

Cámara de Senadores

903/2021

Montevideo, 2 de junio de 2021

Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas
José Luis Falero

Los señores Senadores Charles Carrera y Alejandro Sánchez han presentado a la Mesa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 118 de la Constitución de la República, el siguiente pedido de informes: «Montevideo, 1° de junio de 2021. Señora Presidenta de la Cámara de Senadores, Esc. Beatriz Argimón. Presente. De nuestra mayor consideración: De conformidad con lo que determina el artículo 118 de la Constitución de la República, solicitamos se curse al Ministerio de Transporte y Obras Públicas el siguiente pedido de informes: 1. ¿Se está aplicando lo establecido en el artículo 328 de la Ley de Presupuesto Nacional? 2. Si es así, ¿cuántas infracciones se constataron durante 2020 y cuál es el monto de la recaudación obtenida y cuánto se destinó al financiamiento del contrato-convenio entre CND y MTOP? 3. Si no se está aplicando, ¿se está planificando instalar los dispositivos de medición de velocidad directamente por DNV o se está considerando concesionar el servicio a un privado? 4. ¿Se ha presentado algún proyecto o iniciativa privada que se esté analizando por este tema? ¿Se pondrán más radares y cámaras para poder cobrar más multas? ¿Con qué criterio y en qué lugares se instalarán estos dispositivos? ¿Cómo se va a remunerar al privado por su servicio? 5. ¿Se utilizó lo establecido en el artículo 334 de la Ley de Presupuesto Nacional? 6. Si así fue, ¿qué bienes se enajenaron y cuál es el monto de lo percibido por su venta? 7. Si aún no se utilizó, ¿se realizó o se tiene un inventario de los equipos y buques que se podrían enajenar y una estimación de su valor de venta? 8. ¿Qué pasará con el SICTRAC? 9. ¿Qué inconvenientes le vieron a la propuesta de un sistema con amplio apoyo de

todos los actores involucrados (Estado, gremiales de empresas y sindicato de trabajadores), cuya implementación detuvieron? 10. ¿Cómo está pensando o planificando el MTOP avanzar en la trazabilidad del transporte de cargas? 11. ¿Está estudiando el MTOP alguna alternativa al SICTRAC para aumentar la formalidad y profesionalización, así como obtener información de cómo se está desarrollando la actividad, indispensable para diseñar e implementar políticas para mejorar el sector? 12. ¿La aplicación del artículo 346 de la Ley de Presupuesto Nacional, permitió avanzar en la inscripción de cargadores, dadores de carga u operadores logísticos tal y como estaba establecido desde 2016 y 2018? 13. ¿Cuántos nuevos registros se realizaron en lo que va del año? 14. ¿Cuántos contratos de transporte se formalizaron desde la vigencia del artículo? 15. ¿Cuántos dadores de carga se identificaron como corresponsables por infracciones a la normativa vigente de un transportista?, interesa particularmente conocer las referidas a excesos de peso y/o realización de transportes especiales no autorizados. 16. ¿Considera el MTOP que es mejor que cada UE y los organismos vinculados (ANP, AFE) desarrollen sus planes de inversión y políticas en forma individual, sin concepción sistémica? 17. ¿Quién analiza y estudia los proyectos especiales o propuestas privadas que llegan al MTOP para el sector logístico y sus infraestructuras y servicios asociados? 18. ¿Se mantuvieron activos los proyectos en los que la DINAPLO ha sido actor principal, como el Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística y el modelo de asignación de transporte terrestre de cargas? Si es así, ¿en qué UE se han alojado o se les lleva adelante? 19. Respecto a las obras de infraestructura vial DNV-CVU: ¿se ha considerado otras fuentes de financiamiento adicionales para ejecutar este plan de obras? ¿Cuánto se ejecutó en 2020 de los casi USD 199 millones que se indicaban en el plan de obras presentado y entregado al Parlamento por el MTOP en la discusión del Presupuesto Nacional? 20. ¿Cuál es la posición del MTOP respecto a definir un tope para los contratos CREMA? 21. ¿Es razonable y posible comprometer los recursos presupuestales de los próximos dos gobiernos? 22. ¿Por qué se está dando la situación de atraso en los pagos a la CVU, cuál es la causa? 23. ¿Se tiene previsto ponerse al día a la brevedad ya que los créditos presupuestales están asignados? 24. ¿Cómo se ha avanzado en la implementación del artículo 348 de la Ley de

