



## Infraestructura vital

La inversión estatal en infraestructura vial durante la presidencia de José Mujica, según la web del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), fue de 1.200 millones de dólares. Casi al final del mandato, se destinaron 60 millones de dólares extrapresupuestales para reparar y reacondicionar las rutas 12, 54 y 55. Es un hecho significativo que evidencia la dificultad de mantener, no ya optimizar, la red vial para acompañarla al ritmo productivo e industrial del Uruguay. Sobre la realidad y la proyección de cara a los próximos cinco años, **Forestal** habló con el subsecretario del MTO, Jorge Setelich.

—Antes de asumir la cartera, usted y un equipo realizaron un relevamiento de rutas a nivel nacional. ¿Con qué se encontraron?

—Con la realidad que es de público conocimiento de que las cargas se multiplicaron por cuatro en los últimos 10 años, lo que obviamente generó

una sobreexigencia en la infraestructura. Eso que es una buena noticia, tiene la contrapartida de que se requiere poner énfasis en infraestructura para no topear o limitar el desarrollo del país. Todavía existen en la red áreas en las que prima un diseño que no tiene nada que ver con el transporte actual, y eso genera inconvenientes,

sobrecostos, accidentes, pero tampoco tenemos la capacidad de abrir un frente múltiple y reparar toda la red en simultáneo. Se están tratando estos temas puntuales y después se genera una priorización para conseguir las soluciones más eficientes posibles.

**–La red nacional es de carreteras "livianas", no preparadas para la carga actual, y con un diseño de mano abierta de ramales radiando hacia Montevideo, como la ferroviaria. Y ahora hay una transversalidad productiva e industrial con una carga mucho mayor. Reparar, que es lo que se ataca primero, ¿tiene sentido en lo global?**

–Conceptualmente y haciendo una simplificación, todos nuestros países fueron desarrollados con este esquema de conectarse hacia los puertos para llevarse la materia prima y después traer los productos elaborados. Es la estructura más clásica de las vías férreas que en Uruguay se diseñaron entre fines del siglo XIX y principios del XX. Como el ferrocarril lo manejaban los privados, el Estado se preocupó de construir toda la ruta al lado de la vía férrea. En ese contexto, tenemos la situación de que, si bien estamos trabajando en eso, no hemos logrado un plan estratégico que nos permita decir

"este tramo lo voy a hacer por carretera, este por vía férrea, este por fluvial", entonces me concentro en invertir en este esquema y "obligo", "incito", "estimulo" (o el nombre que se le quiera dar) a los privados a utilizar esa logística que es más eficiente y que le va a costar menos al Estado.

**"En este quinquenio el objetivo más concreto es dar un salto en la calidad en la infraestructura: lograr regularidad en los circuitos de transporte, que estos sean mucho más eficientes y permitan las velocidades en que la circulación es más económica y más segura".**

**–Al respecto del uso de la infraestructura, entre 2004 y 2014 la producción del agro se triplicó, de 7 a 21 millones de toneladas anuales. Al mismo tiempo, el porcentaje del PBI destinado al mantenimiento de rutas descendió.**

–El presupuesto tiene una relación acotada. La inversión en infraestructura no ha acompañado



En búsqueda de la excelencia, apostando a la innovación y confiando siempre en el potencial de nuestra gente: así estamos trazando nuestro camino.

**Montes  
del Plata**

Producción sustentable

Con un presupuesto que será similar al del período anterior y que demostró ser insuficiente, el gobierno se propone aumentar la inversión en infraestructura vial a través de dos herramientas: la participación público-privada y el aumento de la incidencia de la CVU.

la curva de crecimiento de la producción, ese retraso es obvio. Por eso es que la red, que en el año 2000 podía soportar determinadas cargas, no dio abasto. Hay problemas serios que nosotros como MTOP tenemos que asumir, gestionar y dar respuestas y no lo estamos rehuyendo. Pero tampoco estamos en una situación en la que vayamos a un escenario tan negro como lo pintan a veces. Estamos en un proceso de crecimiento complejo en el que sin dudas necesitamos mejorar la eficiencia, pero eso se relaciona con medidas inteligentes, y no rápidas o urgentes.

### TRES CAMINOS

–¿Cuáles son las "medidas inteligentes" que se plantean desde el MTOP?

–Nos estamos enfocando a través de tres ejes de inversión diferentes, por el origen de los fondos y cómo se gestionan, para tener una incidencia

### BITREN

–Los vehículos que transitan también es algo a atender. ¿Cuál es su visión con respecto a la experiencia con el bitren [camión con dos semirremolques y mayor capacidad de carga]?

