de implementación el otorgamiento a las empresas de una clave de acceso al sistema informático, a efectos de puedan consultar su situación vía Internet.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## b. UCIC (Unidad De Coordinación de Inspecciones y Controles)

### i. Objetivo y alcance

El objetivo de la Unidad de Coordinación de Inspecciones y Controles es la de coordinar la actividad de los funcionarios inspectores que dependen del Área Inspectiva propiamente dicha y de otros funcionarios de la DNT que se desempeñan en ocasiones como controladores, de forma de sumar esfuerzos, aunar criterios y aumentar el campo de acción y la presencia de la DNT en todo el país.

La intención es avanzar en la planificación, gestión y evaluación de todas las funciones de inspección y contralor de los servicios de cargas y pasajeros que son competencia de la Dirección Nacional de Transporte, y jerarquizar el Cuerpo Inspectivo de la DNT asegurando al administrado, tanto usuario del sistema de transporte como empresa transportista, la transparencia, eficiencia y eficacia del mismo.



Tabla 13. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha Inicio	Fecha Fin
Creación de la Unidad de Coordinación de Inspecciones y Controles	Dirección Nacional de Transporte	Marzo de 2007	Junio de 2007
Decreto 433/008 sobre categorización de los servicios de custodia y determinación de los costos para las empresas y de las retribuciones de los custodias	Comisión interna multidisciplinaria conformada por la Dirección Nacional de Transporte	Junio de 2006	Octubre de 2008
Elaboración del Manual de Instrucciones para Inspectores que se desempeñan en las estaciones de pesaje fijas de la DNT y dictado de los primeros cursos	Asesoría de Ingeniería de Transporte – Personal de la empresa operadora del sistema de pesaje	Setiembre de 2007	Diciembre de 2007
Reglamento para la realización de servicios de custodia	Comisión interna multidisciplinaria conformada por la Dirección Nacional de Transporte	Febrero de 2008	Febrero de 2009

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

### iii. Resultados alcanzados

Aumentó la presencia de los funcionarios de la DNT en el territorio nacional ya sea a partir de controles en puestos de pesajes fijos y móviles, así como en los controles de tránsito que se realizan en todo el país. El nuevo sistema informático en las estaciones de pesaje permite realizar una tarea de control de mayor alcance.

A partir de la supervisión de todos los controles desde una misma oficina se logró unificar los criterios de trabajo, que no eran uniformes entre las áreas que tenían atribuciones de contralor en rutas nacionales.

Tabla 14. Impactos negativos de las acciones

Descripción del Impacto	Estado	Acción tomada / Acción a tomar
Reclamos de las empresas transportistas que actúan fuera del sistema	Resuelto parcialmente	Se han otorgado plazos para regularizar y facilidades para el pago de las sanciones impuestas
Falta de personal	Resuelto parcialmente	Se realizaron un llamado interno y está en ejecución un concurso externo para proveer de nuevos inspectores.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.





## c. UGC (Unidad de Gestión de Contravenciones)

### i. Objetivo y alcance

La Unidad de Gestión de Contravenciones fue creada con el fin de unificar en una sola oficina todos los pasos necesarios para la tramitación de las contravenciones: ingreso al sistema informático, tasación, notificación a la empresa del monto de la contravención, recepción de eventuales descargos, análisis jurídico, resolución, notificación a la empresa de la resolución.

Asimismo es la encargada del cobro de la sanción impuesta - al contado o a través de la generación de un convenio de pago - y de promover, si corresponde, el envío de los antecedentes al Ministerio a efectos de tramitar su cobro por vía judicial.

El objetivo principal es definir un responsable de la tramitación de una contravención y disminuir el tiempo que dura la misma, evitando que las contravenciones queden sin efecto por aplicación de la Ley 17.296, que establece como máximo dos años para su tramitación.

Tabla 15. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha Inicio	Fecha Fin
Unificación de las tareas que realizaban varias oficinas de la DNT en la UGC, a través de la creación de la Unidad.	Dirección Nacional de Transporte	01/06/07	10/12/07
Generación de un procedimiento unificado que abarcara toda la gestión de las contravenciones.	Dirección General de Transporte por Carretera, División Fiscalización	01/06/07	10/12/07
Incorporación de becarios	Dirección General de Secretaría	01/12/07	01/05/08
Reacondicionamiento del espacio físico	Dirección Nacional de Arquitectura y Dirección Nacional de Transporte	01/12/07	Sin finalizar
Incorporación de personal permanente y eventual	Dirección Nacional de Transporte	01/12/07	Sin finalizar

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



### iii. Resultados alcanzados

Se disminuyó el tiempo de la tramitación a tres meses si no se presentan y seis meses si se presentan descargos.

Se han disminuido sensiblemente los errores e incompatibilidades en virtud de que se ha establecido en las boletas que se ingresan manualmente un procedimiento que incluye una exhaustiva investigación de la situación registral de los vehículos previamente a su ingreso al sistema informático. Asimismo en los puestos de control fijos de la DNT donde hay acceso al sistema informático de la DNT, las boletas son ingresadas directamente al sistema y los datos controlados automáticamente.

Se ha facilitado la notificación, al utilizarse el procedimiento vía fax. Paralelamente se ha establecido como requisito para la realización de diversos trámites en la DNT la obligación de notificarse de los asuntos que tiene pendientes la empresa. Se están realizando gestiones para promover la notificación por correo electrónico. Se ha mejorado el sistema informático que permite emitir resoluciones y la atención al público, siendo personalizada y habiéndose mejorado el espacio físico.

Tabla 16. Impactos negativos de las acciones

Descripción del Impacto	Estado	Acción tomada / Acción a tomar
La unidad se encuentra funcionando en espacios físicos ubicados en dos pisos diferentes.	Pendiente de resolución	
	Está previsto el traslado de las oficinas a un único espacio físico ubicado en el entrepiso, próximo al CIRHE.	
Falta de personal	Pendiente de resolución	Se ha solicitado personal tanto permanente como becarios con adecuados niveles de capacidad, capacitación y responsabilidad para las distintas tareas que tiene a cargo la unidad.
Programa informático con deficiencias	Pendiente de resolución	Está prevista la mejora del sistema informático, utilizando un lenguaje más amigable y que permita obtener mejores reportes.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



## d. Avaluos técnicos

### i. Objetivo y alcance

Cuando a un vehículo se le modifican sus características originales (por ejemplo transformación de camión a tractor y viceversa, agregado de ejes, cambio de tipo de caja, etc.) o cuando se da el alta de un vehículo remolcado, es necesario asegurar que esa modificación o construcción es técnicamente aceptable.

En el procedimiento de aval técnico se establecen con precisión los requisitos necesarios para que los cambios de estructura o las altas de vehículos remolcados sean autorizados, así como las responsabilidades que competen a cada parte (empresa transportista, fabricante original, taller que realiza el trabajo, supervisión profesional).

