ACTA No. 1375

PRIMER PERÍODO ORDINARIO DE LA XLVIII LEGISLATURA

SESIÓN ESPECIAL

REALIZADA EL 27 DE MAYO DE 2016

PRESIDE EL TITULAR: SR. JORGE DIGHIERO

En la ciudad de Paysandú, se reunió en sesión especial la Junta Departamental, el viernes veintisiete de mayo de dos mil dieciséis; el acto comenzó a las dieciocho horas y catorce minutos y contó con la asistencia de los siguientes señores ediles:

TITULARES

ALONZO, Valeria
BUCHNER, Mauro
GENOUD, Jorge
MASSEILOT, Nicolás
ORTÍZ, Elsa
GALLARDO, Washington
TECHERA, Dahian
PIZZORNO, Javier
GENTILE, Francisco
ILLIA, José
JESÚS, Roque
DIGHIERO, Jorge
SOCA, Francis
OTEGUI, Miguel
PASTORINI, Hermes
QUEQUÍN, Edgardo

SUPLENTES

PORRO, Juan
CÁNOVAS, Julia
AMOZA, Luis
BÓFFANO, Aldo
CABILLÓN, Rosanna
BARTZABAL, Rafael
MEDINA, Raquel
CASTRILLÓN, Sandra
MENDIETA, Beder
KNIAZEV, Julio
MOREIRA, Mabel
MARTINS, Luis
BICA, Verónica
BERNARDONI, Beder
PAREDES, Carlos
CRUZ, Laura
BENITEZ, Nair
BIGLIERI, Humberto
DALMÁS, Dino
MARTÍNEZ, Williams
DÍAZ, José
LISTUR, Adela
CABALLERO, Guadalupe

Actúa en Secretaría la Directora General Interina, señora Graciela Inthamoussu.-

---

PRESENTACIÓN DE LA FUTURA TERMINAL LOGÍSTICA DE PUERTO CASA BLANCA.- Disertan: el ingeniero Alejandro Castro, el capitán Gustavo Figueredo y el economista Ignacio Alonso.-

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Buenas tardes a todos. Es para este Cuerpo y para mí, en especial, un verdadero honor recibir a esta prestigiosa delegación que va a exponer sobre el análisis de la factibilidad de seguir complementando el sistema logístico portuario, de lo que espero –no lo esperaba hace 20 años– llegar a ver la hidrovía del río Uruguay, que empezó con otra dinámica en los últimos 4 o 5 años afortunadamente.

Vamos a sesionar en régimen de sesión especial, aquí el Cuerpo no toma resoluciones, escucha y hace los planteos que quiera, como también los invitados especiales, a quienes agradezco su concurrencia en este día.

Empezaremos por leer la moción y después le solicitamos a cada uno de los disertantes que al hacer uso de la palabra se presenten, a los efectos del acta y del conocimiento de los demás participantes. Muchas gracias.

SRA.DIR.ª INT. (Inthamoussu): Procedo a dar lectura a la moción: *"En el año 2004 se realizó un estudio de prefactibilidad sobre la propuesta de un puerto en la zona de Casa Blanca. Según dispuesto por Resolución n.º 0397 del 25/02/2004 se encargó dicho estudio para considerar la posibilidad de construcción de un puerto fluvial sobre el río Uruguay en la zona de Casa Blanca. En el año 2009, por el Decreto departamental 5860, la Junta Departamental declara de interés departamental la ejecución del proyecto 'Puerto de Paysandú-Casa Blanca', según expediente municipal n.º 01/0449/2009 y Resolución n.º 0653/2009. En el año 2014 se realizaron entrevistas con el ingeniero Genta, subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el ingeniero Camaño, director de Hidrografía, respecto a la posibilidad del avance en la concreción de dicho proyecto. En el año 2015, se realizaron contactos con el licenciado Setelich, subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; con el ingeniero Díaz, director de la Administración Nacional de Puertos, entre otros, para actualizar información referida al proyecto en cuestión. Sin duda, estamos hablando de un proyecto logístico alejado del cono urbano de la ciudad de Paysandú, con acceso desde ruta 3, cercano al frigorífico Casa Blanca. Con posibilidad de acceder a los servicios de UTE, Antel y otros, generando la posibilidad de un polo logístico para cargas de volumen, a desarrollar en un espacio físico de, aproximadamente, 80 hectáreas. Con un calado igual al del puerto de Concepción del Uruguay sin necesidad de mantenimiento de la profundidad en el área portuaria. También, con facilidad de maniobra para buques dársena que no demandan remolcadores. Además, la existencia de una cañería subacuática de gas de 16 pulgadas que fuera construida para la proyectada central térmica de ciclo combinado, propiedad de UTE, que nunca fue utilizada, teniendo, además, un área física con posibilidad de uso. Evidentemente, hoy hay diferencia respecto a los años 2004, 2014 y 2015 en tanto la empresa Montes del Plata está operativa y la demanda para transporte de granos, madera, fertilizantes, entre otros, ha aumentado considerablemente, la posibilidad del transporte fluvial significara una disminución del transporte carretero hacia los distintos puertos o plantas industriales. Sin duda, este desarrollo de polo*

logístico no implica una competencia sino una complementariedad con el puerto Paysandú". Es así que se formula el pedido de la sesión especial, que se lleva a cabo el día de hoy, y esta moción se radicó, además, en la Comisión de Obras y Servicios. Está firmada por los señores ediles José Díaz, Miguel Otegui, Marcelo Tortorella, Laura Cruz y Jorge Dighiero.

Pasamos a leer algunas adhesiones que llegaron para el día de hoy: *"Señor Presidente de la Junta Departamental, ingeniero Jorge Dighiero. Estimado Presidente. Atento a la convocatoria de participar de la sesión especial que se realiza en el día de hoy, con motivo de presentación del proyecto de la futura Terminal Logística de Puerto Casa Blanca, el intendente departamental, doctor Guillermo Caraballo y presidente del Comité Binacional Hidrovía del Río Uruguay, agradece, desde ya, la misma y extiende las disculpas por no poder acudir en dicha instancia por contraer compromisos con anterioridad a la misma. A modo informativo estará participando el asesor del Comité Hidrovía, señor Juan José Domínguez. Agradeciendo desde ya su comprensión, reciba un cordial saludo, intendente departamental, doctor Guillermo Caraballo".*

También llegó un correo del director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, contador Álvaro García, quien agradece la invitación pero, por compromisos asumidos con anterioridad, le será imposible asistir a la sesión especial de referencia.

Y tenemos una nota de CARU, del capitán de navío Gastón Silbermann, presidente de la Delegación Uruguaya ante la Comisión Administradora del Río Uruguay, que dice: *"Señor Presidente de la Junta Departamental de Paysandú, ingeniero agrimensor Jorge Dighiero. Presente. De mi mayor consideración: Me dirijo a usted con el fin de agradecer la invitación que me hiciera llegar para participar de la presentación del proyecto de una futura Terminal Logística del Puerto Casa Blanca, que será realizada por el ingeniero Alejandro Castro, el capitán Gustavo Figueredo y el economista Ignacio Alonso, en sesión especial del organismo que usted preside. Como es de su conocimiento, mi actuación al servicio de la causa pública, primero como vicepresidente y luego presidente, en la Administración Nacional de Puertos y, desde el año 2010, como presidente de la Delegación Uruguaya ante la CARU, ha estado signada por el permanente impulso a la navegación fluvial y operativa portuaria sobre nuestro río Uruguay, por lo que pueden contar con mi disposición para el estudio de toda iniciativa que vaya en esa dirección. Lamentablemente, compromisos contraídos con anterioridad, hacen imposible mi presencia en la sesión especial convocada, por lo que he solicitado al secretario administrativo de la Comisión, licenciado José Nunes, que concurra a la misma en mi representación. Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente. Capitán de Navío (R) Gastón Silbermann".*

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Entonces, agradeciendo la presencia de la diputada Cecilia Bottino y del delegado de CARU, señor Nunes, iniciamos esta sesión dándole la palabra al capitán Gustavo Figueredo, que es un miembro consultor de este proyecto.

SR.FIGUEREDO: Señor presidente, señores ediles, señoras y señores, buenas noches. Soy el capitán de la marina mercante, Gustavo Figueredo y fui uno de los diez miembros que realizó este análisis de prefactibilidad de la terminal granelera de Casa Blanca. He escuchado atentamente lo que ha dicho la señora secretaria; voy a hacer una pequeña corrección: si bien es un río y

hablamos de fluvial, fluvial es el tráfico y esto está encarado hacia un tráfico de ultramar y no un tráfico fluvial. O sea que las mercaderías “de y para”, serían para el extranjero, y no, precisamente, para el Uruguay.

La idea de Casa Blanca es aprovechar lo que Dios y la naturaleza nos dio, ya que es un lugar privilegiado por estar al abrigo de muchos vientos, sobre todo de los más dañinos –diría–, para los buques. Además, cuenta con un calado natural muy importante, con la ventaja de que –vine la primera vez en el año 85 con cartas náuticas del año 50, fuimos con un pescador y comparando las profundidades que él tomaba con las de esas cartas náuticas del año 50, resulta que eran las mismas, y ahora tengo las cartas náuticas del 2014, que fueron las últimas que hizo el SOHMA, Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada– las profundidades se mantienen. Eso quiere decir que tiene un autodragado, que no es cosa menor, porque en un puerto –y si no que lo diga el ingeniero Díaz, presidente de la Administración Nacional de Puertos–, es muy importante el costo que tiene el dragado, por ejemplo, del puerto de Montevideo; acá no. Por otra parte, tendría el mismo calado, como usted leyó, de Concepción del Uruguay y de Fray Bentos. O sea que, desde ese punto de vista, da exactamente lo mismo que un buque vaya a Fray Bentos o venga a Paysandú.

