

# PROPUESTAS PARA ENFRENTAR LA PANDEMIA Y REACTIVACIÓN ECONÓMICA



- 1 Gran Acuerdo Nacional: instalación de una mesa de trabajo
- 2 Transporte colectivo: vacunación
- 3 Transporte colectivo: reconversión de seguros de paro por subsidios a la oferta
- 4 Apoyo Básico a la Ciudadanía: Plan ABC para todos los Departamentos
- 5 Vivienda
- 6 Obras: acceso a Financiamiento con Organismos Multilaterales
- 7 Infraestructura: FIMM (Fideicomiso de Infraestructura Metropolitana)
- 8 Infraestructura digital para el trabajo social
- 9 Infraestructura: nuevo corredor metropolitano de movilidad
- 10 Infraestructura: saneamiento y gestión de residuos

# 1

## GRAN ACUERDO NACIONAL: INSTALACIÓN DE UNA MESA DE TRABAJO

Generar un ámbito de trabajo para enfrentar las consecuencias sanitarias, económicas, sociales y culturales de la pandemia. Es claro que los problemas que apareja la pandemia son múltiples y complejos y sobre todo afectan a las personas y a colectivos. Estamos convencidos y convencidas que los problemas colectivos merecen soluciones colectivas. Por tal motivo, proponemos un ámbito ejecutivo más que deliberativo, con subcomisiones es-

pecíficas y agenda de temas a tratar. En nuestro país la Constitución y la Ley establecen las competencias de cada ciudadano/a. Impone derechos y obligaciones para el Presidente, a los Gobiernos Departamentales, al Poder Legislativo, así como para cada uno de los uruguayos/as. Hacer un acuerdo no quiere decir ceder competencias, quiere decir que cada uno de lo mejor de sí en el marco de sus responsabilidades.

# 2

## TRANSPORTE COLECTIVO: VACUNACIÓN

Es indiscutible el rol en términos sanitarios y en términos de control que tiene la movilidad y la calidad del transporte colectivo en esta Pandemia.

El mayor uso del transporte colectivo es para trabajar, por eso, se deben realizar los máximos esfuerzos para mantener el aforo, sani-

tizar, y proponemos vacunar a usuarios frecuentes de STM.

La intendencia de Montevideo solicita se consideren prioritarios en la vacunación los usuarios frecuentes del STM. (en pre-pandemia 90.000 personas, a marzo 2021: 52000 personas).

---

***La intendencia de Montevideo solicita se consideren prioritarios en la vacunación los usuarios frecuentes del STM.***

---

### 3

## TRANSPORTE COLECTIVO: RECONVERSIÓN DE SEGUROS DE PARO POR SUBSIDIOS A LA OFERTA

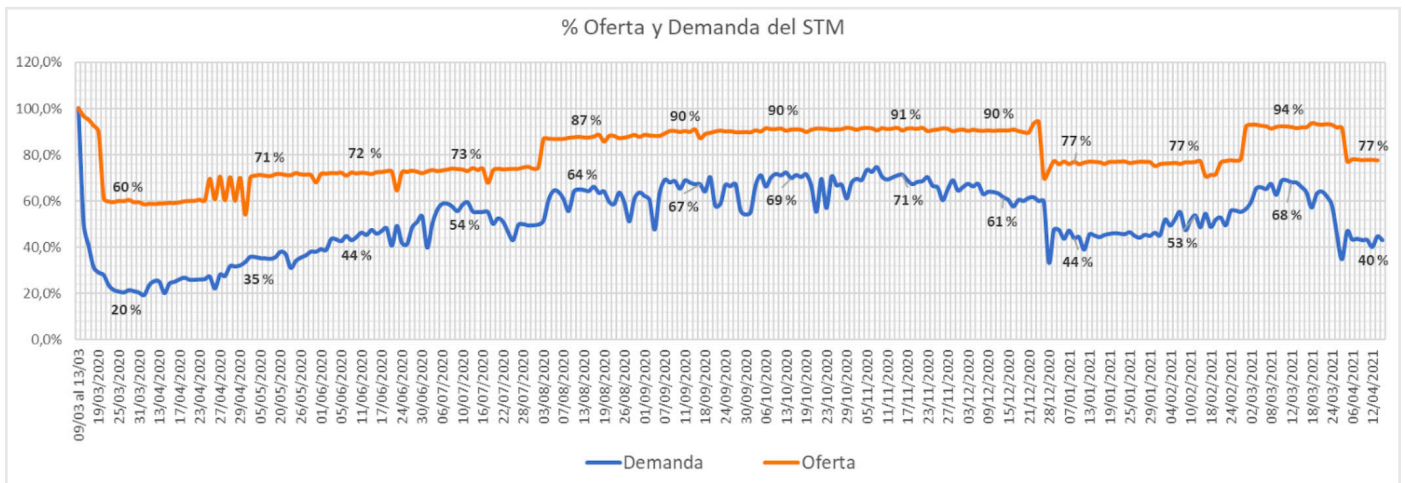
Desde el Sistema de Transporte se han hecho los máximos esfuerzos para brindar las mejores condiciones posibles de traslado, mayor espacio disponible entre los pasajeros, al tiempo que se generan mecanismos de apoyo necesarios para asegurar la sostenibilidad económica del sistema.

Las acciones conjuntas del gobierno nacional y del departamental, a la vez que las propias empresas y sus trabajadores han

**contribuido para generar condiciones de sostenibilidad económica en el sistema.**

Solo mediante esta conjunción de voluntades, es que ha podido sobrellevarse una situación caracterizada desde ese entonces, por una **amplia brecha entre la Oferta y**

**Demanda del sistema, así lo expresa la siguiente gráfica:**



La brecha existente en la actualidad entre oferta y demanda es de las **mayores que se han verificado en los últimos 13 meses, pero también la gravedad de la situación sanitaria ha escalado en las últimas semanas, es oportuno entonces pensar en nuevos mecanismos para incrementar la oferta y poder brindar las mejores condiciones de traslado a los ciudadanos/as**, en el momento de mayor gravedad de la pandemia.