–Hubo todo un proceso del desarrollo del bitren muy positivo, a partir de una iniciativa de UPM Forestal Oriental. Se llegó a un vehículo, que quedó plasmado en un decreto, de muy alto nivel de servicio, con un impacto en la infraestructura mucho menor que la mayoría de los camiones de 45 toneladas que circulan, cuando este llega a 57 toneladas de peso total con mayor capacidad de carga. Hay 27 vehículos habilitados. Pero para el siguiente paso nos parece interesante analizar todos los indicadores. No solo seguir la curva de aumentar la cantidad de carga, sino determinar cuál es el impacto que tienen los corredores, cuáles son las obras que habría que realizar para resolver situaciones de camino crítico. Al igual que se trabajó en el proyecto anterior, hacer un análisis técnico, entendiendo las experiencias de otros países, pero también las características particulares que tiene Uruguay. Si no, estaríamos generando un impacto inicial positivo pero que después con los niveles de destrucción que tiene no va a ir muy lejos, por más que tenga mayor capacidad de carga.  
(Más información sobre bitren, **Forestal Nº 2**, pág 28 a 32).



importante en la infraestructura en los próximos cinco años. La perspectiva es mantener un nivel de inversión presupuestal, lo que se conoce como obra pública, de 1.200 millones de dólares. Los otros dos ejes parten de buscar herramientas para multiplicar por 2,5 o 3 la cantidad de inversión con el fin de alcanzar, o por lo menos manejar, los niveles de demanda. Y poner hacia el futuro el repago de estas inversiones en la medida que el propio incremento de la actividad genere resultados diferentes. Uno de los ejes es aumentar la incidencia de la Corporación Vial del Uruguay [empresa privada cuyas acciones pertenecen a la Corporación Nacional para el Desarrollo y es dirigida por esta y el MTOP], que hoy es de 1.600 kilómetros de la red principal. La idea es agregar unos 1.000 kilómetros más a este modelo de gestión, que calculo rondará los 800 millones de dólares de inversión. A través de herramientas de financiamiento, concesiones, peajes y otras estructuras de obtención de recursos, aparte de las que vienen del presupuesto nacional (la CVU recibe partidas para pagos de contratos), generar un impacto en estos 2.600 kilómetros que se conocen como rutas principales.

**–Esos 1.000 kilómetros a agregar, ¿es un número aleatorio?**

–No, parte de un análisis de determinados datos como el paquete estructural de las rutas, cuáles serían las soluciones potenciales para mejorar los niveles de servicio y los objetivos estratégicos a cumplir en esas rutas con una herramienta de gestión como la que permite la CVU.

**–¿Cuál es el tercer eje?**

–Los proyectos de participación público-privada (PPP), del tipo que ya está en proceso de adjudicación para las rutas 21 y 24. El compromiso que asumió el ministro, que es ambicioso, es lanzar ocho paquetes de PPP en este período, de los cuales querríamos lanzar por lo menos cuatro en 2015. Hablamos de contratos por niveles de servicios, con una rehabilitación o reconstrucción inicial, y después 20 años de mantenimiento. Es una forma de "blindar" determinados ejes que están relacionados al circuito de carga del que hablamos al principio y que también tiene una incidencia importante en lo que es el movimiento de carga del área forestal. El mecanismo en realidad lo que hace es: consigue financiamiento externo, transfiere el riesgo de diseño al contratista, quien tiene que tener en cuenta la carga que existe, proyectar y presentar una propuesta y convivir con eso durante 20 años con determinados niveles de servicio, especificados en el contrato. Pero es una estructura relativamente novedosa y compleja para Uruguay, en la medida en que empieza a interactuar una institución financiera además de la empresa constructora de carreteras, que era la contraparte clásica que teníamos en este tipo de proyectos.

## Obtenga el mejor precio del mercado por su monte de eucalipto.

Nuestros contratos de abastecimiento con los principales mercados e industrias nos permiten ofrecerle las mejores condiciones.



Rincón 477 of. 801 Montevideo. Tel: 2916 1475  
grupoforestal@grupoforestal.com.uy



Jorge Setelitch, subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

–En esos ocho paquetes, ¿hay obra nueva?

–La mayoría son de rehabilitación y reconstrucción de ruta existente. Los nuevos diseños básicamente son *bypass*, o tramos relativamente pequeños al lado del monto global. No es necesario abrir nuevos trazados, sino identificar cuáles son importantes o más críticos para el

políticos apoyaron. Ahora empezamos a ir a un plan con un poco más de detalle para generar cadenas logísticas inteligentes: mejorar la infraestructura, la eficiencia, que haya vehículos de más capacidad de carga con un nivel de incidencia aceptable para la infraestructura, el incremento de tecnologías, la capacitación, la seguridad en el tránsito. Hay una cantidad de aspectos que confluyen en lograr un mejor nivel del país para competir en el mercado internacional. Desde la perspectiva del ministerio, tenemos que entender cómo ser más competitivos en la globalidad del sistema.