Tabla 17. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha Inicio	Fecha Fin
Instructivo para presentación de aval técnico	Asesoría de Ingeniería de Transporte	Mayo de 2006	Diciembre de 2006
Modificación normativa - Decreto 533/08	Asesoría de Ingeniería de Transporte - Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Enero de 2007	Noviembre de 2008
Implantación del procedimiento	CIRHE - SUCTA	Diciembre de 2008	Marzo de 2009
Coordinación informática	CIRHE – Departamento de Informática - SUCTA	Junio de 2009	En ejecución

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

### iii. Resultados alcanzados

Los avales técnicos siguen un procedimiento establecido con precisión, indicándose para cada situación qué debe presentarse y cómo. Puede hacerse un seguimiento del tiempo de resolución de un aval, quedando registradas las razones de demoras o rechazos. Se puede detectar diferencias o incongruencias entre documentación presentada y el vehículo, ya que la inspección técnica se realiza una vez analizado el aval técnico y no con anterioridad como se hacía antes de la implantación del actual procedimiento.



El trámite se presenta en el CIRHE que es la oficina encargada de emitir la documentación que habilita al vehículo a realizar transporte y una vez aprobado el aval técnico, es esta oficina la que recibe la comunicación y está en condiciones de otorgar dicha documentación.

Tabla 18. Impactos negativos de las acciones

Descripción del Impacto	Estado	Acción tomada / Acción a tomar
Dificultades en el envío de trámites del CIRHE a SUCTA.	Resuelto parcialmente	Se implementó locomoción diaria.
Está previsto escanear los trámites y realizar el envío en forma informática.		
Demoras en la recepción del resultado del aval.	Pendiente de resolución	En el nuevo sistema informático que estará interconectado con SUCTA quedará automáticamente registrado el resultado del aval.
Necesidad de llevar registros manuales	Pendiente de resolución	En el nuevo sistema informático está previsto que sean automáticos.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## e. Homologación de vehículos

### i. Objetivo y alcance

Los vehículos automotores que vayan a utilizarse para realizar transporte de cargas o pasajeros deben cumplir con la normativa de pesos máximos y dimensiones y las normas generadas en el ámbito del MERCOSUR sobre seguridad activa y pasiva, de forma de proteger la infraestructura y no afectar la seguridad en la circulación vial. Además deben cumplir con normativas ambientales en relación a las emisiones de sus motores. Los fabricantes de vehículos o sus representantes en el Uruguay, deben por tanto comunicar las características de los vehículos que introducen al mercado indicando las normas con que los mismos se han fabricado.

El procedimiento de Homologación de Vehículos apunta a dar certeza de que los vehículos que se utilizan para realizar transporte de cargas o pasajeros, son seguros y amigables para la infraestructura y el medio ambiente, y a recoger la información imprescindible para la emisión de la documentación que expide la DNT.



Tabla 19. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha Inicio	Fecha Fin
Normativa sobre emisión de motores – Decreto 111 /008	Dirección Nacional de Transporte – Asesoría de Ingeniería de Transporte	Junio de 2007	Febrero de 2008
Instructivos para la gestión de la homologación de motores de vehículos de transporte	Asesoría de Ingeniería de Transporte	Agosto de 2008	Diciembre de 2008
Normativa sobre homologación de vehículos automotores - Decreto 603/008	Asesoría de Ingeniería de Transporte - Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Enero de 2007	Diciembre de 2008
Definición e implantación del procedimiento de homologación	Asesoría de Ingeniería de Transporte - SUCTA	Octubre de 2009	Julio de 2010

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## ii. Resultados alcanzados

El procedimiento de homologación de motores está implantado y los vehículos pesados y semipesados de transporte de carga y pasajeros que se importan actualmente en nuestro país cumplen con las normas de emisión Euro III. Las empresas fabricantes de vehículos o sus representantes están comenzando a presentar la documentación de los vehículos de transporte en el formato establecido en el Decreto 603/008, en lugar del tradicional folleto de carácter comercial que acostumbraban entregar anteriormente. Una vez que esté plenamente implantado se podrá saber con certeza, de antemano, todas las características de los vehículos, lo que permitirá la asignación correcta de pesos por eje y totales y el tipo de carga que puede transportar el vehículo, facilitando la posterior tramitación de los permisos de circulación o cédulas de identificación.



Tabla 20. Impactos negativos del proceso

Descripción del Impacto	Estado	Acción tomada / Acción a tomar
Resistencia de los representantes de los fabricantes para proporcionar toda la documentación en los términos que exige el Decreto.	Resuelto parcialmente	Se mantienen contactos con los representantes de los fabricantes para concientizarlos de la importancia del cumplimiento de formalidades documentales y normativas.
El Decreto no resuelve por sí solo las debilidades institucionales existentes en Uruguay para garantizar la calidad y eficacia de los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos de transporte que se importan o arman en Uruguay.	Pendiente de resolución.	Se han mantenido varias reuniones con la Dirección Nacional de Industrias a efectos de definir líneas de acción en la materia.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## f. Laboratorio de pesaje

### i. Objetivo y alcance

Para el MTOP, la línea de acción desarrollada tiene como objetivo asegurar la transparencia técnica del sistema de medición de pesos de vehículos en rutas nacionales y Pasos de Frontera. Mediante el equipamiento y personal del Laboratorio de Pesaje se realiza la verificación inicial o verificación en servicio de las balanzas fijas punitivas que operan en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de acuerdo a los requisitos establecidos en el Reglamento Técnico Metrológico de Instrumentos para Pesaje de Vehículos de Transporte por Carretera en Movimiento (Decreto 500/006).



Tabla 21. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha Inicio	Fecha Fin
Aprobación del Decreto N° 500/006 Reglamento Técnico Metrológico de Instrumentos para Pesaje de Vehículos de Transporte por Carretera en Movimiento.	Asesoría de Ingeniería de Transporte - Dirección de Metrología Legal del LATU	Junio de 2006	Diciembre de 2006
Aprobación del Decreto 311/007 que establece modificaciones al Reglamento de Límites de Peso (Dec. 326/986).	Asesoría de Ingeniería de Transporte	Marzo de 2007	Setiembre de 2007
Convenio marco MTOP-LATU que formalizó el proceso de certificación metrológica de los instrumentos de pesaje instalados en estaciones fijas de control y la asistencia técnica del LATU al MTOP.	Asesoría de Ingeniería de Transporte - Dirección de Metrología Legal del LATU	Setiembre de 2007	Marzo de 2008
Reubicación e instalación de nuevos puestos de pesaje, y actualización de los equipos de medición de pesos y dimensiones y del software gestión.	Asesoría de Ingeniería de Transporte	Junio de 2008	Febrero de 2010
Desarrollo de actividades necesarias para obtener la acreditación por parte del OUA, según la norma ISO 17.025, de dos ensayos que se efectúan en el Laboratorio de Pesaje.	Asesoría de Ingeniería de Transporte con asistencia técnica del LATU	Abril de 2009	Marzo de 2010

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## ii. Resultados alcanzados

Se han eliminado los cuestionamientos sobre la transparencia técnica del sistema de pesaje. El sistema de medición de pesos en rutas nacionales dispone de grandes fortalezas técnicas que se pueden resumir en calidad técnica del equipamiento y del software y en la aptitud técnica de los involucrados: el operador privado tiene certificación ISO 9000 y acreditación ISO 1702; el Laboratorio de Pesaje de la DNT con asistencia técnica del LATU se está preparando para obtener la acreditación según la norma ISO 17025, lo que contribuye a la mejora de la calidad de las tareas y del



ambiente de trabajo y hace viable las políticas del MTOP sobre preservación del patrimonio vial del país.