Desde el punto de vista económico, que va a ser nuevamente explicado, para los productores va a ser muy importante. El proyecto abarca como epicentro a Paysandú, pero la zona de influencia es el tercio norte del Uruguay, hablamos de Artigas, Salto, Paysandú, Rivera y Tacuarembó, que son los lugares más próximos para poder sacar o traer la importación o la exportación de productos que estén destinados a esta zona. No es una competencia para el actual puerto de Paysandú –no se va a trabajar con contenedores–, al contrario, es un complemento y un desarrollo que le impone ya el siglo XXI. Nosotros, como país, hace muchos años que no producíamos ni un kilo de soja; hoy estamos produciendo 3,5 millones de toneladas, *in crescendo*. Quiere decir que lo que hace 20 o 25 años atrás no era necesario, hoy sí lo es, y gracias a Dios tenemos ese punto que náuticamente ofrece todas las garantías para que un buque de ultramar -y estamos hablando de buques de 200 metros de eslora, o sea, 200 metros de largo- pueda traer o recibir en sus bodegas, dependiendo un poco de su manga, es decir del ancho, en el orden de –un número promedio– las 18 mil toneladas; no es poca cosa y creo que no solo Paysandú, sino el país, lo necesita. En mi vasta carrera como capitán mercante he recorrido muchos países que no se basan en un solo puerto, como tuvimos durante muchos años en el Uruguay solamente el Puerto de Montevideo, después fue Nueva Palmira; Fray Bentos fue algo que, lamentablemente, quiso ser pero no fue, quedó un poco en el medio, y creo que Paysandú se merece tenerlo, para el desarrollo de todo el país. Así que cruzo los dedos y ruego que, por el bien de todos los uruguayos, esto pueda seguir adelante. Le cedo la palabra al economista Alonso, que es el que va a dar –algo que nos gusta en algunos momentos y en otros, no– los números de esta inversión. Gracias a todos por la atención.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Quiero hacerle una precisión, capitán. La zona de influencia del puerto que usted mencionó, era el departamento de Paysandú en 1830: Artigas, Salto, Paysandú, Tacuarembó y Rivera.

SR.FIGUEREDO: Todos los días aprendemos algo y le agradezco su intervención.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el economista.

SR.ALONSO: Buenas tardes para todos. Señor presidente, es un orgullo estar compartiendo esta sesión con usted, con los ediles del departamento de Paysandú, con la señora diputada y demás representantes y actores relevantes del departamento, empresas y fuerzas vivas del mismo. Me presento, como citó la secretaria, economista Ignacio Alonso. He participado liderando el estudio económico referido al proyecto del puerto de Paysandú por parte de la consultora Eih-Incociv de Uruguay. En esta primera intervención voy a pasar a explicar cuáles han sido los criterios que hemos desarrollado para llegar a la demanda estimada que, en cuanto a mercaderías a granel, tendría este puerto de Casa Blanca, como cifra proyectada en los 30 años de vida útil que hemos estimado para el proyecto.

En primer lugar, voy a pasar las diapositivas hasta llegar a lo que será nuestro primer punto. Nuestra primera tarea era determinar área de influencia del puerto como potencial de captación de la producción que se da en los distintos departamentos que podían ser el objetivo de este proyecto. Para llegar a una delimitación de forma certera y que pudiera expresar la real potencialidad de este puerto, nosotros utilizamos tres criterios.

El primero, las distancias comparativas hacia la terminal y los puertos de competencia, en este caso Nueva Palmira, Fray Bentos –con las salvedades que mencionaba el capitán Figueredo–, y el Puerto de Montevideo.

El segundo criterio que se tomó en cuenta para llegar a la determinación del área de influencia, fueron los costos de los fletes carreteros, como referencia tomamos los de granos en zafra. Finalmente, como tercera referencia, consideramos los costos de transporte fluvial, lo que significa la

llegada de buques, fundamentalmente de ultramar, hacia Nueva Palmira.

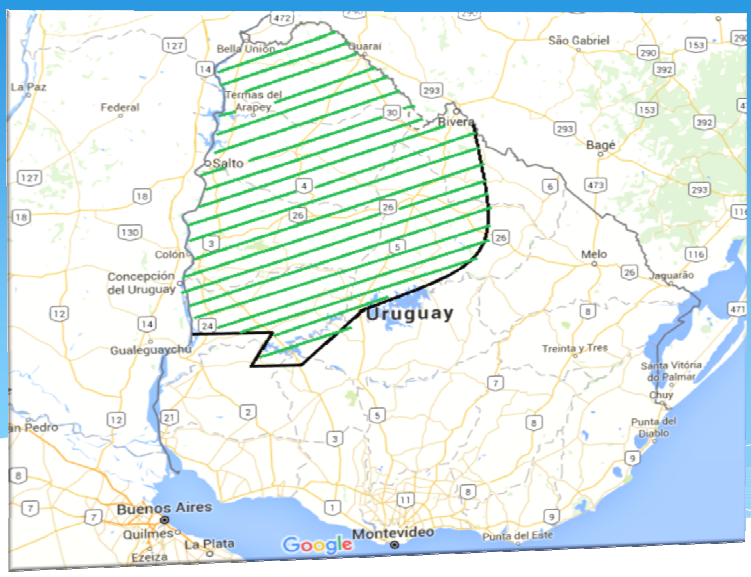
ÁREA DE INFLUENCIA Y CAPTACIÓN

Distancia en que se equilibran los costos

	costo USD/ton	Desde el eje más (kms)	límite
Paysandú-Fray Bentos	0,68	3,00	Cruce Rutas 24 y 25
Paysandú-Nueva Palmira	0,91	4,01	El Tala (Soriano)
Paysandú-Montevideo	2,27	10,01	Paso de los Toros

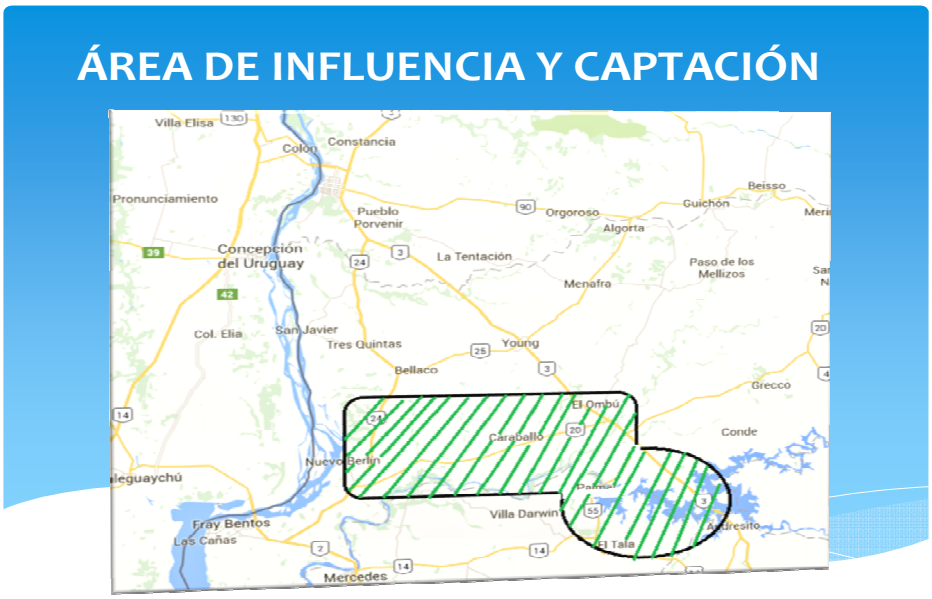
A partir de estos tres criterios nosotros llegamos a una delimitación, partiendo de dos fuerzas contradictorias: una, lo que significa el costo del flete carretero, que es alto, para lo cual realizamos una encuesta a varias empresas que transportan granos desde distintos puntos del territorio nacional; los costos transporte fluvial si los comparamos con el costo del carretero, que aparecen en la primera columna, que refiere al trayecto entre los distintos puertos, Montevideo-Paysandú, Nueva Palmira y Fray Bentos. En esa columna van a observar cuál es el costo del transporte por tonelada por el Río de la Plata y el río Uruguay.

ÁREA DE INFLUENCIA Y CAPTACIÓN



Y a través de la contraposición de estos dos factores, considerando lo que sería el ahorro en el costo carretero y el aumento del costo por vía fluvial,

llegamos a la delimitación del área. Esta quedaría en lo que sería el cuadrante noroeste del país, y con esto estaríamos captando varias áreas que, hoy en día, están siendo tomadas por el Puerto de Nueva Palmira y otras áreas donde sus cargas son transportadas al Puerto de Montevideo.

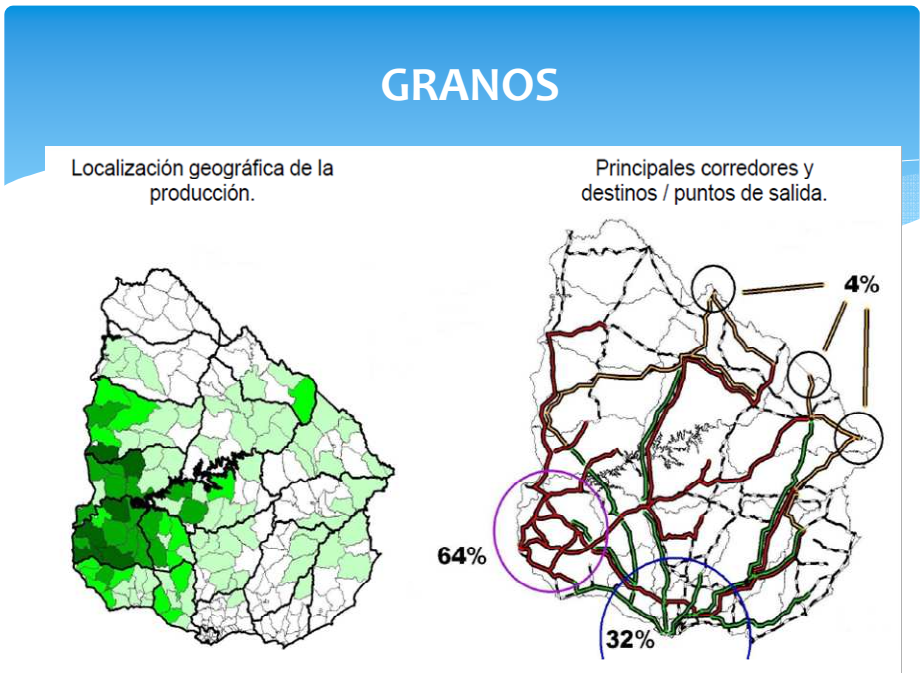


El área de influencia, tomando como eje la ruta 5, estaría delimitada por la ciudad de Paso de los Toros –a 10 kilómetros, aproximadamente–; desde las zonas más cercanas al litoral, por el cruce de las rutas 24 y 25 y por el paraje “El Tala” en Soriano. Gráficamente, esa sería el área de influencia que tendría el Puerto de Casa Blanca en una situación de competencia pura con los puertos de Montevideo y Nueva Palmira. Si tomáramos en cuenta la eventual competencia con el Puerto de Fray Bentos, el área que aparece en el gráfico sería la problemática, repito, con las salvedades y las consideraciones de tipo negativo que pueden tener logísticamente el Puerto de Fray Bentos, que ya han sido mencionadas por el capitán Figueredo. Por lo tanto, el área de influencia, finalmente, sería una combinación entre las dos, y como criterio conservador nosotros hemos restado parte del área que estaría en competencia con el Puerto de Fray Bentos.