El incremento de la oferta por encima de los niveles actuales, requiere de apoyos económicos adicionales, en la medida que **no se justificarían** por el incremento en los pasajeros

transportados, **sino para resguardarlos en sus condiciones de traslado.**

Los apoyos económicos necesarios, por su magnitud, exceden las posibilidades de ser cubiertos en solitario por el gobierno departamental.

Siendo la actual una situación de emergencia, entendemos que es posible encontrar un camino de apoyos conjuntos entre el gobierno nacional y departamental que posibilite incrementar el servicio, de acuerdo a lo que la situación requiere.

## PARA ELLO, PROPONEMOS LO SIGUIENTE:

1. Reintegrar a los trabajadores del transporte que actualmente se encuentran sin actividad, y son beneficiarios del subsidio por desempleo, esto incrementa la oferta actual desde el 77% hasta el nivel existente anterior a Semana de Turismo de un 94%, Como consecuencia de ello, se pasaría de una relación entre Oferta y Demanda de 1,79/1 a una de 2,21/1 (esto implicaría un incremento muy relevante de 22% en los servicios ofertados).

2. Que el Gobierno Nacional genere un apoyo económico adicional al sistema de transporte por un monto equivalente al subsidio al desempleo que está desembolsando ahora para estos trabajadores. Esto no implica un incremento de gasto, sino redireccionar fondos para transferirlos por la vía de un apoyo económico al sistema de transporte por el aumento de costos asociados al incremento en los servicios.

**No es necesario generar cambios normativos**, ya que lo que se propone no es un cambio en el funcionamiento del régimen del subsidio por desempleo, sino reintegrar a los trabajadores y generar un apoyo económico adicional al sistema de transporte por un monto equivalente al que se hubiera gastado de todos modos en el subsidio por desempleo.

---

*Se pasaría de una relación  
entre Oferta y Demanda de  
1,79/1 a una de 2,21/1 (esto  
implicaría un incremento  
muy relevante de 22% en los  
servicios ofertados).*

---

3. El costo adicional asociado al incremento propuesto en la oferta de servicios (costo salarial adicional, costo de combustible, lubricantes y rodamiento) y no cubierto por el monto mencionado en el punto 2) sería afrontado por partes iguales entre el gobierno nacional y el departamental, aportando cada uno un monto adicional de \$ 25 MILLONES/MES.

4. Estas medidas continuarían en vigencia hasta el 30/6, esperando que para ese entonces se hayan superado las condiciones que hacen necesaria una medida como la propuesta, dado el avance en la vacunación.

**Tiempo de puesta en funcionamiento: INMEDIATO.**

# 4

## APOYO BÁSICO A LA CIUDADANÍA: PLAN ABC PARA TODOS LOS DEPARTAMENTOS

La intendencia de Montevideo, pone a disposición, la experiencia, las lecciones aprendidas y la asistencia para diseñar planes del tipo ABC, dirigidos a enfrentar los impactos sociales, económicos, sanitarios y culturales de la pandemia en todo el país.

En esa mesa de trabajo con las demás intendencias y con la OPP, cada una aportará las experiencias y aprendizajes de este año.

**El Plan ABC se estructura en 5 ejes principales:**

1. TRABAJO

2. TERRITORIO

3. ALIMENTACIÓN

4. IGUALDAD

5. SALUD

Que se articulan de manera complementaria para generar circuitos virtuosos, con impactos en los beneficiarios directos generando sinergias con la economía local.

Entendemos que este Plan puede ser extrapolable a otras Intendencias generando impactos que mitiguen los efectos de la crisis económica y social generada.

La Intendencia de Montevideo puede brindar apoyos técnicos y profesionales en el diseño, programación, implementación, monitoreo y evaluación de estos planes y sin dudas está interesada en recibir los aportes de los otros gobiernos departamentales.

Para esto es necesario que el gobierno nacional apoye económicamente a las intendencias para poder llevar adelante la implementación que surja de ese intercambio fructífero de experiencias.

### 1. TRABAJO

Generación de empleo directo e indirecto:

#### A. OPORTUNIDAD TRABAJO

Generación directa de puestos de trabajo temporales tomando como referencias programas como Yo Estudio y Trabajo de la Dirección Nacional de Empleo (becas para estudiantes terciarios) y Uruguay Trabaja del Mides; desarrollando en este caso, tareas transitorias en las intendencias que se **complementen** con las tareas habituales (a modo de ejemplo despliegue de cuadrillas para el barrido de veredas).

---

#### IMPACTO

Generación de empleo y de primera experiencia laboral, acceso a instancias educativas.

---

#### B. INCENTIVOS FISCALES PARA EMPRESAS QUE GENEREN NUEVOS EMPLEOS

Generación de exoneraciones y reducciones de los tributos departamentales para aquellas empresas **que generen nuevos puestos de trabajo**. Funciona con un esquema de cer-

tificados que las empresas pueden usar para los diferentes tributos que pagan.

---

## IMPACTO

Generación indirecta de nuevos empleos.

---

## C. CAPACITACIÓN COORDINADA ENTRE INEFOP, UTU E IM EN SECTORES DINÁMICOS EN EL DEPARTAMENTO

Generar mecanismos coordinados de capacitación y reconversión laboral en sectores que son especialmente dinámicos en Montevideo, como por ejemplo las TICs, sector audiovisual, logística y biofarma.

