

Uruguay necesita invertir US\$ 22.000 millones en energía, US\$ 1.300 millones para superar rezago en las carreteras, construir vías férreas y ampliar el puerto de Montevideo, dice un estudio coordinado por el economista Javier de Haedo.

El trabajo, al que accedió El País, se denomina "Uruguay Infraestructura 2030" y fue elaborado por encargo del inversionista argentino Juan Carlos Milberg, quien le pidió a De Haedo que contactara a los técnicos para realizarlo.

El estudio analiza las necesidades en materia vial, ferroviaria, portuaria y energética que tendrá Uruguay hasta 2030. Algunos de los autores son el ex- presidente de UTE, Beno Ruchansky (energía), la exdirectora de Medio Ambiente, Alicia Torres (energía), y el ministro de Transporte durante el gobierno de Jorge Batlle, Lucio Cáceres (vialidad).

Por lejos, las mayores necesidades de inversión corresponden al sector energético. Los técnicos creen que se necesitarán para la recepción, conversión y distribución de hidrocarburos US\$ 3.490 millones, para su prospección y exploración US\$ 3.519 millones, otros US\$ 6.135 millones para generación eléctrica, US\$ 1.700 millones para transmisión y US\$ 5.800 millones para distribución.

En el estudio se manejan dos escenarios: uno básico que espera un crecimiento del Producto Bruto Interno anual de entre 3,5% y 4% hasta 2030, y otro de expansión más acelerada de entre 5% y 5,5% anual, explicó De Haedo a El País. Para el primero de los escenarios la inversión energética necesaria sería de US\$ 20.644 millones y en el segundo de US\$ 21.999 millones hasta 2030.

El informe está en proceso de presentación al gobierno, el Pit-Cnt y las cámaras empresariales y se elaboró en los primeros nueve meses del año, dijo De Haedo.

En el estudio se advierte de la necesidad de buscar rápidamente una ampliación del espacio operativo en el puerto de Montevideo. Hacia 2025 se estaría llegando a la capacidad máxima de la infraestructura que hoy existe para contenedores. La concreción de la inversión de la Terminal de Graneles de la empresa Obrinel permitiría cubrir las necesidades hasta 2030. De no concretarse podrían generarse esperas considerables para los buques que afectarían el costo de los fletes para granos y "chips" a partir de 2020. La capacidad instalada de descarga de graneles se alcanzaría hacia 2020.

En cuanto a Nueva Palmira y la Estación Flotante de Punta Arenal allí la capacidad de transbordo de grano se agotaría hacia 2030.

El autor del análisis del sistema portuario, Álvaro Olazábal, calcula que se requieren US\$ 1.733,7 millones de inversión en el conjunto de los puertos uruguayos entre 2015 y 2030. Montevideo demandaría US\$ 855,5 millones y Nueva Palmira US\$ 517 millones.

El proyectado puerto de Aguas Profundas de Rocha, cuya construcción el gobierno pretende adjudicar a fines del próximo año, es analizado detenidamente por Olazábal, que lo considera necesario aunque advierte que no tiene una demanda suficiente asegurada. "En el caso del proyecto del Puerto de Aguas Profundas (PAP), una debilidad para su concreción es la muy probable falta de demanda mínima a corto y mediano plazos, que permitirían iniciar una primera etapa de inversiones en el proyecto. Sin certeza de carga de mineral de hierro por el PAP, no habría justificación económica posible. Tampoco se conocen aún las características físicas del emplazamiento en forma completa", dice el resumen ejecutivo del estudio. A ese puerto llegaría el mineroducto que transportaría el hierro que Aratirí traería de los yacimientos de la zona de Valentines.

El técnico cree que los exportadores de granos regionales podrían optar por los puertos argentinos de Bahía Blanca y de Quequén. Olazábal considera que Uruguay necesita un puerto de esas características para captar el movimiento de petróleo, combustibles y graneles de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Argentina, Paraguay, Bolivia y la zona del Mato Grosso brasileño requieren una alternativa para comercializar su producción, opina. Y Uruguay necesita buscar acuerdos con los países vecinos para mostrar los beneficios que ofrecería ese puerto a los grandes buques, sostiene.