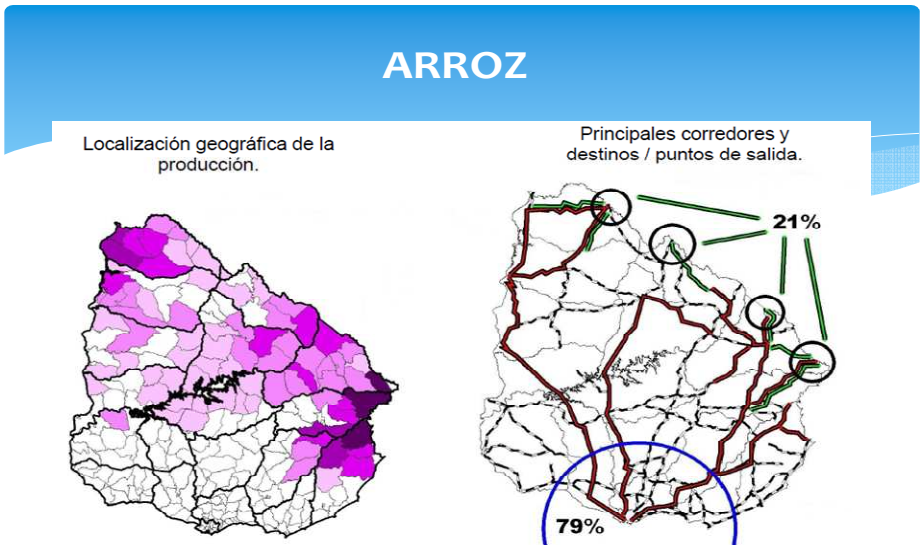
CARGAS A CAPTAR POR LA TPC

- Granos (soja, maíz, trigo, cebada, etc.)
- Fertilizantes
- Arroz en bolsas
- Carbón (ANCAP)
- Clínquer (ANCAP)
- Productos forestales
- Producción frutícola
- Captación de cargas provenientes de Entre Ríos

Con respecto a las cargas a captar por la terminal portuaria Casa Blanca, fundamentalmente, nos concentramos en lo que son los granos, como producción estrella, como producción que ha tenido un boom en los últimos diez años. Ese ha sido el sustento del estudio, más allá de lo que significa la importancia de los fertilizantes o el arroz en bolsa –que tiene una presencia muy importante en la cuenca litoral norte–, del carbón, clinker, productos forestales, producción frutícola, captación de cargas provenientes de Entre Ríos, entre otras potencialidades que tiene este río. Nosotros, sin embargo, a los efectos de nuestro análisis, no consideramos las cargas que están mencionadas desde forestal hacia abajo, puesto que estamos tomando criterios conservadores y de complementariedad con el Puerto histórico de Paysandú.



Este mapa de Uruguay nos muestra, con variaciones en la intensidad del color verde, a la izquierda, dónde están las mayores concentraciones de producción agrícola del país –la fuente del mapa es del Ministerio de Transporte y Obras Públicas– y, a la derecha, tenemos cuáles son los puntos de salida de la producción agrícola nacional. Se ve claramente que el 96% de la salida de la producción agrícola se encuentra repartida entre el Puerto de Palmira, que tiene un 64% de salida, y el de Montevideo, con un 32%. Se ve, claramente, algo que es natural y de público conocimiento: que la concentración de la producción agrícola nacional se encuentra en una zona muy cercana al área de influencia de este puerto, incluso, hay una importante concentración en las áreas que directamente forman parte del área de influencia.



En la siguiente diapositiva se representa la localización geográfica del arroz –también a partir de los colores más intensos– y los puntos y rutas de salida. Vemos que el 79% del arroz sale por el Puerto de Montevideo y el 4% lo hace por tierra, por los distintos pasos de frontera que tenemos con Brasil. Si consideramos esto, a partir de datos oficiales –son los que nosotros trabajamos y con los que construimos nuestro análisis–, veremos que tenemos un potencial de captación del 20% de lo que significa la producción arrocera nacional que se concentra en el eje noroeste, departamentos de Artigas y Salto y que tienen, naturalmente, una exposición abierta y entran directamente dentro del área de influencia de la terminal de Casa Blanca.

POTENCIAL ESCENARIO FRENTE AL COMPLEJO PORTUARIO DE NUEVA PALMIRA

Producción estimada de granos en la región (en miles de toneladas)

	Soja	Trigo	Maíz	Sorgo	Cebada	Arroz	Total	Potencial exportable
Zafra 2014/15	1.060	367	164	111	83	281	2.066	1.459
Aprox 2019/20	1.113	385	172	117	87	295	2.169	1.542
Aprox 2024/25	1.141	395	176	120	89	302	2.223	1.585
Aprox 2025/30	1.164	403	179	122	91	308	2.268	1.621
					Destinadas a planta bioetanol			-200

Fuente: DIEA, OPYPA y estimaciones propias

Nota: Incluye el efecto de las 200 mil toneladas anuales que tienen como destino la planta de bioetanol de ANCAP

Finalmente, a partir de la información oficial –la fuente es Opypa, DIEA, Ministerio de Transporte y Obras Públicas– de lo que significa la distribución de los distintos departamentos, nosotros delimitamos lo que serían los potenciales productivos que estarían entrando al área de influencia del Puerto de Casa

Blanca. Los datos con los que nosotros trabajamos, repito, son oficiales y son de la zafra 2014-2015. En el escenario de competencia pura frente al Puerto de Nueva Palmira, el potencial exportable que podría captar el Puerto de Paysandú, se ubica en un millón cuatrocientos cincuenta y nueve mil toneladas de granos, incluyendo el arroz –lo puse separado porque se carga en bolsa y por eso le hemos dado un tratamiento distinto que al resto.

POTENCIAL ESCENARIO FRENTE AL PUERTO DE FRAY BENTOS

Producción estimada de granos en la región (en miles de toneladas)

	Soja	Trigo	Maíz	Sorgo	Cebada	Arroz	Total	Potencial exportable
Zafra 2014/15	718	248	111	75	56	281	1.490	1.003
Aprox 2019/20	1.113	261	116	79	59	295	1.923	1.422
Aprox 2024/25	1.141	267	119	81	60	302	1.971	1.463
Aprox 2025/30	1.164	273	122	83	62	308	2.011	1.496
					Destinadas a planta bioetanol			-200

Fuente: DIEA, OPYPA y estimaciones propias

Nota: Incluye el efecto de las 200 mil toneladas anuales que tienen como destino la planta de bioetanol de ANCAP

Considerando el escenario de competencia con el Puerto de Fray Bentos, el potencial exportable se reduciría, aproximadamente, al millón de toneladas –esa es la resta que manejaba cuando estábamos viendo el mapa de Uruguay. Considerando que también pudiéramos obtener parte de esa área disputada, estaríamos entre el millón y el millón cuatrocientos cincuenta y nueve mil toneladas de granos, en base a la información de la zafra 2014-2015.

GRANOS Y ARROZ

- **La capacidad de captación se ubicaría entre el millón de toneladas de granos (23,1% del total país), al millón cuatrocientos cincuenta (34,1%).**
- **A los efectos del proyecto se consideró un nivel de carga de 1.231.000 toneladas que corresponde al nivel promedio.**

Por lo tanto, a partir de un estudio económico real de esa zafra, consideramos el potencial de cargas en un millón doscientas treinta y un mil toneladas; una cifra que está marcando el enorme impacto que tendría, desde el punto de vista de la carga y económico, la instalación de este puerto, puesto que entre los dos escenarios estamos hablando de una cifra que ronda entre el 23 y el 34% de lo que significa la producción nacional de granos. A los efectos del proyecto, teniendo en cuenta los indicadores económicos, hemos considerado el supuesto nivel de carga y lo estimamos en un millón doscientos treinta y un mil toneladas, relativo al 28%. Eso es para que ustedes puedan cuantificar la importancia y el impacto que podría tener la instalación de este puerto sobre esta producción ya existente en el país, algo que a los productores y a las empresas les permitiría reducir en forma muy importante los costos del transporte. A su vez, también permitiría la incorporación de una nueva área agrícola y productiva a los parajes que estuvieran dentro del área potencial de captación de este puerto.

FERTILIZANTES

Demanda aproximada de fertilizantes por cultivo (miles de toneladas)

	Soja	Trigo	Maíz	Sorgo	Cebada	Arroz	Lechería	Praderas	Total
2014/15	84,82	36,68	13,08	8,92	8,29	12,63	17,03	23,30	204,7
2019/20	89,06	38,51	13,73	9,36	8,71	13,26	17,54	24,00	214,2
2024/25	91,29	39,47	14,08	9,59	8,93	13,59	18,07	24,72	219,7
2029/30	93,12	40,26	14,36	9,79	9,10	13,86	18,61	25,46	224,6

Fuente: Estimado en base a DIEA, OPYPA y DICOSE

Otra carga relevante que nosotros consideramos es el fertilizante. A partir de lo que significan los distintos datos productivos que surgen de DIEA, Opypa y Dicose, y a partir de lo que son los distintos requerimientos de cada una de las producciones agrícolas, los verdeos, praderas que se desarrollan en esta área, también realizamos una estimación de lo que pueden ser las captaciones potenciales de fertilizantes –también a granel-, y estaríamos hablando, aproximadamente, de 240 mil toneladas. Repito, todo esto en base a lo que son las determinaciones productivas de la zafra 2014- 2015.

YESO Y CARBÓN

Demanda de yeso para planta de Cemento ANCAP		
Demanda para el 2015	5.000	toneladas
Demanda para el 2020	15.000	toneladas

Fuente: Estimación propia a partir de datos de producción

Demanda de carbón para planta de Cemento ANCAP		
Demanda para el 2015	50.000	toneladas
Demanda para el 2020	150.000	toneladas

Fuente: Estimación propia a partir de datos de producción

En cuanto a las cargas complementarias, nosotros consideramos de acuerdo a la producción actual, un potencial de carga de exceso de 5 mil toneladas anuales. También lo que significa la potencialidad de carbón, 50 mil toneladas anuales, de acuerdo a lo que es el total de las toneladas que estamos manejando a granel, estas cargas complementarían una carga importante, pero marginal dentro de lo que es el total manejado por este estudio.