Tabla 22. Impactos negativos del proceso

Descripción del Impacto	Estado	Acción tomada / Acción a tomar
Resistencia de las empresas transportistas de carga, que pretenden superar los pesos máximos admitidos	Resuelto parcialmente	Se atiende permanentemente a los transportistas, explicándoles los beneficios a largo plazo del sistema de control
Exigencia de recursos financieros para mantener la acreditación del Laboratorio y la mejora continua de su gestión	Resuelto	Realizar las previsiones en la próxima Ley de Presupuesto Nacional

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## g. Monitoreo de servicios - Centro de Monitoreo y Control Operativo de Servicios Regulares de Pasajeros

### i. Objetivo y alcance

El Centro de Monitoreo y Control Operativo de Servicios Regulares de Pasajeros permitirá realizar el control operativo de los servicios regulares en forma integral, realizando el seguimiento satelital de los vehículos que cumplen dichos servicios. Se complementa con la incorporación de nueva tecnología como equipos electrónicos para la venta de boletos, cuyo diseño se coordina con la Intendencia Municipal de Montevideo. El monitoreo de servicios se realizará en principio para el transporte regular metropolitano, extendiéndose luego al resto del sistema de transporte de pasajeros. La información que se recibirá on line incluirá datos como recorrido real de las unidades, pasajeros transportados, velocidad, horarios de salidas, llegadas y pasadas por puntos intermedios, etc. lo que permitirá determinar el grado de cumplimiento de los servicios y proporcionará datos para analizar la correspondencia entre oferta y demanda.

Está prevista la posibilidad de poder mantener un contacto inmediato con la unidad que está realizando el servicio.





Tabla 23. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Avance
Definición de las prestaciones de las nuevas tecnologías en el transporte metropolitano, en coordinación con la IMM.	Dirección Nacional de Transporte, Dirección General de Transporte por Carretera y Departamento de Informática	Completadas primeras etapas
Elaboración del Documento con las reglas del negocio.	Dirección General de Transporte por Carretera y Departamento de Informática	Completado
Programa de Monitoreo	Departamento de Informática	Completado
Adquisición de un GPS	Dirección General de Transporte por Carretera	Completado
Geo - posicionamiento de paradas y recorridos	Dirección General de Transporte por Carretera	En gestión
Diseño e instalación del Centro de Monitoreo	Dirección Nacional	En gestión
Incorporación de personal especializado	Dirección Nacional	En gestión
Divulgación a las empresas, conductores y sociedad civil	Dirección Nacional	En gestión

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## ii. Resultados alcanzados

El Centro de Monitoreo se encuentra en fase de implementación. Un aspecto positivo es el alto grado de conocimiento de la situación real del sistema de transporte de pasajeros que permitirá el Centro de Monitoreo, lo que posibilitará tomar acciones y medir resultados.

## iii. Impactos negativos y riesgos del proyecto

El funcionamiento del Centro de Monitoreo está sustentado en altos niveles de complejidad informática. Depende de la transmisión de datos por tecnología celular, lo que no es controlado por esta Unidad Ejecutora. Las empresas de transporte de pasajeros han acompañado el proyecto, pero la incorporación de la tecnología se ha realizado lentamente. Es necesaria la comprensión por parte de los conductores de los beneficios del proyecto, ya que podrían sentirse “vigilados”. En ese sentido es importante el papel que jueguen las gremiales involucradas.



## h. CIARU (Centro de Información, Atención y Respuesta al Usuario)

### i. Objetivo y alcance

El objetivo del Centro de información, atención y respuesta al usuario es permitir una comunicación mejor y más profunda con la comunidad. Tendrá su acción basada en la capacidad de “Escucha “ y capacidad de” Propuesta”. Está destinada a brindar información a los usuarios sobre el sistema de transporte, normas, derechos, opciones, así como a recibir inquietudes, necesidades, reclamos y quejas. Será la responsable de la comunicación de la DNT con la comunidad y la encargada de recibir en primera instancia a comisiones vecinales, centros educativos, instituciones privadas o estatales que representen al usuario, etc. Está previsto que tenga un protocolo de actuación que asegure que se le ha dado respuesta a las solicitudes o problemas planteados, proponiendo, si fuera necesario, la realización de inspecciones o promoviendo modificaciones a los servicios establecidos. Las formas de comunicación serán tanto personal como telefónica o por medios electrónicos.

Tabla 24. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Avance
Diseño del Proyecto, Objetivos		
Áreas internas	Dirección Nacional – Dirección General de Transporte por Carretera	En gestión
Diseño del Programa informático	Dirección General de Transporte por Carretera – Departamento de Informática	En gestión
Determinación del necesidad de RRHH y RR Materiales – Espacio físico	Dirección Nacional – Dirección General de Transporte por Carretera	En gestión
Instalación del Centro	Dirección Nacional – Dirección General de Transporte por Carretera	En gestión

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

### ii. Resultados alcanzados

El proyecto CIARU se encuentra en etapa de diseño. Un aspecto positivo es la alta valoración que, para los usuarios del servicio, tendrá este nuevo Centro.



### iii. Impactos negativos y riesgos del proyecto

Debe asegurarse la respuesta a cada planteamiento, lo que en algunos casos va a incidir en el resto de la organización, que puede no acompañar el proceso. El usuario puede sentirse insatisfecho, porque la respuesta no es la que esperaba, por lo que es necesario contar con personal altamente capacitado. La gran mayoría de las gestiones seguramente involucren al transporte público de pasajeros, por lo que deben establecerse canales fluidos de comunicación con las mismas.

### **i. GEDNT (Programa informático integral de la DNT)**

#### **i. Objetivo y alcance**

El objetivo del programa GEDNT es contar con un único sistema informático en la DNT que integre todos los sistemas informáticos que se manejan actualmente en la Institución.