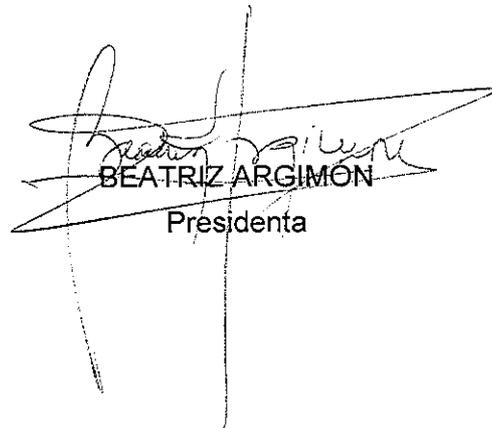
Cámara de Senadores

Urgente Consideración? 25. ¿De dónde se prevé asignar recursos para que los puertos puedan ampliar sus inversiones, dado que no está explicitado esto ni en el presupuesto 2020-2024 del MTOP ni en el de ANP? 26. ¿Quién estará a cargo de la inversión en obras nuevas y de ampliación y mejora en los puertos deportivos, ANP o DNH? 27. A partir de 2021, los créditos de la Dirección Nacional de Hidrografía se recortan a menos de la mitad. Desde 2003 se viene desarrollando el plan de regulación hídrica de los bañados de Rocha que incluye obras para restaurar el natural escurrimiento hacia la laguna Merín. Como parte de este programa a principios de este año se retomaron las obras en una parte del canal Andreoni y otro canal secundario. ¿Se piensa continuar este programa? ¿En tal caso cuáles son los recursos asignados para el mismo? 28. En julio de 2018, el Directorio de ANP aprobó el Plan Estratégico 2018-2035, que actualiza el Plan Maestro vigente. El trabajo se realizó con el asesoramiento de Valencia Port (España) y la participación de todas las áreas, el sindicato portuario (SUANP-SUPRA), los interesados privados y los actores de la comunidad portuaria. Recientemente, las autoridades anunciaron la necesidad de elaborar un nuevo Plan Maestro, algo que llama la atención, en particular, porque el actual presidente de ANP, Dr. Juan Curbelo, integraba el Directorio que lo aprobó. ¿Cuáles son las críticas que esta administración realiza al Plan Estratégico 2018-2035 presentado en 2018? ¿En qué no se corresponde con la visión estratégica de la nueva administración? 29. En su Programa de Gobierno, el Partido Nacional promovía una ambiciosa apuesta a la infraestructura ferroviaria, rehabilitando la línea a Río Branco, el ramal Algorta-Fray Bentos, el acceso ferroviario al puerto de Nueva Palmira desde Mercedes y la construcción de polos logísticos multimodales con conexión ferroviaria en Rivera y Salto. A estas obras, se le suma también la rehabilitación de la línea a Minas, pendiente del gobierno anterior, que estaba licitada y adjudicada a CFU, pero fue suspendida. ¿Cuáles de las obras propuestas señaladas u otras se llevarán a cabo y cómo se financiarán? ¿Se cuenta con un nuevo plan de obras ferroviarias para el período? Sin más, saludamos muy atentamente. CHARLES CARRERA y ALEJANDRO SÁNCHEZ, Senadores».

A la vez que solicito que la respuesta a este pedido de informes sea enviada con copia, saludo al señor Ministro con mi mayor consideración.



GUSTAVO SÁNCHEZ PIÑERO
Secretario



BEATRIZ ARGIMÓN
Presidenta

مكتبة

Montevideo, 25 de junio de 2021.-

Respuestas a pedido de informes 2021-10-1-1891

- 1) ¿Se está aplicando lo establecido en el artículo 328 de la Ley de Presupuesto Nacional?

Artículo 328

Autorízase al Inciso 10 "Ministerio de Transporte y Obras Públicas", Unidad Ejecutora 003 "Dirección Nacional de Vialidad", a aplicar multas por infracciones de tránsito por exceso de velocidad, una vez comprobadas mediante dispositivos de fiscalización electrónica u otros dispositivos que se instalen a esos fines, dentro de la red vial nacional bajo su jurisdicción.