RESUMEN DE POTENCIALES CARGAS

Estimación de demanda total de carga por parte de la TPC (en miles de toneladas año)

	2016	2020	2025	2035
Granos	950,38	997,90	1.022,85	1.043,31
Arroz en bolsa	280,62	294,65	302,01	308,05
Fertilizantes	204,75	214,98	220,36	224,77
Yeso	5,00	5,25	5,38	5,49
Carbón o coque	50,00	52,50	53,81	54,89
Otras cargas		50,00	50,00	50,00
Total	**1.490,75**	**1.615,28**	**1.654,42**	**1.686,50**

Lo que les he ido contando es el resumen de los potenciales de carga de cada uno de los rubros productivos.

En la columna de la derecha realizamos una proyección de lo que significarán los primeros 15, 18 y 20 años de vida útil de este proyecto. A los efectos de lo que son las tasas de crecimiento baja; las consideramos como tales para que cuando hagamos los estudios económicos correspondientes tengamos un supuesto conservador y no basemos los estudios en proyecciones que no tengan mucho que ver con la realidad actual, con la del 2015, más allá de que todos sabemos cuál ha sido la trayectoria y evolución de los distintos niveles de producción que hemos visto y de los que hemos sido testigos, en los últimos años en el país. Los dejo con el ingeniero Castro, quien va a realizar una exposición sobre el desarrollo de la inversión en sí misma.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el ingeniero Castro.

SR.CASTRO: Buenas tardes, gracias por recibirnos. Mi nombre es Alejandro Castro, soy ingeniero civil especializado en temas portuarios.

Mi participación en el estudio ha sido la de elaborar un diseño conceptual de las instalaciones de este puerto, que sería una terminal multipropósito, para la atención de cargas a granel y también de cargas en general.

Les voy a contar un poco, haciendo relación a lo que comentaba el capitán Figueredo, qué tipos de buques podrían arribar a esta terminal. Consideramos un buque de diseño del tipo Handymax, de una eslora de 190 metros, una manga de 32 metros, un calado máximo de 12 metros 20, 40 pies, este no va a ser el calado de Casa Blanca, pero sí es el que encontramos en puertos como el de Montevideo, Río Grande y Bahía Blanca, que serían los puertos en donde se complementaría la primera carga realizada en Casa Blanca.

La capacidad máxima en granos, es del orden de 45 mil toneladas y en fertilizantes, de 50 mil toneladas. Con 25 pies de calados del río, que sería lo

que tendría Casa Blanca luego de implementado el dragado del río Uruguay, estaríamos cargando 26 mil toneladas en ese tipo de buque.

BUQUE DE DISEÑO

(Tipo de buque que podría arribar al puerto Casa Blanca)

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA TPC

- **Muelle Multipropósito de 125 m**
- **4 Dolphins de amarre**
- **50 m de ancho operativo**
- **2 Cintas Móviles para carga de granos**
- **Equipos de a bordo para operar las restantes cargas**
- **Acopios cerrados para granos, fertilizantes y carga general**
- **Acopio a cielo abierto**
- **Equipamiento en acopios**
- **Pavimentación e Iluminación**
- **Servicios e instalaciones de apoyo**

A nivel conceptual lo que determinamos fue un muelle multipropósito. Único muelle de 125 metros de largo, con un ancho operativo de 50 metros, con dolphins de amarre aguas abajo y aguas arriba. Un sistema de cintas móviles, de última generación, para la carga de granos, mientras que para la carga de fertilizantes y de arroz en bolsas utilizaríamos los equipos de a bordo

del buque. Está prevista la construcción de acopios para granos, fertilizantes, carga en general y también acopios a cielo abierto para, por ejemplo, el carbón.

Las inversiones que más adelante vamos a presentar incluyen también el equipamiento de acopios, las redes de iluminación, pavimentación, servicios e instalaciones de apoyo, como pueden ser vestuario, oficina, comedor, balanza, etcétera.

Aquí les mostramos un buque del tipo Handymax con el sistema de carga de cintas móviles telescópicas, es una imagen de lo que podría ser el muelle de Casa Blanca.

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA TPC

Para la descarga de fertilizantes se utilizarían los equipos de a bordo, ya sea con grapo, luego el grapo descarga sobre tolvas móviles; estas se alimentan de un circuito de camiones, este circuito de camiones luego va al acopio cerrado para fertilizantes. La descarga de los camiones con granos, con sistema de plataforma de vuelcos, es un sistema totalmente mecanizado que luego alimentarán estos galpones-silos.

PARÁMETROS DE CAPACIDAD OPERATIVA

CAPACIDAD TERMINAL PORTUARIA CASABLANCA										
Parámetros de la Operación										
meses	días	horas	atraques	Rendimiento de Carga/Descarga en Muelle			tiempo muerto	Granos tons/buque	Bolsas tons/buque	Graneles tons/buque
				Carga Granos tons/hr	Carga Bolsas tons/hr	Descarga Graneles tons/hr				
12	28	20	1	1.200	250	400	8,00	25.000	15.000	12.000

(*) tiempo de atraque, desatraque y preparación operaciones

CAPACIDAD TERMINAL PORTUARIA CASABLANCA				
Parámetros de Demanda y Ocupación				
Movimiento en Muelle (tons/año)				Ocupación Atraque
Carga Granos	Carga Bolsas	Descarga Graneles	Total (tons)	
1.500.000	200.000	300.000	2.000.000	50%

En cuanto a la capacidad operativa del puerto realizamos un cálculo en función de los meses en el año, los días disponibles por mes, las horas por día para un solo atraque, con rendimientos de carga y de descarga que son habituales en instalación de este tipo. Para la carga de granos, 1.200 de toneladas hora; la carga en bolsas, 250 toneladas hora; la carga de graneles, 400 toneladas hora, previendo tiempos muertos y cargas promedio de los buques. Estos rendimientos a lo largo del tiempo van a ir evolucionando, como pasa en todos los puertos, hasta llegar a niveles superiores. Como expuso el economista Alonso, estaríamos llegando a un nivel de demanda, o sea, de servicio en la terminal, en el orden de un millón seiscientas mil toneladas por año. Como vemos, el cálculo de la capacidad del muelle es de 2 millones para una tasa de ocupación del atraque del 50 por ciento que es un máximo aceptable para los buques, de acuerdo a las recomendaciones internacionales. Quiere decir que, la demanda prevista en el análisis, tiene una holgura de 400 mil toneladas más al año y otras cargas que hoy no conocemos, que podrían ser hasta cargas en tránsito desde Entre Ríos pero que no han sido consideradas en este estudio.

INVERSIÓN ESTIMADA

- **INVERSIÓN TOTAL : USD 40.000.000**
- **INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA: 90%**
- **INVERSIÓN EN EQUIPAMIENTO: 10%**

En cuanto a la inversión estimada en infraestructura y equipamiento, llegamos a un total de cuarenta millones de dólares. De estos cuarenta millones de dólares de infraestructura representa el 90 por ciento; esto incluye, además de la obra en sí misma, todos los estudios previos, autorizaciones, permisos, la dirección de la obra y un porcentaje de imprevistos del 15 por ciento. La inversión en equipamiento corresponde un 10 por ciento e incluye dos cintas móviles para la carga de granos, todo el equipamiento y utilaje necesario para la descarga de fertilizantes y la carga de arroz embolsado, más los equipamientos que existen en los acopios; o sea, de granos, fertilizantes o en el área de cielo abierto para carbón. Aquí pasará a exponer el economista Alonso.

ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO

- **INVERSIÓN TOTAL: USD 40.000.000**
- **CAPITAL DE TRABAJO: USD 1.405.615**
- **PLAZO DE EJECUCIÓN: 2 AÑOS**
- **VIDA ÚTIL DEL PROYECTO: 30 AÑOS**
- **TASA REQUERIDA: 12%**
- **RÉGIMEN FISCAL DE PUERTO LIBRE (afectado por IRAE e IP)**

SR.ALONSO: Gracias. Retomando lo que significa el análisis económico financiero, recordando lo que mencioné en la intervención anterior: la base sobre la cual estamos haciendo el cálculo, con un potencial de captación de 1 millón doscientas mil toneladas aproximadamente, basado en los datos productivos reales, con las ventajas del tipo de costo hace que, naturalmente, cualquier productor va a enviar su producción hacia donde le sea más barato hacerlo. Por lo tanto, en el momento actual en el que los precios no han acompañado como lo hicieron hasta los años 2012 y 2103, las decisiones para bajar los costos influyen, directamente, en la decisión del productor.

Entonces, basándonos en esa carga objetivo de un millón doscientas mil toneladas, considerando la inversión total que manejaba Alejandro de 40 millones de dólares; una necesidad de capital de trabajo de un millón 400 mil aproximadamente; un plazo de ejecución del proyecto de dos años, para llegar a su funcionamiento pleno; una vida útil del proyecto calibrada en los treinta años -considerada en los treinta años a los efectos de los cálculos-; una tasa requerida, como tasa de descuento para el proyecto a los efectos de considerar la necesidad de repago, de un 12%; un régimen fiscal de puerto libre, afectado el emprendimiento por el impuesto a la renta a las actividades económicas, el impuesto al patrimonio indudablemente, es decir que también se consideran ingresos fiscales para el país, de cuantía importante. Es así que pasaríamos, a partir de estos supuestos reales y concretos, a realizar el análisis económico.