En él van a integrarse los actuales módulos GEPIC, GEPOP, GEPES que constituyen líneas de acción que se describen específicamente, así como los programas que se están elaborando para la gestión de registración y habilitación de empresas y vehículos y los de gestión de contravenciones. El objetivo es que todos los programas que se desarrollen utilicen una misma plataforma tecnológica y sean accesibles, de acuerdo a los perfiles que se definan, a cualquier área de la DNT. Esta concepción se inició en el año 2007 y ha tenido avances parciales que se describen en las líneas GEPIC, GEPOP y GEPES.

### **j. GEPIC (Gestión de Permisos Internacionales de Cargas)**

#### **i. Objetivo y alcance**

Por medio del GEPIC (programa de gestión de permisos internacionales de carga) se aseguró que la tramitación y expedición de los Certificados de Idoneidad, modificaciones de flota, Permisos Complementarios, Permisos Ocasionales, Permisos de Transporte Propio, cumplieran con la reglamentación vigente. Este procedimiento es aplicable al estudio, emisión y autorización de todos los Documentos que se otorgan a empresas uruguayas y extranjeras a los efectos de su habilitación para realizar transporte de carga por carretera en los tráficos con los diferentes países de la región.



La información contenida en esta base de datos puede ser utilizada por las jerarquías y áreas interrelacionadas con esta División a fin de hacer un seguimiento de la evolución del transporte de cargas en general. El sistema informático vuelca la información referente a empresas y vehículos nacionales y extranjeros al sistema informático Lucía de la Dirección Nacional de Aduanas.

Tabla 25. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha inicio	Fecha fin
Diseño del Proyecto, Objetivos Diseño del Programa informático	Consultora CONEX-UTE/ Dirección Nacional de Transporte	Marzo de 2004	Agosto de 2004
Implantación del Proyecto Piloto	Dirección Nacional de Transporte y Dirección General de Transporte por Carretera	Agosto de 2004	Marzo de 2005
Mantenimiento del Programa	Dirección General de Transporte por Carretera y Departamento de Informática	Marzo de 2005	Permanente

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## ii. Resultados alcanzados

Se ha eliminado el control manual en lo referente a BPS, DGI, MEF, PNC, C.I., CAT, deudas pendientes, etc. Se han disminuido los errores, incompatibilidades, falta de datos. Se ha disminuido el tiempo de otorgamiento de los permisos. El usuario no tiene que realizar ningún trámite ante la Dirección Nacional de Aduanas y se cuenta con reportes actualizados de flotas y/o permisos de todas las empresas por países.

Tabla 26. Impactos negativos y riesgos

Descripción del Impacto	Estado	Acción tomada / Acción a tomar
Coexistencia de diferentes sistemas informáticos sistemas que imposibilidad de finalizar en el mismo día un permiso que se otorga por el GEPIC pero que haya tenido previamente un trámite en otras oficinas que trabajan con otros sistemas informáticos.	Pendiente de resolución	Está prevista la unificación de los diferentes sistemas informáticos, en el marco del proyecto GEDNT
Imposibilidad de contar con históricos de permisos.-	Pendiente de resolución	Está en etapa de diseño guardar históricos de permisos en el GEPIC.
Imposibilidad de contar con históricos de reportes.-	Pendiente de resolución	Está en etapa de diseño guardar históricos de reportes en el GEPIC.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



## k. GEPOP (Gestión de Permisos Ocasionales de Pasajeros)

### i. Objetivos y alcance

El objetivo del GEPOP es permitir a las empresas que realizan transporte ocasional de pasajeros que puedan obtener la autorización para realizar cada viaje, a través de un sistema automático. A esos efectos se instaló un programa en la página Web de la DNT mediante el cual se habilita la autogestión vía web de la autorización para transporte ocasional. Este sistema además de ser sumamente práctico para la empresa transportista ya que gestiona sus permisos desde su domicilio o del lugar en que se encuentre, es además muy seguro y práctico para la Administración ya que, en forma automática y previa, se realizan los controles necesarios para la obtención de dicha autorización (habilitación de la unidad, vigencia del CAT, vigencia del Seguro de pasajeros, antigüedad del vehículo, control de adeudos, etc.) y se guarda, automáticamente también, la información contenida en el permiso, permitiendo obtener variedad de reportes que facilitan la toma de decisiones al respecto. La gestión se realizaba antiguamente en la oficina en forma presencial, lo que resultaba muy incómodo para las empresas, o por comunicación vía fax, lo que no permitía los controles previos y obligaba a un ingreso posterior en el sistema informático que exigía muchos recursos humanos.

Tabla 27. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha inicio	Fecha fin
Diseño del Proyecto, Objetivos	Consultora CONEX-UTE/ Dirección Nacional de Transporte	Marzo de 2004	Noviembre de 2004
Programa informático para Permisos Ocasionales de carácter nacional	Dirección General de Transporte por Carretera – Departamento de Informática	Marzo de 2006	Agosto de 2006
Programa informático para Permisos Ocasionales de carácter internacional	Dirección General de Transporte por Carretera – Departamento de Informática	Marzo de 2009	Diciembre de 2009
Diseño del Programa informático para autorización vía telefónica y otras tecnologías.-	Dirección General de Transporte por Carretera – Departamento de Informática	Julio de 2009	

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.



## ii. Resultados alcanzados

Este sistema permite a las empresas autogestionar una autorización desde cualquier punto del país y a cualquier hora obteniendo inmediatamente la autorización. Además asegura al usuario final (escuelas, grupos de viajes, liceos, instituciones, etc) que si la empresa que los traslada les presenta esta autorización significa que tanto la unidad como la empresa cumplen con los requisitos para efectuar el viaje. Desde su implantación en agosto del 2006 se han obtenido 200000 autorizaciones por este sistema.

Tabla 28. Impactos negativos del proyecto

Descripción del Impacto	Estado (resuelto, pendiente resolución)	Acción tomada / Acción a tomar
Alto nivel de complejidad informática – Fallas del sistema	Resuelto parcialmente	Se han cambiado los servidores informáticos, disminuyendo las veces que “cae” el sistema.
Dificultad de acceso para operadores pequeños que realizan fundamentalmente traslados en minibuses	Pendiente	Está a estudio la posibilidad de implementar accesos vía telefónica o WAP.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## I. GEPES (Gestión de Permisos Especiales de Carga)

### i. Objetivo y alcance

El objetivo del GEPES es facilitar la tramitación de los permisos especiales de carga que se otorgan cuando debe transportarse una carga especial (máquinas, transformadores, columnas, etc.) o auto transportarse un vehículo especial (grúas, maquinarias viales, agrícolas, etc.) que exceden las dimensiones o los pesos permitidos por la normativa vigente. Asimismo debe asegurarse que las condiciones de circulación que se establecen en los permisos, las tasas que se abonan por excesos de peso, los estudios técnicos que puede ser necesario realizar y la asignación de custodias se realizan en forma acertada, transparente y ágil. Por ese motivo el otorgamiento de los permisos debe ser lo más automático posible, dando certeza de la fecha en que fue solicitado, los controles por los que pasó, los cálculos de los importes que deben abonarse y de que el custodia fue elegido sin predisposiciones.