El 90% (noventa por ciento) de los fondos recaudados será destinado al financiamiento de obras de infraestructura vial concesionadas en el marco del contrato-convenio de 5 de octubre de 2001 y el acuerdo de 9 de febrero de 2006, suscritos entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Corporación Nacional para el Desarrollo, por lo que serán vertidos a tales fines a esa Corporación.

El 10% (diez por ciento) restante será destinado para la adquisición de equipamiento en seguridad y mejora tecnológica, por parte de la Corporación Nacional para el Desarrollo en acuerdo con el Inciso 04 "Ministerio del Interior", por lo que será vertido a tales fines a esa Corporación.

El 100% (cien por ciento) de los costos de administración será trasladado al financiamiento de obras de infraestructura vial referidos en este artículo.

La Contaduría General de la Nación habilitará los créditos presupuestales correspondientes de acuerdo a la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo.

Hasta la fecha no se ha aplicado lo establecido por el artículo 328 de la Ley de Presupuesto Nacional.

- 2) ¿Cuántas infracciones se constataron durante 2020 y cuál es el monto de la recaudación obtenida y cuanto se destinó al financiamiento del contrato-convenio entre CND y MTOP?

De acuerdo con la respuesta anterior no se constataron infracciones, ni hubo recaudación por tal concepto en el año 2020.

- 3) ¿Se está planificando instalar los dispositivos de medición de velocidad directamente por DNV o se está considerando concesionar el servicio por un privado?

Se está procesando un llamado a licitación pública internacional, a través de la concesionaria CVU S.A., para la implementación de un sistema de fiscalización electrónica de tránsito, en el marco de una iniciativa privada que fuera aprobada por el Poder Ejecutivo.

- 4) ¿Se ha presentado algún proyecto o iniciativa privada que se esté analizando por este tema? ¿Se pondrán más radares y cámaras para poder cobrar más multas? ¿Con qué criterios y en qué lugares se instalarán estos dispositivos? ¿Cómo se va a remunerar al privado por su servicio?

Se ha presentado una iniciativa privada el día 17/04/2020, la que fue analizada en expediente 2020-2-1-705 y aprobada. La licitación en marcha implica la instalación de dispositivos de fiscalización electrónica en varios puntos de la red nacional, los que fueron seleccionados con la finalidad de cumplir con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad vial, y lograr una reducción significativa de fallecidos, lesionados y daños materiales asociados a los siniestros de tránsito. El adjudicatario recibirá un pago por disponibilidad, de acuerdo a lo establecido en las bases del llamado.

- 19) Respecto a las obras de infraestructura vial DNV-CVU: ¿se ha considerado otras fuentes de financiamiento adicionales para ejecutar este plan de obras? ¿Cuánto se ejecutó en 2020 de los casi USD 199 millones que se indicaban en el plan de obras presentado y entregado al Parlamento por el MTOP en la discusión del Presupuesto Nacional?

En el marco de las obras de infraestructura viales DNV-CVU, se establecen como fuentes de recursos adicionales, el financiamiento BID previsto para la construcción de la Ruta 6 entre Sainz y acceso al Puente del 329k (fideicomiso CVU), además del repago a través de la modalidad de Contratos CREMAF previstos para la duplicación de las Rutas 5 y 9, y tramo final de la 1. En forma paralela el Sistema de Fiscalización Electrónica conformará una fuente de financiamiento adicional una vez esté operativo.

El valor presentado en el plan de obras equivalente a USD 198,6 millones corresponde al Total del Plan Presupuestal DNV asociado a un máximo de Crédito Presupuestal 2020, calculado para la Unidad Ejecutora 003 del Inciso, equivalente a \$ 8.537.915.920 - Rubros de Inversiones exclusivamente y sin financiamiento Focem (donaciones del exterior). En tal sentido se tramitó una solicitud de destopeo por excepción al Decreto 90/020 y paralelamente, un refuerzo de Crédito

En el marco del Decreto 90/020 y de ajustes a nivel del Inciso (el tope según la norma se manejó a nivel del Inciso y por Programa), el máximo otorgado en 2020 para la Unidad Ejecutora ascendió a \$ 5.737.066.156 (dos Programa) habiéndose ejecutado el 100% del Tope autorizado. La cifra equivale a USD 133,4 millones.