A partir de estos supuestos, de lo que significan los costos de operación del puerto, indudablemente, que han sido cuantificados a partir del trabajo del ingeniero Castro; llegamos a una situación en la cual el cálculo final –esta es una parte del flujo de fondos, evidentemente, por un tema de espacio no podemos abarcar los treinta años, sino que gráficamente les mostramos los primeros cinco–, nos encontraría con una evaluación económica en la cual, tanto el criterio de valor del proyecto como el de la tasa de retorno del mismo, nos indican una sustentabilidad importantísima, una aceptabilidad en cuanto a criterio financiero y económico del proyecto, y nos indican un repago de forma muy rápida en cuanto a lo que significa la perspectiva del tiempo de operación de este proyecto y a lo que significa el tipo de repago que se haga

habitualmente en los proyectos de inversión de esta escala. Nosotros en este caso, consideramos dos tipos de escenario: uno simple, en el cual no consideramos un diseño fiscal completo, y otro escenario en el que se busca un diseño fiscal a partir del cruzamiento con el régimen de promoción de inversiones, que está vigente en el Uruguay desde el año 98 y que fue reforzado en el año 2007, a partir de la reforma fiscal y que actualmente está regido por el Decreto 2, del año 2012. Este régimen fiscal que incentiva la instalación en el país de inversiones de naturaleza importante, nos permite mejorar incluso los resultados del escenario original, mejorando la tasa de retorno de forma importante, bajando el plazo de repago para el inversor y aumentando el valor del proyecto y el valor de derrame de recursos, en lo que es la zona de influencia del proyecto.

A estos resultados le aplicamos un análisis de sensibilidad, es decir, movimos las variables más importantes que afectan el resultado del proyecto y estudiamos qué impacto tienen, esa movilización de los parámetros, especialmente en los escenarios de deterioro de los mismos. Consideramos reducciones en cuanto a la carga de fertilizantes y de granos, y en cada uno de los casos, el proyecto sigue manteniendo tasas muy interesantes de retorno. En un segundo análisis de sensibilidad, que elegimos para la exposición de hoy, movimos lo que puede ser la captación de grano y bajamos lo que significa el precio del servicio portuario; este análisis lo realizamos para ver cómo responde la rentabilidad del proyecto en un escenario donde exista una competencia por las cargas y que alguna terminal, ya sea nacional o internacional, bajara los precios o se diera una situación internacional de baja en los precios de los servicios portuarios. Nuevamente, observamos que el proyecto responde muy bien y que tiene una capacidad importante de absorción, tanto por los golpes por disminución de la captación de cargas como por un escenario de competencia en el precio de los servicios.

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

- **Para valores competitivos del precio de los servicios a los buques y mercaderías, el análisis financiero de pre factibilidad muestra indicadores de rentabilidad atractivos con una TIR proyectada de aproximadamente 20% sin considerar un diseño fiscal óptimo.**

- **Las simulaciones de escenarios nos indican una muy buena capacidad de adaptabilidad y resistencia del proyecto a vaivenes y shocks de demanda y precios, así como también una gran condición competitiva frente a sus terminales competidoras.**

Lo que muestra esta diapositiva es un resumen de la interpretación de los resultados, algo que ya les mencioné en su momento. Es decir, el proyecto

de la Terminal Portuaria de Casa Blanca, que estamos analizando, tiene una gama de indicadores robustos en cuanto a la sustentabilidad técnica, económica y un indicador de rentabilidad muy atractivo, con una TIR, una tasa interna de retorno de 20%, sin considerar ese diseño fiscal óptimo.

Los simuladores de escenarios, como les decía, indican una muy buena capacidad de adaptabilidad y resistencia del proyecto, a los vaivenes y shock de las demandas, y también de precios, así como también una gran condición competitiva frente a sus terminales competidoras.

CONCLUSIONES

- **El Gobierno Uruguayo a través de la Dirección Nacional de Hidrografía del MTOP puede habilitar puertos privados en Uruguay bajo la figura de "Concesión de Álveo Acuático".**
- **El predio identificado para el desarrollo de la terminal portuaria es único desde el punto de vista estratégico, ya que se encuentra sobre el Río Uruguay con un área de influencia de generación de cargas del sector agrícola muy importante, correspondiente a la Zona Litoral Norte.**

Finalmente, como conclusión -podemos pasarle a Alejandro-, tenemos los puntos cualitativos y cuantitativos que nos muestra este proyecto, a lo largo de lo que es esta presentación como un proyecto técnicamente sólido, con una gran capacidad de captación de carga a nivel productivo nacional, en el eje del 30% en la capacidad de captación de granos producidos en el país; está inserto en un área de influencia muy importante, en la zona litoral norte, con una captación prácticamente total de la producción de la misma.

CONCLUSIONES

- **El proyecto plantea un muelle multipropósito para la atención de buques de ultramar. Los sistemas de carga/descarga de buques serán de última generación. La terminal contará con acopios para almacenaje para granos y fertilizantes. La inversión estimada para el proyecto es de USD 40 millones.**
- **La demanda de cargas para la Terminal Portuaria Casablanca tendría una base de 1,2 millones de toneladas de acuerdo a los datos productivos reales actuales.**
- **Para valores competitivos del precio de los servicios a los buques y mercaderías, el análisis financiero de pre-factibilidad muestra buenos indicadores de rentabilidad, que pueden mejorarse con un diseño fiscal óptimo.**

La conclusión también nos muestra el resumen de lo que significa la inversión inicial, la captación, es decir, el tipo de productos que estaríamos recibiendo, nuevamente el millón doscientas mil toneladas que quiero dejar grabado en esta sesión, que es la capacidad de captación de este proyecto en cuanto a granos. Los valores competitivos, en cuanto a los precios que puede adaptarse este proyecto y, finalmente, la sostenibilidad desde el punto de vista logístico, económico y técnico, que permiten concluir que es un proyecto técnica y logísticamente viable, así como económicamente rentable, a los efectos del análisis.

Finalmente, desde el punto de vista del impacto que puede tener esto en el aspecto productivo del departamento, más allá de los resultados económicos, nosotros estimamos una capacidad de empleo que rondaría entre los 80 y 100 puestos de trabajo directos, con lo que significan los multiplicadores naturales de empleo. Además, están las externalidades positivas que genera la instalación de una terminal de esta naturaleza, con consecuencias importantes desde el punto de vista productivo, de la ampliación de la zona agrícola, de la ampliación de los horizontes comerciales que devienen de la producción agrícola y se vinculan con la misma, que llevarían a tener, fuera del empleo directo este rango de entre 80 y 100 trabajadores dentro de lo que significa la terminal, un impacto multiplicador muy importante, naturalmente consecuencia de la instalación de este puerto y derivaciones en cuanto a la posibilidad de instalación de otras áreas logísticas e industriales, que pueden ser provocadas por la externalidad que produce la instalación de esta terminal. Esa es la conclusión. Muchas gracias por la atención y quedamos a las órdenes ante cualquier tipo de consulta.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el asesor de Hidrovía, que llegó después de iniciada la sesión, a quien le agradecemos la presencia. Me gustaría hacer una precisión antes, si me lo permite. Quisiera que me corrijan, porque en estos temas uno habla con la seguridad del que no sabe, pero acá hay un aspecto que ustedes no consideran y me parece que para nosotros, los habitantes de esta región, es elemental, nos cambia la vida. Cuando uno tiene que viajar a media y larga distancia, cuando se topa con el horario de los camiones, sobre todo en zafra, demora entre media o una hora más en llegar de aquí a Montevideo, en un viaje que, normalmente, anda en las cuatro horas. Y con este proyecto, si se sustancia como esperamos –y esa es la pregunta–, creo que sacamos de la carretera en el orden de los 50 mil camiones por año, porque es la dimensión de las cifras que ustedes manejan, si no estoy equivocado. Al sacarle 50 mil camiones de la carretera al ciudadano, le cambiamos la vida, así como las economías que eso genera; ya lo mostraron ustedes por la diferencia del valor de los fletes y el deterioro carretero. Me gustaría que confirmaran eso si es que tengo razón porque son cifras que cuando uno las piensa, impactan.

Tiene la palabra el capitán Figueredo.

SR.FIGUEREDO: Sí, efectivamente. Una de las ventajas que tiene la terminal es su posición geográfica, no solamente desde el lado marítimo, sino por el lado terrestre. Tiene salida directa a la ruta 3, por lo tanto no hay que construir ningún acceso. O sea, el Gobierno no tiene que sacar dinero de su bolsillo –en este caso, serían el Ministerio de Transporte o la Intendencia, para hacer accesos al puerto porque ya están hechos. La ciudadanía de Paysandú –de la ciudad– no vería atropellados sus derechos de circulación porque ningún

camión pisaría ni una cuadra de la ciudad de Paysandú. Yo estuve cinco años en el Ministerio de Transporte, fui director de Transporte Fluvial en la Administración pasada, y sé lo que significa sacarle 50 mil viajes de camión de la carretera, para el Ministerio de Transporte es oro. Y usted tiene razón, pero hay que verlo desde otro punto de vista, porque puede haber camioneros que digan: “me quedo sin trabajo”. No, nadie se quedará sin trabajo. Esta es una obra para generar trabajo, no para quedarse sin él. Simplemente que en lugar de ir a Nueva Palmira, un viaje por semana, va a hacer cinco viajes aquí, en la cortita (sic). Entonces le va a servir al productor, le va a servir a él y le va a servir al país. Todos van a ganar. Se hacen obras para ganar. A veces, por distintos motivos, no se gana todo lo que se quiere. Usted tiene toda la razón. Quienes creemos en Dios, consideramos que Dios puso ese lugar ahí para que se construyera una terminal. Se va a llamar Casa Blanca, porque la zona se llama así; nada más que por eso. Ese es el lugar para construirla. No sé si está satisfecha su pregunta.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Gracias, señor capitán. Tiene la palabra el asesor Juan José Domínguez.

SR.DOMÍNGUEZ: Gracias, presidente. Primero que nada, un saludo fuerte al capitán Figueredo, gran amigo y compañero de trabajo en unas épocas; por supuesto, también al resto del equipo presente, que lo hemos seguido con mucho interés.

Lo primero que tenemos que decir es que Paysandú, ante noticias de este carácter… muchísimos de los ediles que se encuentran aquí, de las personas que se encuentran aquí, el propio presidente ha tenido una mirada bastante fuerte hacia el río, ¿verdad? Entonces, todo este tipo de noticias es bienvenida, empezando porque hace mucho que Paysandú, organizado socialmente, viene tratando de impulsar mediante una comisión, llamada Cipup, creo que están presentes algunos de sus integrantes, incluso el presidente; ¿sigue estando, Dighiero?

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Sí, soy fundador, pero está el arquitecto Stagno que la integra y los otros compañeros han tenido problemas de salud.