Tabla 29. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha inicio	Fecha fin
Diseño del Proyecto, Objetivos	Dirección Nacional de Transporte – Dirección General de Transporte por Carretera – UCIC	Julio de 2008	Marzo de 2009
Programa informático para Permisos Especiales de Carga con custodia	Dirección General de Transporte por Carretera – UCIC - Departamento de Informática	Julio de 2009	Noviembre de 2009
Programa informático para Permisos Especiales de cualquier categoría	Departamento de Informática	Noviembre de 2009	Marzo de 2010
Ingreso de la solicitud a través de la página WEB de la DNT	Departamento de Informática	Marzo de 2010	Julio de 2010

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## ii. Resultados alcanzados

Este sistema está parcialmente implantado. Está habilitado para las solicitudes de transporte de cargas o autotransporte que por sus excesos, exigen el pago de tasas por exceso de peso y el acompañamiento de un custodia de la DNT. Los cálculos automáticos de los importes que debe abonar la empresa por concepto de tasas y servicios de custodia, así como la visualización en el sistema informático por parte de todas las oficinas de la DNT involucradas (incluyendo Asesoría de Ingeniería de Transporte que realiza los estudios técnicos y La Unidad de Coordinación de Inspecciones y Controles que asigna el custodia) ha dado transparencia al sistema.

Está previsto que las empresas puedan autogestionar sus permisos a través de la página WEB de la DNT, en caso que los mismos no conlleven estudios técnicos o asignación de custodias. Caso contrario se permitirá iniciar la solicitud de esa forma, aunque el permiso deba necesariamente retirarse en las oficinas de la DNT una vez realizados los pagos correspondientes



Tabla 30. Impactos negativos del proceso

Descripción del Impacto	Estado (resuelto, pendiente resolución)	Acción tomada / Acción a tomar
Alto nivel de complejidad informática – Posibles fallas del sistema	Resuelto parcialmente	Se han cambiado los servidores informáticos, disminuyendo las veces que “cae” el sistema.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## m. Call Center

### i. Objetivo y alcance

Brindar información a los usuarios internos y externos del país incluido Brasil sobre trámites del organismo.

Tabla 31. Descripción de actividades

Actividad	Responsable	Fecha Inicio	Fecha Fin
Procesar la información recibida, atender y contestar al usuario.	Lic. Sandra Granizal	Setiembre de 2005	Sin fecha prevista

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

### ii. Resultados alcanzados

Se logró canalizar inquietudes de la población y dar respuesta a la mayoría de ellas. Se respondió en su momento la solicitud de cada usuario, mejorando la relación del organismo con el público. En el call center de la página institucional se han procesado 2824 gestiones.

Tabla 32. Impactos negativos del proyecto

Descripción del Impacto	Estado	Acción tomada / Acción a tomar
Problemas en las respuestas a las consultas efectuadas a nivel técnico específico	Acción tomada	Reuniones de trabajo para mejorar la comunicación actual
Mal conocimiento de las competencias del servicio que se brinda por parte de los usuarios	Acción tomada	Informar por medio de los canales correspondientes al público sobre el alcance del servicio

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.





## n. Incorporación de información de trámites en la Guía de Trámites y Servicios

Tabla 33. Descripción de Trámites por Unidad Ejecutora

UNIDAD EJECUTORA	CONTRAPARTE DESIGNADA	NOMBRE DEL TRÁMITE	EN LÍNEA (si/no)
001 Dirección General de Secretaría <sup>4</sup>	Marianela Vera Sergio Lungo son quienes actualizan la Guía de Trámites y Servicios y los funcionarios nombrados en primer término son los representantes de secretaría ante el área de gestión de calidad de los servicios públicos por resolución del MTOP de fecha 1/12/2006	Obras por Convenio con Instituciones de interés Social	SI
	Magela Furtado, Carina Ibarra y Graciela Aguirre, Representantes Marianela Vera Sergio Lungo	Certificado para Ofertar Construcción de Obra Pública	SI
	Magela Furtado, Carina Ibarra y Graciela Aguirre, representantes Marianela Vera Sergio Lungo	Certificado para Contratar Obras Públicas	SI
	Magela Furtado Carina Ibarra y Graciela Aguirre, representantes Marianela Vera Sergio Lungo	Inscripción de Empresas Extranjeras interesadas en Ofertar Obras Públicas	SI
	Magela Furtado, Carina Ibarra y Graciela Aguirre, representantes Marianela Vera Sergio Lungo	Inscripción en el Registro de Empresas Constructoras de Obras Públicas	SI
	Lic. Sandra Granizal	Servicio Call Center, telefónico y Vía Internet <sup>5</sup>	NO EN GUÍA DE TRÁMITES SI EN PAGINA INSTITUCIONAL
003 Dirección Nacional de Vialidad	Cecilia Apolo	Autorización para Construcción de Accesos Particulares	SI
		Venta de Pliegos Generales y Particulares de Láminas y Manuales	SI
		Autorización para Instalación de Cartelería Publicitaria en Rutas Nacionales	SI
		Ensayos de Laboratorio a Terceros	SI
004 Dirección Nacional de Hidrografía	Cecilia Paladino	Amarras Portuarias	SI
		Solicitud de permisos o concesiones de áreas de álveos de dominio público o fiscal ( océanos , ríos, arroyos o lagunas de país)	SI
		Información del Servicio Hidrológico Nacional	SI
		Permiso de Extracción de Materiales	SI
		Información sobre el Uso del Agua en el País	SI
		Derecho de Uso de Agua y Aprobación de Obras Hidráulicas y Licencia de Perforador	SI

Cantidad de Trámites Publicados: 30

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

<sup>4</sup> De acuerdo a las designaciones extendidas por la Dirección General de Secretaría las contrapartes designadas para el ingreso y actualización de los trámites publicados en la Guía de Trámites y Servicios de la Dirección General de Secretaría son la Sra. Magela Furtado, la Sra. Carina Ibarra y la Sra. Graciela Aguirre

<sup>5</sup> No existe actualmente éste trámite publicado en la Guía de Trámites y Servicios.