## 2. TERRITORIO

Atención de emergencias habitacionales, graves déficits urbanos y facilitar el acceso al transporte en zonas carenciadas.

### A. INTERVENCIÓN EN VIVIENDAS

Creación de un fondo no reembolsable para familias con condiciones de emergencia habitacional, debido a situaciones de violencia doméstica y de género, a consecuencia de eventos climáticos adversos, incendios, derrumbes o demás situaciones imprevistas de grave riesgo habitacional.

Se instrumenta: facilitando los materiales y/o mano de obra.

---

## IMPACTO

Mejora de las condiciones habitacionales de familias en situación de vulnerabilidad, generación de trabajo, reactivación económica local.

---

### B. INTERVENCIÓN EN BARRIOS

Intervenciones rápidas definidas en diálogo con las organizaciones barriales en: **caminería, drenajes pluviales, alumbrado, espacios públicos, locales comunitarios y mejora habitacional.**

---

## IMPACTO

Mejora en la infraestructura de barrios carenciados, generación de trabajo, reactivación económica local.

---

### C. RECUPERACIÓN DE FINCAS

Recuperación de casas e inmuebles abandonados que beneficien a familias con necesidades de vivienda.

---

## IMPACTO

Solución habitacional para familias carenciadas, generación de trabajo, reactivación económica local.

---

### D. ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE URBANO

Acceso al transporte urbano de zonas carenciadas, cambios de recorridos y/o modificación de frecuencias, mejora de la accesibilidad de los usuarios al sistema: vialidad, limpieza, áreas verdes, alumbrado, señalización.

Boleto ABC: costo del boleto menor para la población vulnerable (por ej. alcanzando a aquellos que tengan la tarjeta Uruguay Social del Mides).

Impacto: mejora en la accesibilidad al transporte urbano de poblaciones vulnerables, generación de trabajo, reactivación económica local.

### 3. ALIMENTACIÓN

Apoyo a las poblaciones en condiciones de inseguridad alimentaria con alimentos e insumos en conjunto con orientación nutricional, acondicionamiento de lugares de funcionamiento de ollas populares y al acceso de huertas comunitarias fomentando la economía circular.

#### A. SUMINISTRO DE ALIMENTOS E INSUMOS

Brindar apoyo con alimentos e insumos a ollas y merenderos que se encuentren en situación de desabastecimiento, brindando soporte en la logística articulando entre los diferentes actores sociales.

##### IMPACTO

Disminución de la inseguridad alimentaria, reactivación económica local.

#### A. ACONDICIONAMIENTO DE LOCALES DE ELABORACIÓN DE ALIMENTOS

Mejoras locativas para la elaboración de alimentos en condiciones de inocuidad con foco en locales comunitarios.

##### IMPACTO

Disminución de la inseguridad alimentaria, generación de trabajo, reactivación económica local.

#### C. HUERTAS COMUNITARIAS

Apoyar la formación de huertas comunitarias bajo los principios de la agroecología, promoviendo la soberanía y seguridad alimentaria

en un concepto de economía circular, mediante capacitación, seguimiento y facilitación de acceso a insumos y herramientas.

##### IMPACTO

Soberanía alimentaria, generación de trabajo.

### 4. IGUALDAD

**Acciones Integrales ante la Violencia de Género y Promoción de la Autonomía Económica de las Mujeres.**

#### A. FORTALECIMIENTO DE LA ATENCIÓN A LA VIOLENCIA BASADA EN GÉNERO

Ampliar la atención integral a las mujeres en situación de violencia de género, y diversificación de los dispositivos y fortalecimiento de servicios existentes (patrocinios jurídicos, asistenciales, extensión del soporte a 365 días, etc.).

##### IMPACTO

Salida de situación de violencia, autonomía.

#### B. AUTONOMÍA ECONÓMICA BASADA EN GÉNERO

Apoyo al empoderamiento y emprendimientos de las Mujeres facilitando préstamos para capital de giro, capacitación, apoyo para la formalización, promoción de trabajo.

##### IMPACTO

Autonomía económica, generación de trabajo, reactivación económica local.

## 5. SALUD

Fortalecimiento de los equipos de salud en medicina familiar y comunitaria, pediatría, partera, trabajo social y psicología que prestarán atención a la salud mental comunitaria.

Creación de un **Fondo de Medicamentos** que complementa los medicamentos que envía ASSE, garantizando una canasta básica para el primer nivel de atención.

Incorporación de equipos móviles permitiendo una atención de cercanías en barrios y asentamientos.

Policlínicos móviles que desarrollen vacunación, medicina familiar y comunitaria, pediatría, consultas con partera y odontología y primera respuesta en violencia de género en el caso de niñas, niños, adolescentes, mujeres y personas mayores o con discapacidad.

Extensión de horario de atención en las políclínicas municipales, fortaleciendo los equipos de salud en medicina familiar y comunitaria pediatría, partera, trabajo social y psicología que prestará atención a la salud mental comunitaria.

Programa de apoyo nutricional para niños y niñas de 0 a 3 años y mujeres embarazadas, integrando un componente de apoyo nutricional y un componente de seguimiento de salud y socioeducativo familiar para las familias participantes del programa.

---

### IMPACTO

Mejoras en acceso a primer nivel de atención de poblaciones vulnerables, disminución de desnutrición en los primeros años, generación de trabajo, reactivación económica local.

---





## VIVIENDA

### SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PROYECTOS CO-GESTIONADOS CON MVOT

La IM y el gobierno nacional cofinancian proyectos de regularización de asentamientos a través del Programa de Realojos y a través del Programa de Mejoramiento de Barrios (este programa cuenta también con financiamiento del BID).