El técnico calcula que de los montos necesarios para el sistema, US\$ 920 millones vendrían del Estado y US\$ 814 millones de privados. Anualmente, la inversión pública rondaría US\$ 61 millones y la privada US\$ 54 millones.

"Cualquier propuesta de inversión futura en infraestructura portuaria, debe prestar especial atención a los puertos de Montevideo y del Complejo Portuario Nueva Palmira, para potenciarlos y eliminar las restricciones existentes que atentan contra la mejora de los servicios portuarios y de la competitividad de los mismos para dar respuesta a la demanda futura", dice.

Las áreas estudiadas

Energía

Habrà más generación eléctrica, aun cuando llueva poco. Se usará menos fueloil en la industria que será sustituido por gas natural. Irá cayendo el uso de propano industrial y el supergás en las casas. Se requieren enormes inversiones

Vialidad

La red está en situación crítica por el aumento de la producción desde 2000 y el rezago en la inversión. Hay que mejorar el acceso a Conchillas, Fray Bentos y Nueva Palmira. Los peajes no alcanzan. Los recursos deben venir de impuestos.

## Ferrocarril

Hay seis líneas identificadas como potencialmente rentables. El tren tiene una oportunidad si se transforma en una empresa logística. Las vías necesitan al menos US\$ 975 millones de inversión. Y hay que construir nuevos ramales.

## Puertos

En 2020 se saturaría la capacidad de descarga de graneles de Montevideo. Este puerto tiene tarifas razonables y adecuada profundidad. El de "aguas profundas" depende a corto y mediano plazo del hierro que produciría Aratirí.

## Economía

Las necesidades de inversión son grandes, debido al rezago existente, pero el financiamiento no debería ser una dificultad porque el país tiene "grado inversor". Los técnicos aconsejan formas alternativas de propiedad y gestión.

Hay que triplicar los recursos que se vuelcan a vialidad para evitar más costos a privados

En el capítulo dedicado a la vialidad los autores del trabajo señalan que hay un gran rezago, que los peajes generan solamente US\$ 20 millones anuales netos por lo que las obras deben financiarse con impuestos al combustible y que no hacer lo necesario aumentará los costos a los privados. En términos generales, los recursos deben triplicarse con respecto a hoy.

"Es decir que no basta con lograr atender lo que regularmente era necesario, sino que hay que recuperar lo que no se hizo en los últimos 13 años, tener en cuenta que la velocidad de consumo de carreteras aumenta con el aumento de la carga transportada, que los lugares altamente demandados en la actualidad eran carreteras secundarias, terciarias o caminos vecinales que pasaron a tener un alto tránsito pesado y que resulta necesario adecuar a esta nueva realidad y finalmente que son necesarios más dólares para realizar el mismo servicio vial", dice el trabajo. Los técnicos afirman que no se requieren nuevos caminos o carreteras

sino mejorar su calidad ya que más del 50% de la red vial nacional está mal o regular. Solamente 15% de la red departamental recibe mantenimiento y mejoramiento.

Para recuperar el rezago generado desde 2000 se necesitan US\$ 1.300 millones. Son necesarias obras extraordinarias para mejorar los accesos a Conchillas, Fray Bentos y Nueva Palmira y "rutas agrícolas", como la 2, la 7 y la 21. Para estas obras se necesitan US\$ 370 millones. Los autores creen que con un crecimiento del producto anual de 3,5% hasta 2020 serían necesarios unos US\$ 787 millones anuales, por distintos conceptos. Los técnicos creen que los actuales impuestos nacionales y departamentales exceden las necesidades de recursos. La rehabilitación de la gran mayoría de los tramos analizados tendría un alto retorno.

Los técnicos identificaron 34 obras adicionales para el período 2020-2030 con un costo de US\$ 120 millones anuales.

Fuente: <http://www.elpais.com.uy/informacion/uruguay-obras-pendientes.html>

Por: Juan Pablo Correa