DNT Dirección Nacional de Transporte	Sr. Leonardo Alzogaray	Autorización de Servicios Ocasionales de Transporte Colectivo de Personas	NO
		Certificado de Idoneidad para Transportistas Internacionales de Carga	NO
		Permiso Complementario a Empresas Extranjeras para Transporte Internacional de Carga	NO
		Permiso Nacional de Circulación (pnc) para transporte de Carga	NO
		Permiso para Transporte Internacional de Carga de Tipo Ocasional	NO
		Permiso para Transporte Internacional de Carga en la Modalidad Transporte Propio	NO
		Registro de Empresas de Transporte de Carga	NO
		Sistema de Autogestión de Empresas	SI
005 Dirección Nacional de Arquitectura	Silvana Bianchetti	Gestión de Convenio de Obra Pública	SI
	Silvana Bianchetti	Lista de Precios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas	SI
	Silvana Bianchetti	Entrega de Recaudos relativos a la Obra Pública de Arquitectura	SI
006 Dirección Nacional de Topografía	Miguel Espinosa y como técnica Ing. Liliana Arhancet <sup>6</sup>	Información sobre Trámites Expropiatorios	SI
	Miguel Espinosa y Técnica Ing. Liliana Arhancet	Adquisición de Áreas Remanentes de Expropiación	SI
	Miguel Espinosa y Técnica Ing. Liliana Arhancet	Planos Remanentes	SI
	Miguel Espinosa y Técnica Ing. Liliana Arhancet	Solicitud de Planos de Mensura	SI

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

Tabla 34. Problemas detectados y acciones previstas

UNIDAD EJECUTORA	PROBLEMA DETECTADO	ACCIONES PREVISTAS
Dirección Nacional de Transporte	No se están realizando las actualizaciones correspondientes, la mayoría de los trámites permanecen vencidos desde febrero de 2009. La contraparte comunica que se le fue asignada otra función.	Ya se designó otra personal el Sr. Leonardo Alzogaray.

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

<sup>6</sup> De acuerdo a las designaciones extendidas por la Dirección Nacional de Topografía las contrapartes designadas para el ingreso y actualización de los trámites publicados en la Guía de Trámites y Servicios son la Sra. María Eugenia González y el Sr. Franco de Caria.



## n. Participación en los Premios a la Calidad de Atención a la Ciudadanía

Tabla 35. Participación MTOP en la 1ª Edición del Premio (2008-2009)

Nombre de Unidad que se presentó	Unidad Ejecutora de la cual depende	Nivel alcanzado según evaluación (1 a 5)
División Administración Area Registración	001-Despacho de la Secretaría de Estado y Oficinas Dependientes	3
Centro de Inspección, Registro y Habilitación de Empresas (CIRHE)	007 – Dirección Nacional de Transporte	4

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP

Tabla 36. Participación del MTOP en la 2ª Edición del Premio (2009-2010)

Nombre de Unidad que se presentó	Unidad Ejecutora de la cual depende	Nombre de contrapartes designadas en la postulación
CIRHE	Dirección Nacional de Transporte	Director general de transporte por carretera - Ing. Eliana Embid y la encargada del CIRHE  Esc. Cristina Otero

Fuente: MTOP. Elaborado por AGEV-OPP.

## 12. ORGANISMOS DE LOS ARTICULOS 220 Y 221

Pluna Ente Autónomo, AFE y ANP.

Personas públicas no estatales: Pluna S.A., Corporación Vial Del Uruguay (CVU) y Corporación Ferroviaria del Uruguay (CFU)

## 13. IDENTIFICACIÓN DE ASUNTOS PRIORITARIOS

A continuación se mencionan los asuntos prioritarios para la próxima administración

- Segunda Terminal de Contenedores – Subasta de Acciones y Conflicto Legal conexo.
- Pluna S.A.
- Relación CVU – CND – MTOP.
- Funcionarios.
- Puerto Pesquero “Capurro” – Muelle “C” puerto de Montevideo.
- Coordinador IIRSA. Delegado en el “Sub Grupo 5 de Transporte” a realizarse en Argentina.

## 14. LINEAMIENTOS PRIORITARIOS DE POLÍTICA

- Tema reestructura del personal en el marco de la reforma del Estado.
- Mantener y extender las políticas públicas en el sector transporte de pasajeros.
- Profundizar en la profesionalización del transporte de carga por carretera.
- Desarrollar los demás modos de transporte, muy especialmente el transporte ferroviario.
- Fijar la etapa 2010/2015 en cuanto a las Obras de Infraestructura muy especialmente viales y portuarias.
- Sistema Nacional de Puertos. Puerto de aguas profundas. Puertos deportivos. Atlántida.
- Avanzar en estrategia que promueva el desarrollo logístico.
- Planificar las inversiones en obras públicas pensando en el 2030.
- Mejorar legislación relativa a iniciativas privadas de inversión.
- Los objetivos estratégicos deben transformarse en políticas de Estado.
- Por último, desde el punto de vista de la integración regional es necesario:
  - avanzar en la habilitación del punte Fray Bentos – Puerto Unzue.
  - consolidar las existentes y completar las interconexiones viales y ferroviarias a estudio de IIRSA.
  - Atender el seguimiento de los dragados en el Puerto de Montevideo, en nuestros ríos y muy especialmente el del canal Martín García y los cuatro pasos del Río Uruguay.
  - Transformar la operativa de los pasos de frontera.



### **a. Propuestas para la mejora de la gestión**

Con el fin de detectar y corregir las debilidades en el funcionamiento de esta U.E, en diciembre del 2007 se creó un ámbito de discusión y propuestas con la participación de funcionarios de todas las áreas y delegados de los gremios de trabajadores. De dichas reuniones periódicas, ha surgido la necesidad de conformar comisiones con el cometido de diagnosticar falencias y proponer correctivos.

A la fecha se crearon y han producido informes parciales o finales, seis comisiones de trabajo:

- Seguridad e higiene de obras y capacitación del personal.
- Readecuación de Talleres y Depósitos.
- Proyecto y análisis de costo.
- Pasaje de jornaleros a mensuales.
- Adquisiciones.
- Informática.

### **b. Area de proyectos**

- Elaboración de cronograma para una mejor visualización de las prioridades y plazos de los proyectos y/o asesoramientos encomendados.
- Elaboración de un protocolo para respaldo digital. Concreción: julio 2008.
- Sistematización de elementos componentes de proyecto de arquitectura.

### **c. Area de obras**

- Perfeccionar el proceso de elaboración de la Lista Oficial de Precios que emite la D.N.A. y gestionar la obligatoriedad de su uso por parte de todos los organismos del Estado (actualmente se remite a 500 usuarios estatales y no estatales).
-



- Se adquirió un programa informático para la presupuestación de obras para el mejor cumplimiento de este cometido que se concretó en el 2008.
- Se dispone de un nuevo programa informático para certificación de obras en 2008.
- Se implementó un nuevo sistema de inventario de equipos, herramientas y materiales en 2008.
- Elaboración de manual de procedimientos para la implantación en obra.
- Implementar nuevos cursos básicos para continuar la capacitación permanente del personal en el área de seguridad e higiene y otros rubros atinentes a la construcción.