SR.DOMÍNGUEZ: Están Ruben y Porro también, nobles integrantes. Siempre se pensó que, en realidad, el Puerto de Casa Blanca era el sueño, en materia de poder lograr otro puerto; siempre estuvo en el imaginario. Se hicieron muchos estudios y lo cierto es que siempre estuvimos pendientes de lo que podía ocurrir allí. Con el tiempo, me parece que al Puerto de Casa Blanca empezó a ocurrirle lo mismo que a Nueva Palmira con la Quebrada de los Loros, es un lugar ideal para hacer puerto pero nunca pudo concretarse porque el problema es el siguiente: la inversión. Entonces Paysandú vio postergada, muchas veces, esta situación. Lo que ocurría, en realidad, y es lo que nos siguen diciendo hoy, es que el Estado no podía invertir. Está muy claro que muchas veces se manejaron cifras, pero nunca como las que se están manejando hoy, que me parece son las verdaderas de lo que puede costar ese puerto. Entonces, es muy bienvenido.

Me parece que deberíamos ver algunas cosas que quizá nos completen el escenario. En principio, creo que sí, que, además, en las condiciones que estamos –y abro un paréntesis aquí para también, ya me estaba olvidando, enviarle un saludo del intendente de Paysandú, que es el presidente del Comité de Hidrovía del Río Uruguay, este organismo que prácticamente recomienza a trabajar muy fuerte, está muy ligado a las idas y venidas que hemos tenido con

la provincia de Entre Ríos para trabajar, mejor dicho, con Cancillería argentina, pero que, evidentemente, no hemos tenido buenas señales durante mucho tiempo con respecto al funcionamiento portuario y el dragado. En este momento se está dragando correctamente, con algunos problemas en Concepción del Uruguay. Y acá viene una de las preguntas: estamos hablando de 25 pies, pero quizá si entre todos logramos en el Puerto en Casa Blanca en vez de 19 pies, que es lo que va a tener, podamos tener 25. En este momento 25 pies está claramente definido, y ya casi terminado, el Puerto de Fray Bentos. Nosotros tenemos 19 pies de Concepción a Paysandú. Y pasando obviamente por el dragado… Por eso creo que viene muy bien el tema de este puerto, porque esta vez el dragado está planteado por CARU y está planteado el estudio. Se ha tenido dificultades porque sabemos que hay duros allí, y no solamente ahí, también en Concepción aparece otro duro que es el paso Montaña, que también, ni siquiera a 19 pies después de salir de Concepción. No obstante ello, nosotros con 19 pies, con el buque diseño que tienen ustedes está correcto. Es decir, acá nosotros tenemos una empresa que está trabajando con un buque de este tipo, lógicamente sale con la mitad de la carga, y si es granelero, puede rellenar en Nueva Palmira y seguir al mundo o hasta Montevideo, porque hoy sabemos que también Montevideo tiene un muy buen puerto que no tenía antes, el muelle de graneros. La pregunta. Yo creo que no estaría mal empezar así porque, en realidad, las cargas van a estar y se pueden complementar, pero lo que está claro es que en este período el dragado es a 19 pies, está establecido con los estudios de CARU que es quien está pagando estos dragados. Es muy importante, además, tener en cuenta la situación que tenemos con Argentina, que quizás hoy se pueda empezar a poner en los proyectos el funcionamiento espejo que vamos a tener con los puertos argentinos. En estos días tenemos una reunión con el que era intendente de Concepción del Uruguay, Carlos Shepens, que en este momento es Ministro de la Provincia de Entre Ríos y está encargado de la producción y puertos, incluso está conformada una comisión permanente donde está Leonardo Cabrera, que también estaba en el puerto de Concepción y estamos trabajando en un mismo equipo junto con Argentina. El tema de espejo tiene que entrar a funcionar, Concordia va a ser un puerto de barcazas, una especie de embarcadero para ir poniéndose a tiro con el funcionamiento del puerto de Salto que está muy bien preparado, quizás más de lo que en realidad se precisa, porque sería un convoy de barcazas fundamentalmente hasta Nueva Palmira, ahora también puede ser hasta Fray Bentos. Entonces el espejo de Paysandú sería Concepción, y también la posibilidad de que si se dragan algunos pasos de Colón se podría estar saliendo con barcos de carga de Colón hacia Paysandú. Una de las cosas que se está trabajando mucho por parte de la ANP -es una información que se conoce pero que no se sabía que se estaba trabajando- es la Terminal de Contenedores de Paraguay con terminal en Paysandú, en la medida en que eso estaría contribuyendo a lo que planteaba el presidente con relación a los camiones: le sacaríamos 400 kilómetros a la ruta 3, con la venida de los camiones desde Paraguay a Paysandú para el tema de contenedores. Una información también importante a manejar, es que Fray Bentos pasa a ser prácticamente el puerto del río Uruguay y, en ese sentido, tiene asegurado los 25 pies, ANP compra la grúa en estos meses y además el astillero para hacer una de las dragas de las chicas. En la medida que ANP precisa una grande, está en vías de comprarse, y una chica que se va a hacer

por la misma empresa, creo que es Dressing, en Fray Bentos, con técnicos de la empresa pero con mano de obra de Río Negro, creo que de todo el litoral porque, en realidad, la gente que trabaja en estas cosas está relacionada y va a ir allí. Acá mezclo una pregunta, vuelvo al principio y lo demás sería cierta información de lo que está ocurriendo y decirles que además estamos totalmente a las órdenes para impulsar también en el Comité de Hidrovía este tipo de emprendimientos que nos parece muy bueno.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el capitán Figueredo.

SR.FIGUEREDO: Quería responderle a mi amigo Juan José, que hemos hecho algunos viajes juntos y algunas cosas hombro con hombro. El canal Casa Blanca en sí no tiene problema, tiene 10, 15 metros, de eso no nos preocupamos. El canal entre Fray Bentos y Concepción del Uruguay, y un kilómetro más arriba que es la entrada a Casa Blanca, eso tiene que venir a 25 pies. Si bien es cierto que con 19 ya puede salir un barco de ultramar con un volumen no como el que dice, como explicaba el ingeniero, pero tampoco es decir: vamos a cargar todo el río Uruguay desde Fray Bentos. Hay que dragar determinados pasos porque no todo el río Uruguay es una meseta a 19 pies. Otra de las ventajas es colateral, pero adquiere una importancia muy grande. Como este estudio se hizo basándose en cargas uruguayas, vamos a aliviar a Nueva Palmira en, por lo menos, un millón de toneladas. ¿Qué significará eso? Significa –y Juan José lo sabe, porque en Asunción, los armadores paraguayos nos decían "por favor, capitán, atraque en Nueva Palmira, porque tenemos muchos días de espera"– que vamos a aliviar a Nueva Palmira en un millón de toneladas, de forma que pueda captar más trasbordo, o sea más riqueza para el país. Eso es, como en las películas se habla del daño colateral, este no a va ser un daño colateral, va a ser un beneficio colateral que va a tener el hecho de que una gran parte de la producción uruguaya salga por ahí y alivie a Nueva Palmira. Con respecto al dragado, es CARU a través del Gobierno Nacional que va a llevar el río a 25 pies como estaba programado, según la información que hemos recibido. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): ¿Alguien más quiere hacer uso de la palabra? Tiene la palabra el señor Nunes, delegado de la Comisión Uruguaya, CARU.

SR.NUNES: Muchas gracias. Buenas tardes a todos. En primer lugar, trasmito el saludo del presidente de la Delegación Uruguaya y de la CARU en este ejercicio, capitán de navío Gastón Silbermann. Si me permite, preciso y digo que soy el secretario administrativo de la Comisión, no soy delegado uruguayo, más allá de que soy uruguayo, soy funcionario del organismo.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): De todas maneras es un prestigioso miembro del organismo.

SR.NUNES: Muchas gracias. Simplemente para precisar, en la medida en que se ha aludido al trabajo que está haciendo la CARU en este momento, que, efectivamente, está dirigiendo y controlando la ejecución del proyecto que le llamamos de Dragado de Profundización y Balizamiento entre el kilómetro cero y el Puerto de Concepción de Uruguay que es a 25 pies, y de Concepción del Uruguay hasta Paysandú, a 19 pies. Esa obra es un proyecto elaborado por un estudio de ingeniería, una consultora que se contrató tras una licitación binacional que fue la que diseñó el canal, porque no solamente se están limpiando los canales preexistentes, sino que hay un diseño de los canales, los taludes, su ancho, su profundidad; junto con la obra del dragado hay una obra

de protección del medioambiente, o sea que no solamente se draga sino que hay estudios, se sacan muestras donde se vierte la arena que se draga para no afectar el medioambiente y, además, el proyecto se complementa con el balizamiento y la construcción de enfilaciones. La idea sería, culminada la obra, dejar en mejores condiciones para la navegación y, como se decía, hasta el Puerto de Fray Bentos y de Concepción del Uruguay podrían llegar buques Panamax y de allí para acá, el calado tendría que ser menor. Esa obra está financiada por los Estados parte, no por la CARU, me parece importante hacer esta precisión. La cuota que se cuantificó en principio en algo más de 27 millones de dólares, aunque en este momento puede haber dudas si ese presupuesto es suficiente, se financia con aportes realizados por la República Argentina y por la República Oriental del Uruguay, y ya han aportado casi el 100 % de los fondos. O sea que el progreso de la obra está determinado por la capacidad de los organismos encargados del dragado, porque si bien la CARU es la directora de la obra, la inspectora y la que supervisa, quienes realizan las tareas del dragado son la Administración Nacional de Puertos, por Uruguay, y la Dirección de Vías Navegables de la República Argentina. Son estos organismos estatales los que realizan el dragado y la CARU les paga con esos fondos de los Estados parte, en la medida en que se va avanzando en el proyecto.

En este momento, está en marcha una licitación internacional. El vencimiento para presentar ofertas es el 16 de junio, se vende el pliego y ya hay varios oferentes para, justamente, la apertura del dragado de paso Casa Blanca y paso Montaña, lo que se llama de manera poco técnica “una carga de fondos duros”. O sea que no se puede hacer el dragado porque las dragas de succión son las que tienen los organismos de las partes. Esa es una obra muy importante y si todo marcha bien, seguramente, en la primera mitad del año próximo, podría estar culminado ese dragado.

Naturalmente que el proyecto plantea otros desafíos porque esta apertura del canal de Casa Blanca está pensada a 19 pies y no a 25, como plantea el proyecto que aquí se ha presentado. Ese sería un tema que habría que considerar y ver los pasos que se van a dar en el futuro. Por supuesto, que estamos a las órdenes para brindar la información que el organismo considere pertinente para contribuir a que las autoridades departamentales impulsen el proyecto.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Porro.