Se cuenta además con el convenio del Programa de Rehabilitación Urbana.

### PROGRAMA DE REALOJOS Y PROGRAMA DE REHABILITACIÓN URBANA (IM - DINAIVI/MVOT)

Convenios en vigencia dentro del Plan de Realojos correspondiente a los siguientes asentamientos:

- Brazos Unidos I y II (barrio Peñarol)
- Alfonso Lamas (barrio Flor de Maroñas)
- La Chacarita (barrio Punta de Rieles)
- La Boyada (barrio Tres Ombúes)
- Servando Gomez (barrio Paso Carrasco)
- Vaimaca (barrio Aires Puros)
- El Progreso
- 7 Manzanas (barrio Ituzaingó)

No se han realizado aún convenios con el MVOT para los asentamientos Nuevo Comienzo, Antares y Nuevo Plácido Ellauri, para los cuales la IdM tiene terrenos disponibles.

### La situación de los convenios:

Saldo adeudado a la Intendencia de Montevideo a la fecha: **\$193,6 MM** (UR 59.925 y \$113,5 MM) por obras ya ejecutadas en los barrios Brazos Unidos I, La Chacarita, La Boyada y Vaimaca y fondos correspondientes al Programa

de Rehabilitación Urbana. Se continúan realizando obras del convenio con La Chacarita, previstas a finalizar en este año, que incrementarán el monto anterior en **\$140,4 MM** (UR 105.000).

Los asentamientos Alfonso Lamas, Servando Gómez, El Progreso, La Chacarita 35 viviendas y 7 Manzanas están en proceso de licitación, detenidos de acuerdo a lo indicado por el MVOT. Estos convenios totalizan **\$509,5 MM** (UR 193.000 y \$251,5 MM).

### PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE BARRIOS (IM - PMB/MVOT)

#### Situación de los proyectos:

Cauceglia (barrio La Paloma-Tomkinson): etapa 2 prevista en 2021, postergada por MVOT para el año 2023.

La Paloma: sector 1 previsto en 2020 y reprogramado a 2021; sector "Juventud 14" previsto en 2021 y postergado por MVOT a 2024; sector 2 postergado por MVOT por este período quinquenal (sin nueva fecha).

Ribera del Miguelete (barrio Lavalleja): postergado por MVOT por este período quinquenal (sin nueva fecha)

Matilde (barrio Casavalle): postergado por MVOT por este período quinquenal (sin nueva fecha).

Parque Idea Vilariño (Unión-Villa Española): en ejecución.

Campichuelo (barrio Nuevo París): previsto en 2020 y postergado por MVOT a 2022, obra a iniciar.

## PROPUESTAS PARA AFRONTAR LA EMERGENCIA EN LA COMPONENTE HABITACIONAL

Sin dejar de avanzar con los programas y convenios descritos en el apartado anterior, como medidas vinculadas a la protección del derecho de la vivienda en el contexto de la Emergencia Sanitaria se sugiere:

- Incentivar la aplicación de las prerrogativas con que cuenta la justicia para suspender desalojos y/o lanzamientos que involucren personas en situación de especial vulnerabilidad socio-económica.

Hoy, en aplicación de la Ley Nro. 17.495 de 27/5/2002, los procesos se pueden suspender cuando se ejecutan en invierno e involucran a menores de 14 años, mujeres embarazadas o mayores de 70 años.

**Se sugiere -mediante la aprobación de una nueva ley-, suspender todos los procesos de desalojo y/o lanzamientos en curso y prohibir el inicio de nuevos procesos durante el tiempo que dure la emergencia sanitaria.**

La limitación del derecho a la propiedad se basa en la situación habitacional crítica en la que se encuentran miles de uruguayos y uruguayas, y en la necesidad de que no se agudice el estado de vulnerabilidad de estos, lo que configura claras razones de interés general, tal como consigna el artículo 7 de la Constitución Nacional.

Se estiman en condición de arrendamiento en Montevideo unos 3.400 hogares por debajo de la línea de pobreza con jefatura femenina y 500 hogares por debajo de la línea de pobreza integrados por adultos mayores de 70 años.

- Uso de inmuebles estatales vacíos como alojamiento transitorio. La Administración Central cuenta con unos 2.500 inmuebles entre edificios y terrenos. Se plantea analizar la viabilidad de la cogestión donde la Intendencia aporte sus equipos técnicos y su infraestructura logística y el Gobierno Nacional alimentación y gestión de inmuebles estatales vacíos que se encuentren en buen estado o requieran reparaciones menores con destino a vivienda transitoria, centros diurnos, centros de medio camino y/o refugios (a modo de ejemplo se citan el edificio de 4.200 m<sup>2</sup> adquirido para sede del Ministerio de Turismo en la esquina de Cerrito y Zabala; la antigua cárcel de Miguelete, parcialmente ocupada; etc.).

---

***Se estiman en condición de arrendamiento en Montevideo unos 3.400 hogares por debajo de la línea de pobreza con jefatura femenina y 500 hogares por debajo de la línea de pobreza integrados por adultos mayores de 70 años.***

---

- Subsidios de alquileres a residentes de pensiones en la ciudad durante los meses de invierno.

Esfuerzo requerido: \$18.000.000 permitiría subsidiar la permanencia durante dos meses en el invierno (junio-julio) a unas 1.500/1.600 personas. Se estima un mínimo de 5.200 personas residentes en 350 pensiones (reglamentadas y no reglamentadas) en Montevideo.



Antigua cárcel de Miguelete

- Módulos transportables (tipo “contenedores”) para alojamiento transitorio. Se estiman 34.034 viviendas en los 336 asentamientos de Montevideo. La IM puede realizar la instalación de módulos transportables tipo “contenedores” que aporte el Gobierno Nacional para su uso transitorio como vivienda.