- 20) ¿Cuál es la posición del MTOP respecto a definir un tope para los contratos CREMA?

En el marco de los contratos CREMA el máximo definido en el Plan Quinquenal Vial presentado en el Parlamento asciende a USD 400,1 millones, en lo que refiere al monto de inversión autorizado para las duplicaciones de Corredores Internacionales.

- 21) ¿Es razonable y posible comprometer los recursos presupuestales de los próximos dos gobiernos?

En forma histórica la ejecución de los recursos presupuestales de cada Administración ha contemplado en la ejecución del gasto proyectado, recursos comprometidos en administraciones anteriores para el financiamiento y repago mediante subsidios, principalmente de las obras ejecutadas en administraciones anteriores al no contar con recursos propios para su implementación y concreción en los años de requerimiento de tales infraestructuras. La modalidad de Concesión de Obra Pública con costos compartidos, establece ese criterio el cual se mantiene en la medida que el repago de las diferentes obras objeto de las Concesiones, en general superan los 5 años y responden a ecuaciones económico-financieras de equilibrio.

- 22) ¿Por qué se está dando la situación de atraso en los pagos a CVU, cual es la causa?

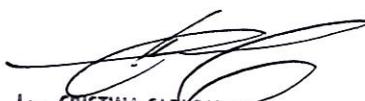
El Crédito resultante para el año 2020, provino de similar Crédito del año 2019 (art. 228 de la Constitución), y con ajustes retroactivos parciales de IPC para los años comprendidos entre 2016 y 2019. Sobre la ejecución alcanzada en 2019 se estableció el tope de gasto máximo autorizado para el año 2020 delimitado por el Decreto 90/020. La diferencia entre Crédito Máximo proyectado DNV y Tope de Gasto autorizado explica la situación de atraso: componente Subsidios a CND del Total Plan Presupuestal de DNV y por un monto equivalente a USD 55,6 millones, dada la readecuación interna de las disponibilidades del Inciso como se expuso.

23) ¿Se tiene previsto ponerse al día a la brevedad ya que los créditos presupuestales están asignados?

En el mes de marzo de 2020, la Unidad Ejecutora cumplió con el 100% de las obligaciones asumidas hasta la fecha en lo que refiere a los pagos previstos ante CVU SA.



Ing. Luis A. Silva
Coord. Gral. Organismo de Control
Controlo MTOP - CND



Ing. CRISTINA CARLOMAGNO
JEFE DE PROGRAMACION
D.N.V. - M.T.O.P.



PABLO CEITER
Secc. Inversiones - Programación
D.N.V. - M.T.O.P.



Dr. JULIO CESAR RADO
Asesor del Director Nacional de Vialidad
M.T.O.P.

Montevideo, 22 de junio de 2021.

Sr. Director Nacional de Transporte,

Dr. Pablo Labandera.

Presente.-

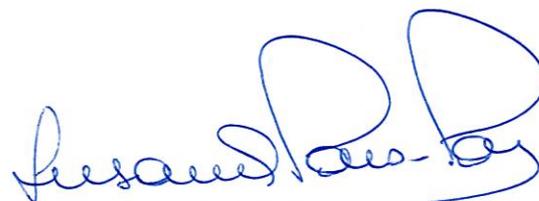
Tratan estas actuaciones de un pedido de informes proveniente de la Cámara de Senadores, relacionado con temática específica de esta Dirección Nacional.

Atento a lo solicitado en los numerales 8 a 11, corresponde informar lo siguiente.

- 8- En la actualidad no está previsto continuar con el proyecto oportunamente desarrollado, llamado SICTRAC, conforme lo dispuesto en la normativa vigente (Dto. 117/020 de 1/4/020).
- 9- Es un sistema bastante completo pero tiene características de vulnerabilidad informática desde el operador.
- 10- Se está estudiando la posibilidad de mejorar el sistema de control y fiscalización con métodos telemáticos no vulnerables, y que a su vez, tengan certificación del LATU.
- 11- Se están estudiando iniciativas privadas llegadas al Poder Ejecutivo y derivadas a esta Secretaría de Estado, con el propósito de implementar sistemas de control que en definitiva aumentarían la formalidad y profesionalización del sector, generando información sensible y útil para mejorar la política nacional del transporte.