SR.PORRO: Muchas gracias, presidente. Agradecerles a la delegación que ha venido a presentar este proyecto, a la diputada que está realzando la importancia de esto y al señor Nunes.

Más que como edil voy a hablar como integrante de la Cipup porque este tema lo venimos trabajando desde hace mucho tiempo. Estamos convencidos de que Casa Blanca es el último puerto ultramarino del río Uruguay. Estamos seguros de que las cargas van a estar. Sin ir más lejos, tenemos que ver lo que ha pasado con el Puerto de Paysandú que, con todas las limitaciones que tiene, hoy por hoy, está trabajando prácticamente a pleno y todos los días aparecen nuevas cargas. Ayer, la nave Provincias Unidas hizo un ensayo, por decirlo de alguna manera, de entrar a Concepción del Uruguay para cargar contenedores. Incluso, cuando ustedes hablan de las cargas, se refieren prácticamente a la zona de influencia uruguaya. Pero nosotros estamos convencidos de que tanto en Paraguay como en el norte de Entre

Ríos y en el sur de Brasil hay potenciales cargas que seguramente vendrían aquí o a complementar con Concepción del Uruguay. Fíjense lo que decía hoy Juan Domínguez con respecto a los fondos duros, ya se está a la espera de una draga de corte para profundizar paso Montaña. Y una vez que se profundice, quedaremos, prácticamente, con la misma profundidad que Fray Bentos –salvo por el Filomena y por el Román, pero con poco mantenimiento lograríamos la misma profundidad–, con la ventaja frente a Concepción del Uruguay de que no tenemos el canal de acceso, no tendríamos ese problema. Aquí hay una confusión cuando se habla de los 19 pies, Casa Blanca evita los 19 pies –Paso norte de Casa Blanca sí los tiene. Aunque el puerto estuviera abierto al norte –también es una premisa de la Cipup–, lo que haría sería complementarnos.

Por otro lado, hubo una fortaleza que no se nombró y es la altura o cota de maniobra. De la buena profundidad siempre nos acordamos, pero no de la altura o cota de maniobra. El Puerto de Paysandú, con una cota de 6.20 o 6.30 metros, queda sin poder funcionar; Concepción del Uruguay con menos, creo que son 5.20 o 5.50 metros, y para el caso de Casa Blanca, no nos molestaría ni siquiera la creciente del ’59. Esa es una gran fortaleza que habría que considerar en los caminos de acceso al Puerto, porque hay alguna cañada que deberíamos tener prevista.

Como edil sanducero, y principalmente como integrante de la Cipup, aplaudo esta presentación y me alegro muchísimo de que estemos hablando de este tema. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Hay más ediles anotados para hacer preguntas, de repente, terminan de formularlas y usted después las responde.

SR.FIGUEREDO: Si me permite, prefiero contestar ahora.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Proceda.

SR.FIGUEREDO: Justamente, íbamos a pedir la palabra porque nos olvidamos de mencionar lo que el señor edil acaba de decir. El Puerto de Casa Blanca va a trabajar igual con inundación o sin ella, porque la forma en que se construyó el muelle lo permite.

Por otro lado, si bien mencionamos las cargas tentativas de la región, por un tema de delicadeza –porque los vecinos de enfrente esto lo van a saber enseguida–, no queremos aparecer como que venimos a irrumpir sus negocios, sus terrenos o algo por el estilo, pero los números son los que mandan y si usted en Casa Blanca tiene una terminal moderna que no tienen canal de acceso, que el buque entra directo y carga 1200 toneladas por hora, y del lado de enfrente carga 400 o 500 toneladas por hora, no hay mucho para elegir. Entonces, esas son parte de las bondades colaterales que tiene este proyecto. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Usted sabe, capitán, que los 20 años de trabajo de la Cipup han llevado a eso. La fundamos con la intención de ver cómo le sacábamos carga a Concepción del Uruguay o cómo contrarrestábamos. Después, con la madurez cultural que lleva a la acción, todos nos hemos dado cuenta de que cuanto más carga tengamos cada uno de nosotros no importa de dónde venga porque la que se fortalece es la hidrovía y el sistema portuario instalado. Así que el decir eso no va en contra de nada porque hoy tenemos la intención de entrar cargas a la hidrovía y que salgan por donde más convengan.

Tiene la palabra el señor edil Otegui.

SR.OTEGUI: Gracias, presidente. Me alegro de que se haya podido dar la presentación que habíamos solicitado en la moción con usted, el compañero Díaz y la edila Cruz.

En el año 2004, en la administración de Lamas, desde la Intendencia y en el entendido de que esto era algo necesario, se impulsó y se pagó un estudio de prefactibilidad. Después, en el año 2009, en el gobierno del intendente Pintos, fue declarado de interés departamental por la Junta Departamental, y hoy estamos nuevamente con este tema. Creo que estamos hablando de políticas de Estado. Usted hacía referencia a la Cipup, la cual tiene más de 20 años y también es una política de Estado. Evidentemente, una de las diferencias que tenemos hoy con relación a hace 20 años, es el volumen de cargas tanto en la parte agrícola como en otros aspectos de la producción, como los que fueron debidamente esclarecidos por los que presentaron el proyecto.

Por lo tanto, creo que debemos seguir insistiendo, pasaron 20 años, pero debemos seguir peleando por estas situaciones.

Como se hizo referencia en la moción, personalmente estuve en contacto con trabajadores del Ministerio, también con Juan José Domínguez de la Administración Nacional de Puertos, con el ingeniero Díaz, pero evidentemente hoy el Estado no tiene la capacidad económica para invertir en un desarrollo de este tipo, seguramente debe ser con una inversión privada o, en el mejor de los casos, con la participación público privada.

La pregunta concreta a los señores que han presentado el proyecto es ¿en qué situación en ese aspecto se encuentra el proyecto? ¿Hay avances en cuanto a inversores, ya sea en el ámbito público privado o privados? Sé que hay interesados en este tipo de desarrollos tanto para el transporte de determinado volumen como para las barcazas. Estoy convencido de que el desarrollo del Puerto de Casa Blanca es complementario para Paysandú pero que además sacaría todo el volumen de carga de determinado nivel de contaminación fuera del circuito urbano. Como decía el Capitán, si pensáramos en el Puerto Casa Blanca los camiones no entrarían a Paysandú sea por el lado que sea, la inversión de acceso sería muchísimo más económico para el Estado. La pregunta concreta era un poco esa.

Señor presidente: si usted quiere ya lo planteo o, si no, lo planteo al final. Esta sesión es de carácter especial, por lo tanto no hay resolución del Cuerpo, pero sugeriría que quienes presentamos la moción planteemos otra para seguimiento del tema en la próxima sesión ordinaria. Esa es la pregunta concreta.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor Alonso.

SR.ALONSO: Respecto a la pregunta que realizó el edil Otegui, nosotros tenemos para decir que desde que hemos terminado con el análisis de prefactibilidad de este proyecto, comenzamos a tener contactos con algunos inversores, con referentes del área logística a nivel nacional y regional y también, en la última semana, a nivel internacional.

A partir de las conversaciones que hemos tenido, somos francamente optimistas en cuanto al interés que pueda despertar esto en los inversores, no solamente al interés inicial, sino a la profundización del mismo en cuanto a que también existiría por parte del sistema bancario nacional, un interés en participar en el financiamiento del mismo. Hemos trabajado en ese aspecto de forma incipiente pero el análisis realizado por un ejecutivo de un banco muy

reconocido en plaza –no es nada oficial, por supuesto, pero con los criterios que estos funcionarios bancarios desarrollan en el análisis de los proyectos de inversión–, termina siendo una señal muy auspiciosa para lo que constituye la complementariedad entre la inversión del inversor directo, del accionista interesado en desarrollar la operativa de este proyecto, y el financiador que también estaría interesado, o habría señales importantes de interés, para generar financiamiento al proyecto.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Bartzabal.

SR.BARTZABAL: Señor presidente, señores visitantes estoy muy consustanciado con este tema desde hace años. Siempre pensé que la mejor solución para el puerto era el Puerto Casa Blanca, principalmente por los accesos, sería más rápido, más viable, hacerlo. Es una zona que vemos que tiene buen calado. Tengo entendido que este puerto sería igual a los puertos de Fray Bentos y de Concepción del Uruguay porque está casi en frente. Se habla de 19 pies, pero 19 pies al puerto de Paysandú no al Puerto Casa Blanca. ¿Eso sería viable? En el sentido de que ya hay inversores interesados. ¿Cuánto demoraría la obra y en cuánto tiempo estaría en funcionamiento el Puerto?

Con respecto a los puestos de trabajo, dado que Paysandú está en un mal momento en cuanto a oferta laboral, los que accederían ¿serían obreros del Sunca? Las obras en Paysandú están finalizando, algunas obras de Ancap se realizaron y otras quedaron a la deriva, la obra de la terminal está finalizando; ¿sería el puerto una solución para el trabajo de los sanduceros? Se habla de que 80 o 100 personas trabajarían en ese puerto, más los trabajadores que trabajan en los camiones y en toda la parte de infraestructura. Esas son mis preguntas y me gustaría saber si es como digo, que una cosa es el Puerto de Paysandú y otra cosa es el Puerto de Casa Blanca. Nada más, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor Castro.

SR.CASTRO: El gobierno uruguayo a través de la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte puede habilitar puertos privados en Uruguay bajo la figura de lo que se llama Concesión de Álveo Acuático. Para obtener esa Concesión de Álveo Acuático a nivel de ingeniería hay que elaborar lo que se llama un anteproyecto, una ingeniería básica, con un grado de detalle que es relativamente exigente, de todas las instalaciones portuarias principalmente las que están en el borde costero, o sea, si hay dragados, los muelles, los dolphins. En paralelo tenemos que recorrer el camino de la habilitación ambiental. Lamentablemente, en el Uruguay estos procesos no son rápidos. Una vez que hay un inversor que está convencido de llevar adelante el proyecto, tiene que elaborar esos estudios que, en general –lo viví en una experiencia personal, hace años, me tocó ser gerente del Proyecto del Puerto M´Bopicuá en el departamento de Río Negro, sobre el río Uruguay–, son procesos que entre proyectos, autorizaciones, audiencia pública, llamado a licitación –por más que es una licitación privada– y obra, pueden llevar en el orden de 3 o 4 años. Lamentablemente no es algo tan inmediato como uno quisiera y como lo reclama la necesidad de la gente. No sé si la pregunta está respondida. Con respecto a la generación de lo que decía Ignacio, los puestos de trabajo creados en la operación portuaria pueden ser de 80 o 100, en la obra habría que hacer una estimación, tenemos bastante volumen de obra

porque hay un muelle, un galpón-silo para granos, un galpón para fertilizantes, galpón para cargas generales, pavimentaciones, red eléctrica. (dialogados)

Y después, serán necesarias obras complementarias por parte del Estado, es decir, todo lo que sea la caminería de acceso, el tendido eléctrico, si hay que hacer algún pequeño, o no, dragado complementario. Todo eso va a movilizar mano de obra aunque, como les decía, no es a corto plazo.