---

***La IM puede realizar la instalación de módulos transportables tipo “contenedores” que aporte el Gobierno Nacional para su uso transitorio como vivienda.***

---

---

***La Administración Central cuenta con unos 2.500 inmuebles entre edificios y terrenos. Se plantea analizar la viabilidad de la cogestión.***

---

- Apoyo en alimentación. Provisión por parte del Gobierno nacional de alimentación (bandejas) a los Centros diurnos de la IM. Se estima un total de 600 bandejas diarias para 4 Centros diurnos con los que cuenta la Intendencia.

# 6

## OBRAS: ACCESO A FINANCIAMIENTO CON ORGANISMOS MULTILATERALES

La actual coyuntura de caída de tasas de interés a nivel internacional permite abaratar el financiamiento para atender a sectores sociales importantes y construir infraestructura necesaria para potenciar el futuro crecimiento, generando una importante cantidad de puestos de trabajo e inversión privada asociada.

La Intendencia de Montevideo ha tenido muy exitosas experiencias en la construcción de infraestructuras que mejoraron notoriamente la calidad de vida de sus habitantes, apalancándose en préstamos de organismos multilaterales.

Por ejemplo, Montevideo tiene la cobertura de saneamiento más alta de toda América Latina gracias a haber accedido a este mecanismo de financiamiento.

Más saneamiento, mejoras en alumbrado y pavimentación, salto de calidad en la movilidad, todo ello requiere inversión en infraestructura para lo cual es imprescindible seguir contando con líneas de financiamiento de largo plazo.

En ese sentido Montevideo plantea la realización de un proyecto que aportará calificación de la infraestructura urbana de la ciudad por medio de obras civiles que implican un fuerte impacto en la economía y el empleo.

**El ejemplo nuevo en este caso es la obra del Ferrocarril Central**, ya que la misma es la principal transformación infraestructural y territorial del país en muchas décadas. Su impacto en la ciudad de Montevideo es importante, ya que redefinirá la estructura de la ciudad.

La Intendencia ha desarrollado un proyecto de mitigación de la presencia del tren y **calificación de los sectores afectados con un conjunto de intervenciones que transforman una infraestructura ferroviaria en un Parque Metropolitano, estimulando el reencuentro entre la ciudad y sus ciudadanos, con el tren y su intensa dinámica e impactos.**



Parque Metropolitano del Ferrocarril Central

De esta manera la intervención puede convertirse en una **oportunidad** para aprovechar la **excelente trayectoria** que Montevideo tiene con los **organismos multilaterales de crédito** para realizar intervenciones en:

1. La **sustitución del vallado de seguridad de alambrado olímpico por un vallado que califique los espacios adyacentes**. Intervenciones específicas en **Capurro, equipamiento urbano en Belvedere, Paso Molino, Sayago y frente a la Facultad de Agronomía**.

Intervenciones que permiten la calificación urbana para la intermodalidad en función de las **18 frecuencias diarias de trenes de pasajeros que forman parte del contrato del**

**Ferrocarril Central en las estaciones de Colón, Sayago, Bulevar Artigas y nueva Estación Central**.

2. **Vivienda**: Calificación de viviendas que quedan junto al tren y en situación expuesta, y un plan de recuperación urbana calificando fachadas y otras intervenciones de mitigación.

3. Obras de **infraestructura vial** que generan mejoras a la movilidad urbana.

4. Obras de **saneamiento** que la Intendencia **debe adelantar** para realizar bajo las vías del tren.

**Este proyecto tiene un alcance total de USD60:**



Fig. 1: Barrio Capurro junto a la vía. Espacio público



Fig. 2: Viaducto Millán y la vía. Calificación de espacio público y movilidad



## INFRAESTRUCTURA: FIMM (FIDEICOMISO DE INFRAESTRUCTURA METROPOLITANA)

La creación de este fideicomiso tuvo como objetivo corregir, aunque sea parcialmente, las asimetrías que se daban en el reparto de fondos desde el gobierno nacional hacia los gobiernos departamentales. Es por ello que el otorgamiento de estos fondos a Montevideo y Canelones no generaron ninguna oposición ni reclamo del Congreso de Intendentes.

Se establece que la financiación de las obras es un 20% del Gobierno Nacional y el resto con un préstamo de la CAF que paga el gobierno central.

Actualmente el Gobierno Nacional canceló el aporte cuando quedan 2 obras por realizarse ya licitadas (Cochabamba y Av. Batlle Berres).

Al quitar esta herramienta no solo no permite la creación de dos importantes obras, sino que además **se pierde una oportunidad de generar trabajo genuino y es un mal mensaje hacia el futuro ya que se vuelven a crear las asimetrías que este fideicomiso tenía por objeto corregir.**

Cada una de estas obras son generadoras de aproximadamente 100 puestos de trabajo en forma directa y cientos más en forma inducida.

Las obras viales de este porte tienen un impacto dinamizador de la economía de los barrios en los que se desarrollan, generando mayor infraestructura y mayor movimiento lo que se traduce en más oportunidades.

Estamos en inmejorables condiciones de oportunidad de las obras contempladas en el FIMM:

### COCHABAMBA

En el entorno de esta calle concurren dos situaciones: La implantación de varias cooperativas de viviendas en el entorno de Cochabamba y Sebastopol, y el intenso tránsito de camiones hacia la Usina de DFR ubicada sobre Felipe Cardoso.

La situación de la calle y de su entorno no permite que esta concurrencia sea segura ni para los peatones ni para los camiones.

---

***Estamos en inmejorables condiciones de oportunidad de las obras de Cochabamba y Batlle Berres contempladas en el FIMM.***

---

Se presentan algunas fotografías de la situación actual:



Fotografía 1: Intenso tránsito de camiones



Fotografía 2: Condiciones inseguras de circulación



Fotografía 3: Sin sendas peatonales o veredas



Fotografía 4: Ubicación de la obra



## LUIS BATLLE BERRES

En esta zona es una Avenida en la que coexisten un tránsito importante de camiones y gran cantidad de peatones. En las condiciones actuales todos los usuarios circulan en forma insegura. Se presenta además un punto de especial conflictividad en la intersección de Luis Batlle Berres y Paso de la Arena, donde la rotonda existente no tiene las dimensiones adecuadas para el tránsito que por allí circula.

Se presentan imágenes de esta zona a la fecha:



Fotografía 1: Rotonda de Luis Batlle Berres y Paso de la Arena



Fotografía 2: Peatones en la calzada



Fotografía 3: Estado de circulación frente a Barrio 3 de abril

**Esfuerzo del Gobierno Nacional:** se indican los aportes locales (pago de iva de las obras) y deuda asumida con CAF (obras sin iva).

### Allí se expresa:

Para Cochabamba, el gobierno debe hacer un aporte local de **u\$s 608.947** y asumir una deuda con CAF de **u\$s 3:100.997**.

Para Luis Batlle Berres debe hacer un aporte local de **u\$s 494.185** y asumir una deuda con CAF de **u\$s 2:644.195**.

**Estado de las licitaciones:** ambas fueron abiertas, no pudiendo ser adjudicadas al no tener fondos suficientes para cubrir el iva de las obras.

Se pidió a las empresas una prórroga en la garantía de mantenimiento de oferta, mientras continuaban las negociaciones.

Finalmente, las licitaciones fueron **declaradas frustradas**.

Esto implica que, en caso de tener fondos para asumir el iva de las obras, las licitaciones debían realizarse nuevamente.

---

### TIEMPO DE OBRAS

**Cochabamba : 12 meses**

**Luis Batlle Berres: 10 meses**

---



## INFRAESTRUCTURA DIGITAL PARA EL TRABAJO SOCIAL

Desde la Intendencia de Montevideo, ante la actual crisis socio sanitaria, y las medidas tomadas a través del Plan de Emergencia (ABC), se entiende que estamos ante la necesidad y oportunidad de realizar un acuerdo con el gobierno nacional para la generación de un sistema de información y de bases de datos, dinámica y multi focal en coordinación entre la Intendencia de Montevideo con el Ministerio de Desarrollo Social (MIDES).

Contar con este sistema, nos permitiría **cooperar entre ambas instituciones** con información de vital importancia para la implemen-

tación de acciones, planes y políticas sociales tanto a nivel nacional como departamental y municipal.

---

***Generación de un sistema de información y de bases de datos, dinámica y multi focal en coordinación entre la Intendencia de Montevideo con el Ministerio de Desarrollo Social (MIDES).***

---



## INFRAESTRUCTURA: NUEVO CORREDOR METROPOLITANO DE MOVILIDAD

La Intendencia de Montevideo viene trabajando un Proyecto de Transporte Masivo departamental con el objetivo de optimizar recursos y mejorar la calidad en cuanto a experiencia y tiempos de viaje del transporte público, por la vía de un recambio tecnológico a buses eléctricos y estructural en la organización del sistema. El escenario de la pandemia y la crisis social permite pensar en escalarlo a nivel metropolitano como una acción que permita convertirlo en un proyecto de alcance “país”.

El área Metropolitana es un sistema urbano nacional que se despliega en tres departamentos, Montevideo, Canelones y San José. La habitan casi dos millones de personas (aproximadamente  $\frac{2}{3}$  de la población del país).

La situación actual requiere un cambio estructural asociado a una visión de largo plazo donde todos los actores nacionales y departamentales involucrados estén alineados y lleven adelante un trabajo conjunto.

El sistema de movilidad en el área Metropolitana se ha visto impactado por la expansión de la mancha urbana y núcleos poblacionales aislados, el aumento del parque automotor y la pérdida de usuarios del sistema de transporte público.

Dados los importantes desafíos existentes, del trabajo conjunto pueden surgir grandes oportunidades de mejora, así como la generación de una gran cantidad de puestos de trabajo por las necesarias inversiones en infraes-

tructura que deben realizarse, lo cual es especialmente importante en un contexto como el actual donde la crisis del covid-19 ha provocado la pérdida de decenas de miles de empleos.

Para ello se propone trabajar sobre:

- Eje Estación Artigas – Las Piedras - Progreso. Utilizando la nueva vía del Ferrocarril Central.

- Eje 8 de Octubre – Camino Maldonado - Barros Blancos - Pando.

- Eje Ruta 1 - Ciudad del Plata.

- Eje Av. Italia – Giannatassio – El Pinar.

- Nodo Ciudad Vieja – Centro – Cordón como receptor del sistema con encuentros en Tres Cruces con los ejes de 8 de octubre y Avenida Italia y en el Centro-Ciudad Vieja con los Ejes de Ruta 1 y Estación Central.



Fig. 1: Proyecto departamental de transporte público eléctrico.



Fig. 2: Proyecto escalado a metropolitano de transporte público eléctrico y ferroviario

La multimodalidad interconectada es la principal estrategia propuesta que se basa en dos componentes principales: una estructura de troncales y sistemas alimentados basados en vehículos de alta capacidad eléctricos y la incorporación del tren de pasajeros entre Montevideo y Progreso previsto en el contrato de la obra del Ferrocarril Central, integrando el mismo al STM.

Cabe destacar que el rápido avance tecnológico a nivel internacional seguramente permitirá, para el momento de finalización de las obras, contar con el tipo de buses adecuado para esta propuesta en cuanto a la necesaria autonomía y velocidad operacional, incluso con fabricación regional.

Estas obras implicarán un impacto profundo en la movilidad metropolitana, mejorando la calidad de vida de sus habitantes, entre otros reduciendo de manera importante los tiempos de traslados o reduciendo la cantidad de buses en algunas zonas como la Ciudad Vieja.

Por ejemplo, en el caso del Eje 8 de Octubre se estima una reducción del 30% en los tiempos de viaje; en el Eje Av. Italia la mejora de tiempo de viaje no es tan importante pero con el nuevo sistema **se mejorará sustancialmente la oferta de servicios, lo que implica un importante potencial de ganar pasajeros del modo automóvil privado.**

Por otro lado, en el Eje Estación Artigas donde se incorpora el modo ferroviario, se estima que los traslados Montevideo - Las Piedras que en bus demoran 75 minutos, en tren demorarán 30.

**Una transformación estructural de estas características puede impulsar un círculo virtuoso entre movilidad, desarrollo urba-**

**no, ambiental de fuerte impacto y desarrollo económico (asociado a inversión y generación de empleo).**

**Esta transformación traerá calificación de áreas urbanas que a su vez estimularán la inversión inmobiliaria.**

Es claro que en el contexto actual dinamizar la inversión es vital para promover la recuperación económica.

**Esto solo será posible con el trabajo conjunto de las autoridades nacionales y departamentales correspondientes en conjunto con actores sociales y del sector privado (MTO; DINOT, IM, IMC, IMSJ, sindicatos de trabajadores -UNOT y SUNCA- empresas operadoras del sistema, usuarios, desarrolladores inmobiliarios, constructoras y promotoras, etc.).**

## FINANCIAMIENTO

**La inversión asociada a este proyecto se estima en el entorno de un punto del PIB, lo cual requiere de un esfuerzo en recursos conjunto y de una adecuada forma de financiamiento.**

La baja de ingresos públicos asociada a la caída de actividad así como la necesidad de destinar fondos para paliar los efectos de la pandemia, restringen la disponibilidad de recursos públicos para financiar inversión en infraestructura tanto del gobierno central como de las intendencias involucradas.

**Por lo tanto, se requiere utilizar formatos que permitan, por un lado, diferir en el tiempo la registración de las las inversiones en las finanzas públicas de modo de**

**minimizar los efectos de las operaciones sobre las variables fiscales y financiar las obras mediante recursos públicos futuros. Por el otro, distribuir los riesgos asociados a las operaciones entre el sector público y privado más equilibrado.**

A lo largo del tiempo los actores públicos y privados en Uruguay han ido adquiriendo experiencia en diversos mecanismos que posibilitan lo antedicho (proyectos de PPP, concesiones Público – Privadas y Público – Público, Fideicomisos Financieros y contratos CREMA).

**Para que esta inversión impacte lo más rápido posible de manera positiva en términos de empleo debe optarse por el mecanismo más ágil entre los disponibles.**

Se sugiere un mecanismo en el que la **CND gestione un fideicomiso de administración y financiero.**

En este caso, la Administración Pública Contratante (APC) estará compuesta por: **un inciso del Gobierno Nacional, IM, IMC, IMSJ**, quienes celebrarían un contrato de concesión Público-Público con la CND, la cual a su vez subcontrataría las obras a empresas constructoras mediante procesos competitivos y bajo la modalidad de obra tradicional o concesión. La CND retiene los riesgos de construcción, operación y mantenimiento que le han sido transferidos por la APC.

Adicionalmente la CND creará un fideicomiso cuyo cometido será estructurar el financiamiento, controlar el cumplimiento de los contratos celebrados, desembolsará los pagos a las empresas constructoras y percibir además los pagos de la APC para repagarle a los acreedores.

Para agilizar el comienzo de las obras sería deseable desarrollar préstamos puente que permitan iniciarlas mientras se cumplen los pasos necesarios para estructurar los financiamientos de largo plazo.

En paralelo a la etapa de construcción se estructurará el financiamiento de largo plazo que repagará los préstamos puente. Este financiamiento de largo plazo se tomará luego de la ejecución de las obras cuando ya se haya superado el riesgo de construcción y por tanto pueda pagarse una menor prima de riesgo. Para este financiamiento de largo plazo **las mejores opciones estarán en los organismos multilaterales y los inversores institucionales, AFAPs por ejemplo.**

Se propone que la APC repague la obra en 15 años a partir de la finalización de la obra. A su vez, el flujo de fondos necesario para ello se propone asumirlo de la siguiente manera:

- 50 % Gobierno Nacional
- 33 % IM
- 12 % IMC
- 5 % IMSJ

Es de suponer además que este mecanismo será bien recibido por el sector privado, puesto que variantes de este tipo ya han sido utilizadas en el pasado. Asimismo, un esquema de este tipo está alineado con opciones sugeridas al Gobierno Nacional en 2020 por algunos agentes de la industria de la construcción, la propia Cámara de la Construcción y el Centro de Estudios Económicos de la Industria de la Construcción para dinamizar la inversión en construcción, mediante el diseño de un instrumento al cual denominaron Fondo de Infraestructura Coronavirus.

## PLAZOS E IMPACTO EN EL EMPLEO

Se propone un intenso trabajo conjunto para estructurar el proyecto, realizar consultas públicas, preparar los llamados y adjudicarlos. Para que las obras puedan avanzar de manera más ágil se propone realizar el proyecto en módulos, los que pueden licitarse y ejecutarse en paralelo.

### ESTRUCTURACIÓN

1. 15 días nombrar las autoridades de la APC
2. 60 días para:
  - 2.1. Que la APC recabe el feedback de actores sociales, empresarios y expertos.
  - 2.2. Firmar acuerdos con la CND.
3. 90 días para en paralelo:
  - 3.1. Diseñar pliegos licitatorios de los diferentes módulos de la obra (se proponen 5 módulos en función de los ejes viales sugeridos precedentemente) y lanzamiento de las licitaciones.
  - 3.2. Comenzar estructuración financiera gestionando el préstamo de corto plazo y a su vez tener primera ronda de conversaciones con multilaterales, AFAPs y otros posibles inversores que apalanquen el proyecto a largo plazo.
4. 180 días para en paralelo:
  - 4.1. Concretar y operativizar financiamiento de corto plazo.
  - 4.2. Preparación de ofertas por parte de los oferentes y recepción de las mismas.
5. 60 días para evaluación de las ofertas y adjudicación de las obras.

### EJECUCIÓN

**Inicio de las obras:** junio de 2022.

**Plazo de Ejecución:** los diferentes módulos se ejecutarán en un plazo de aproximadamente 4 años.

## IMPACTO EN EL EMPLEO

**Si se ejecutan al mismo tiempo las obras de los diferentes módulos se estima la creación de unos cuatro mil puestos de trabajo directos.**

**Dado el factor multiplicador de la inversión en infraestructura (estimado por el Centro de Estudios Económicos de la Industria de la Construcción en 4,41) se estima un total de aproximadamente unos dieciséis mil puestos directos, indirectos e inducidos.**

En el actual contexto y dada la importancia de la contribución del sector de la construcción al PIB, estas inversiones no sólo servirán de impulso a la recuperación económica, sino que impactarán en forma positiva en la competitividad del país.

La Intendencia de Montevideo está preparando junto al Banco Interamericano de Desarrollo una operación de préstamo para el Plan de Saneamiento Urbano VI, operación que se espera sea aprobada en el segundo semestre de este año.

El principal motivo de este préstamo, que aspiramos ascienda en al menos U\$S 120: es incluir la nueva estrategia de limpieza, recolección y valorización de residuos, además de continuar con el despliegue del servicio de saneamiento a nuevas zonas de la ciudad.

Además de ser un asunto de urgencia y prioridad para los ciudadanos/as de Montevideo, **se debe alinear con la estrategia nacional hacia una gestión moderna de los residuos, de acuerdo a las disposiciones de la Ley de Residuos, que seguramente incluyan metas de valorización ambiciosas que vuelven estas inversiones imprescindibles.**

La preocupación por el ambiente, además de ser un imperativo ético hacia el futuro, es una exigencia de la ciudadanía. Montevideo necesita un cambio innovador en la gestión de sus residuos y sus estrategias de valorización, en el marco de una política ambiental de largo plazo hacia una ciudad sostenible.

Vinculado al punto de la limpieza, recolección y valorización de residuos proponemos un nivel de inversión de U\$S 60: que incluye, entre otros, los siguientes componentes:

1. Innovaciones en el sistema de recolección de residuos, estableciendo diferentes enfo-

ques dependiendo la zona de la ciudad, con un foco en la limpieza urbana y en la recolección en fracciones reciclables; **no es posible, por cuestiones ambientales e incluso económicas, una estrategia moderna de recolección de residuos que no incluya clasificación en origen.**

2. Inversiones en las plantas de clasificación y valorización de residuos y en lugares de recepción de residuos clasificados valiosos como residuos electro-electrónicos, muebles y escombros; este punto tiene el doble impacto de ayudar en un impostergable avance de la valorización de residuos, aportando a la mejora ambiental, así como en el de ayudar a la inclusión de clasificadores en actividades formalizadas.

3. Inversiones para estudios y proyectos vinculados a en la disposición final de residuos, pudiendo incluir eventualmente aportes a una solución regional.

Respecto a saneamiento se plantea un nivel de inversión en esta etapa de U\$S 60: de forma de avanzar hacia las zonas periféricas de la ciudad donde se encuentran los mayores niveles de necesidades básicas insatisfechas.

En ese marco se establecen como prioridades el desarrollo del saneamiento en **Paso del Arena, Casabó Norte, Rincón del Cerro y Bola de Nieve con una población beneficiada de entre 15 y 20 mil personas, así como la culminación de Carrasco Este para completar el servicio de saneamiento de la zona costera de Montevideo.**



En cuanto a **mitigación de riesgo de inundaciones** está previsto completar la solución de la cuenca de Mataperros, cuya primera etapa está incluida en la obra de la vía del ferrocarril central, y continuar la rehabilitación de la red de saneamiento Arteaga en la zona central de la ciudad, con más de 100 años de su antigüedad.

El préstamo incorpora además un conjunto de inversiones integrales en materia ambiental, incluyendo medidas para una **gestión integral de cuerpos de agua**, y para el desarrollo de un Observatorio Ambiental para Montevideo que articule con el Observatorio Ambiental Nacional y que permita la implementación de nuevas políticas ambientales basadas en evidencia. También se estarán desarrollando acciones en materia **de ecosistemas urbanos y cambio climático**, ambas agendas relacionadas y emergentes para una **ciudad sostenible de futuro**.

---

*Se establecen como prioridades el desarrollo del saneamiento en Paso del Arena, Casabó Norte, Rincón del Cerro y Bola de Nieve con una población beneficiada de entre 15 y 20 mil personas, así como la culminación de Carrasco Este para completar el servicio de saneamiento de la zona costera de Montevideo.*

*En cuanto a mitigación de riesgo de inundaciones está previsto completar la solución de la cuenca de Mataperros.*

---