#### **d. Area de adquisiciones**

- Integrar la Comisión de Adquisiciones a la estructura organizacional de la D.N.A. de acuerdo a la recomendación de la Auditoría Interna.
- Elaboración y puesta en uso de un protocolo de procedimientos.
- Elaboración y puesta en uso de modelo de contrato con los proveedores que cotizan en la Unidad de Compras Computarizadas (U.C.C.).
- Perfeccionar la gestión de compras en el interior de la República.
- Elaboración de listado de materiales de uso constante de tal forma de lograr un stock que permita realizar la entrega inmediata al pedido y fundamentalmente obtener mejores precios por las compras.

#### **e. Otras áreas**

- Actualización y comunicación (ingreso en red) de toda la normativa referente a compra del Estado.
  - Ajustar el contralor del cumplimiento de la normativa atinente a la construcción.
-



## **f. Información actual**

### **i. Estudios y Proyectos**

- Proyectos Ejecutivos en proceso = 17.
- Proyectos Ejecutivos previstos iniciar = 9.
- Anteproyectos y evaluaciones en proceso - 45.
- Se propone relevamiento y diagnóstico de patologías en 114 edificios liceales en Montevideo y Canelones en coordinación con Enseñanza Secundaria que ya comenzó actuaciones.
- Se propone iniciar el estudio para el proyecto ejecutivo de un nuevo centro para menores infractores.

### **ii. Obras por administración directa**

- Obras en proceso en Montevideo = 29.  
Interior = 12.
- Obras previstas a iniciar en Montevideo = 10.  
Interior = 6.
- Se propone continuar con un nuevo plan de emergencia de mantenimiento de las escuelas.
- Prosecución de las tareas de mantenimiento diario (sanitaria y eléctrica), en hogares (64) y otras sedes del I.N.A.U. principalmente en el Depto. de Montevideo. Continuar además con el apoyo al INAU en todo el país.

### **iii. Obras por contrato**

- Obras en proceso en Montevideo = 3.  
Interior = 3.
-



- Obras previstas a iniciar en Montevideo = 3.  
Interior = 3.

#### **iv. Otras propuestas para la mejora de la gestión**

- Creación e instrumentación de una unidad de metraje, presupuesto y análisis de resultados.
- Incorporar recursos humanos en todas las áreas de la unidad ejecutora con el fin de fortalecer la gestión.
- Ampliar el actual grupo de trabajo INAU-DNA para abordar un plan de emergencia para locales de internación incorporando todas las áreas de la DNA y el INAU para elaboración de plan de acción, proyectos nuevos, rehabilitación de hogares existentes, adaptación de otras infraestructuras existentes de otros incisos para internaciones transitorias.
- Propulsar la creación de una unidad inter-institucional que elabore las políticas en materia de obra pública de infraestructura edilicia, en el marco de la reforma del estado.





---

## ANEXO 2. PRINCIPALES LEYES Y DECRETOS APROBADOS EN EL PERÍODO

Decreto que modifica el Artº 6.1.3 del Reglamento Nacional de Circulación Vial, aprobado por Decreto Nº 118/84 de 23/3/84 relacionado con la circulación de vehículos en Territorio Nacional. Aprobado 24/11/05.

Planimetría General de la Ruta Nº102 Tramo: Ruta 8 y Ruta Nº5 (Colector Perimetral).- Carp.-2302/3/05. Aprobado 30/8/05.

Decreto que establece gratuidad en el 1º Ciclo de Enseñanza Media Pública menores de 16 años. Aprobado 27/09/05.

Ley de Presupuesto Nº 17930 de 19 de diciembre de 2005: artículos 222; 223 y 224 modifican sustancialmente los procedimientos expropiatorios y de toma urgente de posesión.

Decreto que modifica el artículo 2º del Decreto Nº 350/05 de 27/9/05 referente al beneficio de un boleto abono con cincuenta viajes gratuitos al mes de los estudiantes del 1er. Ciclo de enseñanza media pública menores de 16 años. Aprobado 9/3/06.

Mensaje y Proyecto de Ley. Regulación en materia de tránsito y seguridad vial modificativo de la Ley Nº 16.585 de 22/9/94. Aprobado 20/6/06.

Mensaje y Proyecto de Ley: Referente al marco de tránsito con el cual se pretende sancionar una ley que determine el referido marco en material de tránsito y seguridad vial. Aprobado 20/6/06.

Decreto que renueva la flota de vehículos automotores de transporte colectivo de pasajeros que lleva adelante el MTOP, al cual se le encomienda la puesta en marcha de un Programa Nacional Gradual y permanente de la mencionada flota de vehículos. Aprobado 10/7/06.

Decreto que aprueba el Reglamento para la Explotación de Servicios Regulares de Transporte de Personas por Carretera. Aprobado 22/8/06.

Decreto que encomienda a ANP funciones de administración y desarrollo en el Puerto de Paysandú referente a recinto portuario que se detalla. Aprobado 20/3/06.

Decreto que encomienda a la ANP las funciones de administración, conservación y desarrollo del Puerto de Salto para cumplimiento de los objetivos de política portuaria nacional. Aprobado 4/4/06.



Decreto que sustituye el artículo 2.14 del Decreto N° 104/98 de 22/4/98 por el que se fijan las bases para la autorización de servicios en el Puerto de Punta del Este que aprueba el cuerpo normativo tarifario de los puertos deportivos. Aprobado 17/7/06.

Decreto que aprueba el Reglamento para Explotación de Servicios Regulares de Transporte de Personas por Carretera. Aprobado 25/7/06.

Ley N° 18.113 que crea órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV). Aprobado 18/4/07.

Decreto que modifica las disposiciones del Decreto N° 722/91 de 30/12/91, relacionado con la adecuación de la reglamentación a la nueva situación de la sociedad económica mixta PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A. Aprobado 18/6/07.

Decreto que encomienda a la CND la administración de un Fideicomiso de Administración (Fideicomiso del Boleto) Aprobado 28/09/06.

Decreto que aprueba la exoneración tributaria de importación a elementos de hardware destinados al control de flujos de pasajeros y a la expedición de boletos por tramo.  
Aprobado 17/10/06.

Decreto que aprueba Reglamento Interno de la Junta Nacional de Aeronáutica Civil.  
Aprobado 20/6/07.

Decreto que aprueba contratos celebrados por el MTOP, el MEF y PLUNA Ente Autónomo con Pluna S.A. y Leadgate Investment Corp. con fechas 12/2/07 y 13/6/07.  
Aprobado 23/7/07.

Decreto que modifica numerales 2.3, 2.4, 2.7 y 2.12 del Capítulo II y numerales 4.2, 4.5, 4.6 y 4.11 del Capítulo IV del Reglamento de Límite de Peso aprobado por Decreto N° 396/86 de 25/6/86. Aprobado 27/8/07.

Decreto que aprueba la ampliación de la delimitación del recinto portuario en el Puerto de Maldonado (Punta del Este). Carp. 742/4/07. Aprobado 1º/10/07.



Mensaje y Proyecto de Ley de octubre de 2007 referida al otorgamiento de partidas a efectos de subsidiar el precio de los boletos urbanos y suburbanos combatiendo así el alza de precios de algunos elementos que componen la canasta básica. (Subsidio MEF).