**"Trabajamos en dos frentes: a mediano plazo a través de los futuros PPP, en conseguir la estabilización de determinadas rutas transversales (14, 26, 12); y en 'apagar el incendio' que tenemos en el litoral de rutas con nivel de carga alto (12, 55, 21, 24)".**

transporte de carga y generar los circuitos. "Circuito" entendido desde el origen del producto hasta el destino final, planta, puerto, lo que sea, en el que se garantice un transporte estable y lo más competitivo posible.

### TRES VÍAS

–En el índice de competitividad logística del Banco Mundial, Uruguay tiene 2,5 puntos en un total de 5 puntos. ¿Cómo se puede hacer subir un índice de este tipo?

–Creo que hay que tener un plan estratégico realista. Se hizo una iniciativa en el período anterior, una definición macro que todos los partidos

–En la globalidad del sistema, ¿se piensa en una logística multimodal?

–El elemento central que nos va a permitir subir este índice que tú mencionabas es integrar lo que se pueda de transporte fluvial. Desde el gobierno se vienen haciendo cosas para optimizarlo. Lo mismo con el ferrocarril, el país lo necesita. A través de lo que se conoce como Focem 1 se está mejorando la línea entre Pintado y Rivera, 422 kilómetros. Ahora se adjudicó el segundo tramo entre Piedra Sola y Salto Grande, 327 kilómetros. Y estamos trabajando en un proyecto PPP para la reconstrucción y mantenimiento por 30 años de la línea Algorta-Fray Bentos. Se necesita una solución logística más económica, como el ferrocarril para carga de bajo valor por gran volumen. Con estas tres obras le vamos a generar un espacio. Se está haciendo el proceso de la operadora de carga [Servicios Logísticos Ferroviarios SA, empresa pública de derecho privado que pasará a ocuparse de la explotación de la red ferroviaria, que seguirá siendo responsabilidad de AFE], que está siendo lento, engorroso y trabajoso.



**Toda nuestra experiencia  
respaldando la actividad  
del sector agropecuario.**

**JAUME & SERE**  
COMERCIO EXTERIOR | LOGISTICA

[www.jaumeysere.com](http://www.jaumeysere.com) | tel: 2916 1055

Chuy, Río Branco, Aceguá, Rivera, Artigas, Bella Unión  
Salto, Paysandú, Fray Bentos, Nueva Palmira, Colonia y Montevideo

–Es porque los empleados de AFE se resisten a pasarse a la operadora. ¿Cómo se va a resolver esto?

–Hay un tema bien simple, blanco y negro, sin ninguna complejidad: cuando estas tres obras estén funcionando bien, va a haber gente que va a analizar si le sirve invertir en ferrocarril, y si hay una operadora del Estado que funciona optará por ella y si tiene un volumen de carga interesante para gestionar, tendrá su locomotora y sus vagones. Como pasó en lo fluvial y con los camiones.

Tenemos que tener una logística multimodal, en la que participen ferrocarril, camión y fluvial. La carga por camión no va a disminuir por ello, por suerte hoy en día hay lugar para los tres. Sobre todo en la perspectiva del mediano y largo plazo, en el famoso tema de ser el *hinterland* u otros nombres grandilocuentes, que lo que quiere decir es que la carga pase por acá y te quedes con algo de dinero de ese negocio. Si no tenemos ferrocarril, las probabilidades son muy bajas. ¿Para qué vamos a generar un puerto de aguas profundas? ¿Cuánto podés entrar por camión?

–La carga impositiva que se impone a los sectores productivos que utilizan la infraestructura (la nafta, el fideicomiso del gasoil) no se vuelca directamente a la

propia infraestructura. ¿Se va a rever este tema?

–Esto obedece a cómo el país ha elegido estructurar, los impuestos van a rentas generales y están distribuidos a nivel de la sociedad en otras áreas, como salud o educación. Eso no es ni bueno ni malo. Ahora hay que encontrar una distribución inteligente, que en otras palabras y en una visión medio grosera quiere decir sacarle dinero al que le podés sacar, y no al que si le sacás lo hundís. Obviamente, cada uno tiene su forma de organizarse y genuinamente pelea por su espacio. Pero para nosotros es importante ver toda la foto. Se está revisando y trabajando para encontrar alternativas en la distribución de la carga impositiva para generar una logística más competitiva. Está muy relacionado a que este esfuerzo que va a hacer el país, si nosotros logramos multiplicar por 2,5 veces las inversiones, tenga una sostenibilidad. Y que después cuando se genere el crecimiento no haya un circuito donde el valor se genera fuera de la cadena de retorno a la economía y todo lo que da ganancia esté fuera de impuestos y sea exportable, y es como que lo fabriques en China, y lo que da pérdida y problemas lo asuma el Estado. En ese contexto es que se está analizando cómo distribuir para que tengamos más competitividad; pero al mismo tiempo para que esta infraestructura sea sostenible, porque en 20 años vamos a tener que pagarle a las empresas que ganen los contratos para que mantengan los niveles de servicio. Y tiene que salir de algún lado. ■