Es cuanto corresponde informar.

Sin otro particular, saluda a Ud. muy atte.



Dra. SUSANA PONS PONS
ABOGADO
Mat. 6400 L° 16 F° 185
Carne 3573



Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas

DIVISIÓN CIRHE

Montevideo, 17 de junio de 2021.-

Dr. Pablo Labandera

Director Nacional de Transporte

Respecto a la solicitud remitida por su Secretaría sobre los puntos 12 a 15 del pedido de informes realizado por la Cámara de Senadores, se recabó la siguiente información:

12) Sobre la aplicación del art. 346 de la Ley de Presupuesto Nacional N° 19.924, se podría concluir que no ha existido un incentivo o avance en la inscripción de cargadores, dadores, tomadores de carga y operadores logísticos, ya que, desde su vigencia, sin perjuicio de no haberse producido una reglamentación específica de la misma, no han existido solicitudes de inscripciones en dichas categorías.

13) Desde la vigencia de la presente Ley, 01/01/2021 en imperio del art. 3 de la misma, no se han formulado inscripciones en ninguna de las categorías indicadas precedentemente.

14) Respecto a los contratos de transporte celebrados desde la vigencia de la norma citada ut supra, se debe tener presente lo dispuesto por el art. 394 de la Ley 19.355, y el art. 3 del Decreto 183/016. Desde la vigencia de Ley de Presupuesto Nacional N° 19.924 según datos de proporcionados por División SICTT, asciende a un total de 112.562. No es posible tomar los valores como valores totales, sino meramente indicativos.

15) El presente punto es competencia de División Fiscalización y Gestión de Contravenciones. Realizada la consulta, dicha División expresa que no tiene contravenciones donde se registren los Dadores de Carga. Particularmente sobre las concernientes a exceso de peso, en atención a que los puestos de control funcionan en forma remota, no relevan dicho dato. El mismo es solo constatable en el control documental del operativo de inspectivos in situ.

En cuanto a los "transportes especiales no autorizados" siempre las sanciones por contravención a las normas se aplican a la transportista en boleta de contravención. Con la información recabada se eleva.



Dr. Maximiliano Da Costa
Encargado División CIRHE



**Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas**

Montevideo, 9 de noviembre de 2021.

Sra. Presidenta de la Cámara de Senadores.

Dra. Beatríz Argimon.

Presente.-

Por Oficio N° 903/2021 de fecha 2 de junio de 2021, ese Cuerpo remitió al Ministerio de Transporte y Obras Públicas el pedido de informes efectuado por los señores Senadores Charles Carrera y Alejandro Sánchez, en virtud del cual solicitaban la información que surge detallada en la copia del referido Oficio que se adjunta. En virtud de ello, cúpleme informar lo solicitado en los siguientes términos:

En relación a las preguntas N° 1 a 4 y 19 a 23, se acompaña informe efectuado por la Dirección Nacional de Vialidad.

Por su parte, en relación a las preguntas 8 a 15, se acompañan informes efectuados por la Dirección Nacional de Transporte.

En relación a las preguntas Nos. 5 a 7, corresponde informar que a la fecha no se ha efectuado enajenación alguna de buques, embarcaciones y equipos propiedad de este Ministerio al amparo de lo dispuesto por el artículo 334 de la Ley N° 19.924 (Ley de Presupuesto Nacional), ni se encuentra prevista su realización en un futuro cercano.

En relación a la pregunta N° 16, corresponde informar que las Unidades Ejecutoras que conforman el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tienen a su cargo cometidos que les son propios y que difieren de acuerdo a la especificidad de la función que desarrollan cada una de ellas, no obstante lo cual, ha sido primordial para la Administración actual, definir políticas en conjunto en aquellos temas que involucran a más de una Unidad Ejecutora, bajo la premisa de que todas conforman un mismo Organismo. La situación que se plantea en relación a los organismos vinculados a esta Secretaría de Estado, como lo son la Administración Nacional de Puertos y la Administración de Ferrocarriles del Estado, resulta un tanto diferente, dado que los cometidos de ambos se

encuentran perfectamente delimitados por sus respectivas Cartas Orgánicas y no resulta frecuente que las políticas a llevar a cabo por uno de ellos, incida en los cometidos del otro, por lo que su análisis y aprobación no debe necesariamente darse en forma conjunta.

En relación a la pregunta N° 17, corresponde precisar que los proyectos especiales o propuestas privadas son analizadas en forma conjunta por la Dirección Nacional a la que involucra el proyecto o propuesta con el cuerpo de Asesores con que cuenta esta Secretaría de Estado, pudiendo – de entenderlo necesario- solicitar el asesoramiento del Instituto Nacional de Logística para que emita su autorizada opinión en forma previa a la toma de decisiones.

Respuesta a Pregunta N° 18: El Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística y el Modelo de asignación de transporte terrestre de cargas que eran proyectos llevados a cabo por la DINAPLO - una vez suprimida la misma- pasaron a ser competencia de la Dirección Nacional de Transporte, por ser herramientas de permanente consulta y extrema utilidad para el análisis y toma de decisiones en el ámbito tanto público como privado, por lo que el mantenimiento de las mismas era de vital importancia para esta Secretaría de Estado.

Respuesta a Pregunta N° 24: Desde la aprobación del artículo 348 de la Ley de urgente Consideración, esta Secretaría de Estado se ha abocado a la tarea de efectuar el relevamiento de los Puertos que se encontraban en mejores condiciones para ser entregados a la ANP, ya que la entrega referida no puede hacerse de forma global sin dejar un registro pormenorizado de todos los recursos (materiales y humanos) y documentos administrativos que deben ser entregados. Una vez identificados los Puertos que se podían entregar a la ANP, se debió recopilar la totalidad de los expedientes administrativos referidos a los mismos (investigaciones y sumarios, peticiones, procedimientos de compra, etc.), a los efectos de labrar el acta de entrega correspondiente, pero debiendo tener presente asimismo que mientras durara ese proceso dichos expedientes debían seguir el curso normal en su tramitación a fin de no ocasionar perjuicios al administrado. En virtud de ello, en la actualidad se encuentra en trámite la implementación del pasaje de los puertos de Carmelo, Colonia y Piriápolis, en relación a los cuales se remitió



**Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas**

el proyecto de Decreto que prevé su incorporación a la Administración Nacional de Puertos, a Presidencia de la República para la firma.

Respuesta a Pregunta N° 25: En relación a los tres Puertos que serán pasados a la ANP en breve, corresponderá a dicho Organismo asignar los recursos correspondientes para su mantenimiento y eventual ampliación de inversiones, mientras tanto todo lo referido a los mismos sigue siendo estando a cargo de la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En relación a los restantes Puertos que aún se encuentran gestionados por la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, debido a que el presupuesto quinquenal no prevé la asignación de recursos a este Ministerio para atender las necesidades de los mismos en atención a que se preveía su pronto pasaje a la ANP, y teniendo en cuenta que la transición se va a extender en el tiempo en virtud del volumen de expedientes administrativos y de bienes que se deben entregar, este Ministerio se encuentra readecuando internamente la asignación de créditos a fin de poder dar continuidad a la gestión de dichos Puertos y que no se vean resentidos los servicios que se prestan en los mismos, sin perjuicio de evaluarse la posibilidad de gestionar ante el Ministerio de Economía y Finanzas la asignación de créditos de ser necesario.

Respuesta a Pregunta N° 26: Desde el momento en que un Puerto sea entregado efectivamente a la Administración Nacional de Puertos será dicho organismo el encargado de las ampliaciones y/o mejoras de las instalaciones existentes. No obstante, el estudio de las nuevas obras e inversiones estarán a cargo de la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por ser materia de su competencia.

Respuesta a Pregunta N° 27: El Plan de Regulación Hídrica de los Bañados de Rocha está en proceso y es intención de esta Administración continuar con el mismo, habiéndose destinado en el presente año la suma de \$ 150.000.000 (pesos uruguayos ciento cincuenta millones) a los efectos de continuar con dicho Plan.

Por último, habrá de indicarse que las preguntas Nos. 28 y 29 deberán realizarse directamente a la Administración Nacional de Puertos y la

Administración de Ferrocarriles del Estado respectivamente por tratarse de temas propios de sus respectivas competencias.

Sin más que agregar, saludo a usted con mi más alta estima.



• José Luis Falero
Ministro de Transporte y Obras Públicas