Un tema sobre el que no hablamos, cuando nos referimos a la inversión privada –esto se manejó extraoficialmente, lo manejó el capitán Figueredo con el presidente de la ANP, Alberto Díaz- es la concepción, por lo menos nuestra, de una sociedad operadora en régimen de economía mixta. Así como existe terminal Cuenca del Plata en Montevideo, donde el 80% de las acciones pertenecen a una empresa privada y el otro 20% a la ANP, a nosotros también nos parece importante que la ANP participe de este emprendimiento que será el puerto de ultramar de Paysandú. Y de esa forma se podrá estar más cerca, en muchos casos, de la gente y se tendrá el marketing y el lobby que tiene ANP tanto a nivel nacional como regional.

SR. FIGUEREDO: Para contestar. El ingeniero se refirió a tres o cuatro años, pero de esos tres o cuatro años, una vez comenzada la obra, demoraría solo 1 año y medio o 2; o sea que "perdemos" –entre comillas- el 50% del tiempo estimado, en trámites. En ese aspecto es en el que ustedes deberían ayudarnos, dándonos su apoyo para apurar los trámites en el Ministerio, de manera que, si en lugar de demorar dos años, demorara solo uno, estaríamos ganando tiempo. (Dialogados)

Lo complicado, en el buen sentido de la palabra -no estamos hablando mal- es la Dinama, ya que se toma un tiempo. En el Ministerio, por haber sido director durante cinco años, tengo conocidos, especialmente en Hidrografía, que pueden colaborar.

SR. PRESIDENTE (Dighiero): Disculpe, ingeniero, diríjase al micrófono por la versión.

SR. FIGUEREDO: Disculpe. Reitero, por el hecho de haber estado en el Ministerio durante cinco años como director, sé que hay gente -y especialmente en Hidrografía que es donde está este tema- que tiene la camiseta bien puesta y van a apurar todo esto. En la Dinama no conocemos a nadie; pero creo que una ayuda de parte del propio Estado para ganar un año, un año es mucho tiempo. Si nosotros viviéramos un año más de lo que el destino nos dice, nos íbamos a dar cuenta de cuánto tiempo es. Así que pedimos su colaboración para eso.

SR. BARTZABAL: Una pregunta más. Quisiera saber si el puerto sería una zona franca.

SR. CASTRO: No, sería un régimen de puerto libre. En principio estamos hablando de un régimen igual al de la mayoría de los puertos del Uruguay, que son en régimen de puerto libre.

SR. PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el pertinaz luchador honorario, por cuestiones portuarias y algunas otras, el arquitecto Rubens Stagno.

SR. STAGNO: Muchas gracias, señor presidente. También agradezco al Cuerpo que me haya invitado a esta sesión; a quienes expusieron sobre este proyecto, que vemos mucho más elaborado que hace unos años cuando lo estudiamos.

Y bueno, quiero decir que hoy también es un día para celebrar porque, como decía el ingeniero Porro, el Provincias Unidas llegó al puerto de Concepción cumpliendo con una vieja aspiración de que estos dos puertos fueran complementarios. Entonces, vamos a hacer realidad el sueño de sacar contenedores de Paysandú, llegar a Concepción y seguir hasta Nueva Palmira.

Este proyecto me recuerda a cuando en los años 2005 y 2006, empezamos a trabajar por la rehabilitación del Puerto de Paysandú, mucha gente nos decía "no vale la pena porque no están las cargas". Y fue justamente a la inversa: en la medida en que se aplicaron políticas públicas del Estado, que creo fueron muy acertadas, una vez que se comenzó con la recimentación de los muelles, creación de infraestructura, compra de la grúa portacontenedores, a dar vuelta ese Puerto que estaba abandonado, empezaron a aparecer las cargas.

También es cierto que se debió a cierta revolución productiva desde el punto de vista agropecuario en el Uruguay, que generó también otras condiciones. Por tanto, siempre vimos que este Puerto tiene muchas perspectivas y en cuanto a sus virtudes también, desde el punto de vista del dragado, no tiene las dificultades que tiene el Puerto de Paysandú, que a Almirón hay que estarlo manteniendo, y si se abre Casa Blanca, no sabemos cuándo, no estamos totalmente seguros de que sea autolimpiante. Desde ese punto de vista damos nuestro total apoyo, siempre entendiendo que son puertos complementarios, nosotros, lógicamente, vamos a seguir luchando por el Puerto de Paysandú y por todos los proyectos que están en marcha, como los nuevos accesos que tienen un profundo contenido social también. Porque cuando hablamos de los accesos al Puerto de Paysandú, sea por el trazado que sea, se está pensando en reubicar todos los asentamientos que hay sobre el Sacra, ya que en cada inundación hay que invertir para sacar a la gente de allí para que después vuelva al lugar.

Me parece que de lo que no se habló, en cuanto a la parte de tramitación, fue una dificultad real que es que, después de todos los procesos a realizar en los organismos oficiales uruguayos, este tema tiene que ir a la CARU, porque estamos en el río compartido, que se rige por el Estatuto del Río Uruguay, y necesariamente esto debe ser considerado en el ámbito de la CARU. ¿O vamos a crear un muelle sin que pase por la CARU? Es imposible. Esta también es otra dificultad que, tal vez, en estas nuevas condiciones que tenemos de relacionamiento con la República Argentina de complementariedad sea más fácil logarlo. Gracias por todo.

SR. PRESIDENTE (Dighiero): Le doy la palabra, para contestar, al capitán Figueredo.

SR. FIGUEREDO: Gracias. Respondiendo al señor arquitecto, hasta donde llegan mis conocimientos, la jurisdicción de la CARU es por donde pasa el canal, y hay que pedirle autorización solo si se está en un radio de 300 metros a cada lado del eje del canal.

Hicimos un trabajo en Nueva Palmira y allí funciona algo que es en Punta de Arenal, que es un barco –había dos y ahora hay uno- transbordador que es el Antwerpen, estaba el Don Miguel también, estamos hablando de barcos de ultramar, trasbordadores, que como están fuera de los 300 metros del eje del canal no tuvieron que pedir ninguna autorización a la CARU. Pero tengo entendido que Casa Blanca, si bien es el río Uruguay, son aguas interiores uruguayas, de la misma manera que lo son el arroyo Sauce o Punta

del Arenal en Nueva Palmira. Por lo tanto, al ser aguas interiores no se necesita el permiso, esto no quiere decir que no se vaya a comunicar, pero es muy distinto a tener que solicitar permiso para hacer algo dentro de nuestro territorio. Eso es lo que tenemos entendido, a lo mejor me puedo equivocar.

SR. PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el edil Pizzorno.

SR.PIZZORNO: Gracias, señor presidente. Bienvenidos. Solo quiero hacer una pregunta. En caso de que sea un sistema –todo apunta a eso– mixto, y decían que podría ser un 80% privado y un 20% del Estado.

SR.CASTRO: Es una idea.

SR.PIZZORNO: Es una idea, okey. ¿Y en qué se obligaría, sobre todo, económicamente el Estado en esa sociedad? Nada más.

SR.CASTRO: En el porcentaje de inversiones que le toque asumir, si son 40 millones tendrá que invertir 8 millones de dólares.

SR.PIZZORNO: ¿Y tendría ganancias o pérdidas acorde a eso?

SR.CASTRO: Exactamente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Porro.

SR.PORRO: Simplemente para aportar con respecto al tema de la habilitación o permiso del puerto. Tengo entendido que por el hecho de figurar ya en cartas náuticas y tener antecedentes la zona Casa Blanca como puerto, ya eso es un paso que está dado.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Hay un muelle del frigorífico a 2 mil metros de donde va el puerto.

Tiene la palabra el señor Nunes.

SR.NUNES: Muchas gracias, señor presidente. Hay que estudiar cada proyecto, ¿verdad? Pero en principio, las obras de Nueva Palmira fueron sometidas al estudio y consideración de la Comisión Administradora del Río Uruguay y de hecho hay algunas que no se han podido llevar adelante porque no han tenido el acuerdo de ambas delegaciones. O sea que no soy yo asesor jurídico ni abogado y el proyecto ha sido expuesto verbalmente y tendría que consultarlo para dar una opinión firme. Pero en principio si la idea es hacer un muelle que se introduzca en el río Uruguay, ese tipo de obras es sometido a la consideración de la Comisión, de acuerdo al Estatuto del Río Uruguay. Habría que ver las cosas concretamente pero, en general, es así.

El arquitecto Stagno fue delegado uruguayo y participó durante 5 años en estas lides, así que también tiene mucha propiedad para hablar del tema.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): No habiendo nadie inscripto para hacer uso de la palabra, me parece que hay algo que no podemos hacer porque estamos en sesión especial: hay una moción del edil Miguel Otegui, por lo que deberíamos pedirles que se retiren –vamos a obviar ese protocolo–, pero si no hay nadie en desacuerdo, de los ediles presentes, tomaríamos la moción del señor edil en cuanto a sintetizar el resultado de esta reunión y elaborar una propuesta para que el Cuerpo la trate en la próxima sesión ordinaria y le dé la dinámica que se aspira darle a este tema.

No habiendo ningún edil en desacuerdo, entonces, en forma absolutamente antirreglamentaria y democrática –porque la consulta se hizo– aceptamos. Agradecemos, y en lo personal ha sido una reunión enormemente provechosa porque soy un entusiasta de esta temática y –como lo dije– normalmente hablo con la seguridad del que no sabe. Ahora con el conocimiento que ustedes incorporan, me incorporan mi seguridad, lo cual, a esta altura de la vida no es bueno, pero vale. Así que, muchísimas gracias por

haber venido y quedamos a la orden, como Junta Departamental, para todo lo que este emprendimiento pueda necesitar para, de una buena vez, efectivizarse. Muchas gracias

Levantamos la sesión.

(Así se hace siendo la hora 19:58)

_____