Mensaje y Proyecto de Ley. Modifícase el artículo 193 del Capítulo Único del Código Aeronáutico de la República Oriental del Uruguay. Aprobado 29/10/07.

Mensaje y Proyecto de Ley.- Relacionado con el orden público en el tránsito y seguridad vial. Aprobado 14/11/07.

Resolución del Poder Ejecutivo Nº 675 del, a propuesta de la Administración Nacional de Puertos, se designaron para ser expropiados por causa de utilidad pública, los padrones Nº 417213 y Nº 417214 de la localidad catastral de Montevideo con la finalidad de la ampliación del recinto portuario del Puerto de Montevideo, declarando urgente su ocupación. APROBADO 17 /12/07.

Decreto que instrumenta el efectivo control de gases y ruidos por vehículos automotores y en particular vehículo pesado de transporte. Aprobado 25/2/08.

Decreto que sustituye el Art. 21 del Reglamento del Registro Nacional de Empresas de Obras Públicas aprobado por Decreto Nº 385/92 de 13/8/92. Aprobado 29/2/08.

Decreto que deroga el Decreto Nº 288/007 de 13/8/07 relacionado al funcionamiento interno de la Junta Nacional Aeronáutica Civil. Aprobado 4/3/08.

Decreto que sustituye Inciso 1º del Artículo 5º del Decreto Nº 62/03 de 13/2/03 referente a adecuación de IVA adquisición gasoil transportistas profesionales. Aprobado 16/6/08.

Decreto que encomienda a la ANP las funciones de administración, conservación y desarrollo del Puerto de Puntas Sayago. Carp. 1098/1/08. Aprobado 11/8/08.

Ley Nº 18.346 que establece normas obligación de dotar de cinturones de seguridad a unidades de transporte escolar de pasajeros cuyos plazos de cumplimiento serán establecidos por el Poder Ejecutivo. Aprobado 2/9/08.

Decreto que aprueba Reglamento para Transporte de Encomiendas en Servicios Nacionales de Transporte de Pasajeros por Carretera. Aprobado 3/9/08.



Ley de Rendición de Cuentas N° 18.362 de 6 de octubre de 2008 que crea el “Consejo Asesor Honorario sobre Sistemas Georeferenciados (CAHSIG), en la órbita de la Agencia para el Desarrollo del Gobierno de Gestión Electrónica y la Sociedad de la Información y del Conocimiento AGESIC, con la participación de la Dirección Nacional de Topografía MTOP.

Decreto que establece a partir del 17/11/08 la concentración de alcohol por litro en sangre permitida para los conductores de cualquier vehículo. Carp. 1766/01/08. Aprobado 17/11/08.

Decreto que aprueba el Reglamento para la Homologación de Tipos de Vehículos Automotores de Transporte Colectivos de Personas y de Cargas por Carretera. Aprobado 5/12/08.

Decreto que establece el procedimiento de cuenta única por usuario para todas las bonificaciones de tarifas de peaje por pago de anticipado vigentes. Carp.1353/03/08. Aprobado 15/12/08.

Apruébase modificación de planimetría general correspondiente ampliación de accesos este a la ciudad de Montevideo. Carp. 1658/3/98.

Aprueba Planimetría General correspondiente a Ruta N° 8 By Pass ciudad de Pando, Departamento de Canelones. Carp. 2110/3/08.

Decreto N° 76/009 de fecha 6 de febrero de 2009 en que el Poder Ejecutivo dispuso la incorporación al recinto portuario –aduanero del Puerto de Montevideo de los inmuebles Padrones 417213 y 417214 de Montevideo y dispuso que la Administración Nacional de Puertos ejercerá en los mismos todas las funciones, poderes jurídicos y competencias que posee en el puerto de Montevideo para el cumplimiento de los objetivos de la política portuaria nacional.

Decreto que incorpora título V Capítulo XXII del Reglamento Nacional de Circulación Vial aprobado por Decreto 118/84 de 23/3/84 referente a circulación de vehículos de carga.

Aprobado 16/3/09.

Decreto que modifica el Art. 6.1.2 de Reglamento Nacional de Circulación Vial referente a modificar el valor vigente altura máxima para circulación de vehículos en Rutas Nacionales.



Decreto que organiza la inscripción de empresas nuevas de transporte profesional de cargas por carretera en el Registro que lleva la Dirección Nacional de Transporte. Aprobado 20/4/09.

Decreto que aprueba cometido que tendrá el Registro Nacional de Empresas de Obras Públicas. Aprobado 4/5/98.

Decreto que aprueba Reglamento sobre régimen de precios y beneficios en el transporte colectivo de personas por carretera. Aprobado 11/5/09.

Decreto que crea Comisión Nacional de Logística CONALOG. Aprobado 20/5/08.

Proyecto de Ley que autoriza al Poder Ejecutivo a licitar inversión privada en Aeropuertos Internacionales de Laguna de los Patos y Nueva Espérides en Colonia y Salto. Aprobado 25/5/09.

Decreto que declara promovido al amparo del Artículo 11 de la Ley Nº 16.906 fabricación unidades de transporte colectivo de pasajeros. Aprobado 25/5/09.

Proyecto de Ley que autoriza al Poder Ejecutivo facultando la inversión privada en el Aeropuerto Internacional Don Oscar Gestido Departamento de Rivera. Aprobado 2/6/09.

Decreto que aprueba Reglamento Nacional de Uso de casco protector para motos, etc. Aprobado 2/6/09.

Ley Nº 18.498 que sustituye Artículo 25 de la Ley 13.833 referente embarcaciones pesqueras de matrícula nacional. Aprobada 12/6/09.

Ley Nº 18.516 que regula la distribución del trabajo de peones prácticos y de obrero no especializado en obras efectuadas por el Estado y otros. Aprobado 26/6/09.

Ley Nº 18.530: Por la que se establece la normativa para la instalación de una nueva terminal de contenedores. Aprobado 31/7/09.

Proyecto de Ley: Crea Instituto Nacional para la promoción de actividades en Sector Logístico INALOG. Aprobado 10/8/09.

Decreto que modifica artículo 52 del Decreto Nº 412/92 de 1/9/92 referente al plazo de otorgamiento de permisos de uso o de ocupación de dominio portuario que se fija en 5 años. Aprobado 18/8/09.

---



Decreto que incorpora al ordenamiento jurídico interno la resolución del Grupo Mercado Común del MERCOSUR N° 64/08. Aprobado 28/9/09.

Decreto por el que ANP constituirá una Sociedad Anónima cuyo capital estará representado por acciones nominativas para la construcción de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo. Aprobado 26/10/09.





**PRESIDENCIA**  
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



PRESIDENCIA  
Oficina de Planeamiento y Presupuesto



MINISTERIO DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS