



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay

Informe técnico preliminar Estudio Integral de Flota y Dragado

RESUMEN: EMBARCACIONES¹

Ing. Nav. Miguel Ferrer, gerente del Área Dragado
Cr. Jhon Parodi, sub jefe del Departamento Flota y Dragado

2 de diciembre de 2025

Embarcaciones

El estado de la flota asignada a tareas de dragado (dragas, remolcadores, lanchas, ganguiles y grúas) presenta una situación crítica: **solo el 30% está actualmente en condiciones operativas**. El restante 70% no está operativa por atrasos en mantenimiento, certificados vencidos, corrosión significativa, dificultades para conseguir repuestos o porque necesitan intervenciones profundas. Varios elementos están fuera de servicio desde hace años. Entre las que están operativas, la mayoría tiene reparaciones en curso.

Esta situación crítica es consecuencia de la antigüedad de los equipos, la falta de inversiones en mantenimiento y reparaciones, la falta de estudios técnicos exigidos por Prefectura, la escasa disponibilidad de diques y la ausencia de planificación de varadas en años anteriores.

¹ Resumen parcial del informe preliminar presentado el 2 de diciembre de 2025 en el marco de la revisión del Proyecto Institucional No. 67 titulado: "Proyecto Estudio Integral Flota y Dragado", con la presencia del Directorio y equipos técnicos del organismo. El Proyecto Institucional No. 67 se orienta hacia el cumplimiento de los Objetivos Prioritarios de esta administración, aprobados por el Directorio de ANP en su Sesión N.º 4.268, que en su literal H establece: *"Elaborar e implementar un Plan de Dragado de los puertos (accesos y muelles) y vías navegables bajo competencia de ANP, incluyendo la evaluación de adquisición de equipamiento y embarcaciones. El Plan debe contemplar los trabajos necesarios para alcanzar la profundidad de -14m en toda la extensión del canal de acceso, antepuerto, áreas de maniobra y otras en el puerto de Montevideo."*

La evidencia recogida hasta el momento indica la ausencia de un plan de mantenimiento, escasos controles asociados a la gestión de inventarios y la inexistencia de un stock crítico de repuestos.

Sumado a ello, por convenio firmado en los últimos días de la administración anterior, los tripulantes que trabajan bajo el Régimen de Personal Embarcado en Dragas continúan cobrando, además de los salarios, las compensaciones de este régimen especial, aun cuando las embarcaciones no están operativas, lo que afecta el presupuesto del Área.

Objetivos de Dragado

Dadas las necesidades del dragado nacional, el objetivo que se plantea es que estén totalmente operativas las 3 dragas de succión, 2 dragas Estacionarias, el remolcador “Guenoa”, 2 lanchas y al menos 2 ganguiles.

Estado de situación de las dragas

Draga D-11 – “21 de Julio”

Estado: Operativa, pero con riesgo de quedar fuera de servicio en marzo por exceso de horas y falta de mantenimiento.

- Trabaja con un certificado prorrogado porque falta presentar el estudio de estabilidad.
- Tiene retrasos en el mantenimiento de los motores y deberá parar cuando lleguen los repuestos.
- Presenta corrosión generalizada y una avería en la bocina de estribor, por ahora controlada.
- La ANP prepara los pliegos para su próxima gran reparación en 2026.
- Es la única embarcación que no está en obsolescencia según estándares internacionales.

Draga D-7

Estado: No operativa porque su Certificado Nacional de Navegabilidad venció y no se puede renovar hasta vararla.

- Su Certificado Nacional de Navegabilidad venció el 1° de diciembre y no ha podido entrar a dique durante 2025 por no disponibilidad del Servicio de Construcciones y Reparaciones de la Armada (SCRA).
- Requiere una varada mayor y trabajos de estructura (casco muy desgastado).
- Las máquinas son muy antiguas y casi no hay repuestos disponibles.
- Necesita una renovación profunda para volver a operar con normalidad.

Draga “Alfredo Labadie”

Estado: *No operativa*, actualmente en dique.

- Requiere mantenimiento pendiente en motores y ajustes de propulsores.
- Podría volver a operar en marzo de 2026 si se cumplen los plazos.
- Su vida útil se estima extendida por unos 10 años, aunque debe planificarse su reemplazo.

Draga DHD-8

Estado: *No operativa* porque no se ha renovado su certificado desde febrero 2025.

- Se realizó varada en 2024 con trabajos mínimos.
- Necesita estudio de estabilidad para volver a servicio.

Draga DHD-2

Estado: *No operativa* por fuerte corrosión y certificado vencido.

- Requiere reemplazo de cables, cañerías hidráulicas y reparación de casco.
- Tras completar trabajos en curso se buscará una habilitación provisoria para medir productividad.
- Se debe planificar una varada completa para recuperar operatividad.

ANEXO: REMOLCADORES, LANCHAS, GANGUILES Y GRÚAS

1. Remolcadores

Remolcador “Guenoa”

Estado: Operativo.

- Se inicia la planificación de su próxima varada antes del vencimiento del Certificado de Navegabilidad que será el 1º de julio de 2026.
- No cuenta con estudio de estabilidad, que deberá renovarse.
- Las máquinas muestran desgaste propio de su antigüedad.
- Si se realizara mantenimiento integral podría aumentar su vida útil y reducir tiempos de parada para reparaciones.
- Es clave para el dragado junto a los muros, pero su capacidad no alcanza la demanda actual.

Remolcador DHR-2

Estado: No operativo.

- Sin destino útil dentro de Dragado.
- Se sugiere desafectar y evaluar su venta o disposición.

Remolcador “Leandro Gómez”

Estado: No operativo.

- No tiene utilidad dentro de la flota.
- Se recomienda desafectarlo.

Remolcador “Sanducero”

Estado: No operativo.

- Misma situación que los anteriores: sin función clara y en mal estado.
- Se sugiere desafectar.

2. Lanchas

Lancha “Diamante”

Estado: Operativa.

- Tiene certificado vigente y se mantienen tareas rutinarias.
- En 2026 le corresponden inspecciones mayores que deben planificarse.
- A pesar de los años, está en buena condición y cumple su función sin problemas relevantes.

Lancha “Vigía”

Estado: Operativa, en proceso de renovar certificado.

- Su casco presenta corrosión galvánica severa por años sin varada completa.
- Se hicieron reparaciones básicas, pero deberá invertirse más en la próxima varada.
- Aún falta intervenir el sistema eléctrico y un motor que debería reemplazarse.

Lancha “Nelson Altier”

Estado: No operativa por certificado vencido.

- Está varada pero es funcional para tareas básicas de limpieza superficial.
- Con la asignación de nuevos patrones, podrá renovarse el certificado y volver a operar.
- No cuenta con estudio de estabilidad.

Lancha PLAN 1

Estado: Operativa.

- Certificado en regla.
- Funciona correctamente para tareas de batimetría.

Lancha PLAN 2

Estado: No operativa por certificado vencido desde 2022.

- Está varada en Nueva Palmira.
- Su destino es reforzar la presencia operativa en el amarradero de barcasas.

Lancha “23 de Setiembre”

Estado: No operativa por graves problemas de estabilidad y estanqueidad.

- Requiere reparaciones muy costosas y reconfiguración total.
- Se recomienda darla de baja por su estado general y falta de utilidad operativa.

3. Ganguiles GH-1, GH-2 y GH-3

Estado: Operativos pero fuera de servicio por falta de certificado.

- Están en buen estado general y con máquinas renovadas.
- Pueden ponerse nuevamente en servicio si se ejecuta la varada y se tripulan.

4. Grúa GF-2

Estado: No operativa por certificado vencido desde 2020.

- El casco está aceptable pero la pluma requiere reparaciones mayores.
- Su tecnología está totalmente desfasada y los repuestos son difíciles de conseguir.
- Se recomienda retirarla de servicio y, si se necesita una grúa flotante, adquirir una nueva.