



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 476 de 2021

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de junio de 2021

(Sin corregir)

- Preside: Señor Representante Eduardo Elinger, (Vicepresidente).
- Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Alberto Fumero, Miguel Irrazábal, Daniel Martínez Escames y Carlos Varela Nestier.
- Delegados de Sector: Señores Representantes Marcelo Fernández Cabrera y Juan Neuberis Silveira.
- Asiste: Señor Representante Constante Mendiando.
- Invitados: Por la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo, Presidente.
- Secretarios : Señor Horacio Capdebila y señora Laura Rogé.

=====||=====

SEÑOR PRESIDENTE (Eduardo Elinger).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

A continuación, recibiremos al presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos.

(Ingresa a sala el presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo)

La Comisión le da la bienvenida al presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Antes de que el señor presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos haga uso de la palabra quiero dejar una constancia.

En primer lugar, damos la bienvenida al presidente del Directorio de la ANP.

En realidad, yo hice un planteo la semana pasada, y agradezco la prontitud con que se respondió, pero debo dejar constancia de que mi invitación fue dirigida al Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Es obvio que el presidente representa al Directorio, y por eso vamos a permanecer en la reunión y a realizar las preguntas que consideremos necesarias, como corresponde, pero quiero señalar que en su momento voy a insistir con la visita a la Comisión del resto del Directorio, ya que sabemos que es un equipo que funciona con pluralidad y puede tener diferentes visiones y versiones sobre los temas que vamos a tratar, y nos interesa -si bien podemos conocer esas visiones por otros medios- que queden registrados en la versión taquigráfica, y en las constancias del Parlamento, los distintos puntos de vista que puedan existir.

Simplemente, quería dejar esa constancia; por supuesto, saludo la presencia del presidente de la ANP y, obviamente, vamos a participar de esta actividad, pese a esta situación.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Buenos días para todos.

Es un gusto participar en esta reunión de la Comisión de Transporte y Obras Públicas.

Si no entendí mal, el planteo -que fue realizado por el diputado Mendiondo- tiene que ver con la situación de los puertos del interior y, en particular, sobre la actividad del puerto de Fray Bentos.

Lo primero que quiero expresar es la importancia que tiene para esta Administración y esta gestión el desarrollo de los puertos del interior. En realidad, apostamos a la descentralización, al desarrollo de las distintas regiones y a generar un fuerte sistema nacional de puertos, en el que el fluvial sea un modo de transporte de mercaderías relevante, importante y significativo. Por eso es que tanto el puerto de Nueva Palmira -que es el principal puerto granelero de Uruguay- como los puertos de Fray Bentos y Paysandú para nosotros tienen una importancia superlativa; si bien tienen distintas realidades, modalidades y características, todos deben apuntar y propender a ese desarrollo del transporte fluvial al que nosotros apostamos, ya que estamos firmemente convencidos de que no solo es bueno para encontrar mejoras en la competitividad y en la eficiencia portuaria, sino también para que el Sistema Nacional de Transporte haga un mayor y mejor uso del modo fluvial y del modo ferroviario -que es algo de lo que podemos conversar más adelante- con el fin de que la mercadería llegue al Puerto de Montevideo.

Por otra parte, el puerto de Fray Bentos para nosotros, conceptualmente, debería ser el primer puerto oceánico. Ese el concepto y la visión que nosotros tenemos del puerto de Fray Bentos, es decir, que sea interpretado y valorado por las navieras y los agentes marítimos como el primer puerto oceánico. Para ello, entendemos -y estamos convencidos de que debe ser así, y no es solo mi parecer, sino que es la posición unánime de toda la comunidad portuaria de Fray Bentos, de la que he participado en muchísimas ocasiones- que se debe lograr el objetivo de profundizar el puerto de Fray Bentos a 32 pies, y para eso no solo se requiere la decisión del Estado uruguayo, sino también la autorización, o la aceptación, del Estado ribereño. Por lo tanto, la CARU debe aprobar, por consenso, la posibilidad de que nosotros podamos hacer la obra de profundización del canal de acceso del puerto de Fray Bentos. Eso, obviamente, está enmarcado en negociaciones que se están llevando adelante en el ámbito de la CARU, que tienen como contrapartida la realización de distintas obras de infraestructura portuaria al otro lado del río, es decir, en puertos argentinos, que es algo que nosotros vemos con muy buenos ojos, porque nos parece que son puertos complementarios.

En ese sentido, hemos estado en distintas reuniones con autoridades portuarias argentinas, sobre todo de Entre Ríos. La última se llevó a cabo hace un par de semanas, fue organizada por el intendente Lafluf y contó con la participación del diputado Mendiondo. En realidad, hay consenso en cuanto a mejorar las condiciones de navegabilidad en todos los puertos de la cuenca del río Uruguay, es decir, tanto en los puertos nuestros como en los argentinos; es algo que nosotros vemos con muy buenos ojos, al igual que las autoridades entrerrianas y portuarias. Obviamente, son decisiones que se tienen que tomar a partir de resoluciones de los gobiernos, y el Estado uruguayo ha hecho este planteo ante la Comisión Administradora del Río Uruguay. Entonces, tenemos la expectativa y la esperanza de poder realizar esa obra, que nos parece que es bien importante para la apuesta que queremos hacer en el puerto de Fray Bentos.

¿Eso significa el éxito o que una vez que logremos obtener esa profundidad el puerto de Fray Bentos va a tener una realidad distinta, mucho mejor que la actual? No lo podemos asegurar, pero sí creemos que sería un paso concreto para que distintos operadores, de distintas cargas, visualicen la situación y tomen la decisión de operar en el puerto de Fray Bentos. O sea que para nosotros esa sería una obra bien importante, que iría en el camino de lo que apostamos y pretendemos a fin de reactivar el puerto de Fray Bentos.

Sin embargo, no nos podemos quedar con eso, porque si nos quedamos esperando a que se concrete esa obra puede pasar mucho tiempo. En este período de gestión y en el anterior, llevamos adelante muchísimas actuaciones con empresas de distintos rubros, ofreciéndoles operar tanto en el puerto de Fray Bentos como en los distintos puertos del interior. En realidad, no ha habido nadie, entre todos los que quieren venir a operar en los puertos uruguayos, a quien no le hayamos ofrecido operar desde el puerto de Fray Bentos.

Asimismo, hemos dispuesto bonificaciones de distinta naturaleza, tanto para Fray Bentos como para Paysandú, obviamente, dejando de lado un beneficio económico de la autoridad portuaria, que tiene funcionarios e inversiones, pero la decisión -la definición- es acompañar, apuntalar y promover el desarrollo de esos puertos. Por lo tanto, tenemos tarifas absolutamente convenientes y muy bajas para intentar captar que la carga pueda salir por dichos puertos, y la realidad es que hemos tenido un éxito relativo. El esfuerzo que se ha hecho es muy importante y la realidad es que la actividad en los distintos puertos del interior, precisamente en el puerto de Fray Bentos, no ha sido la que nosotros aspiramos y apostamos.

Por otra parte, se ha llevado adelante, con cierta frecuencia, lo relativo a la exportación de madera. En ese sentido, en los últimos meses hemos tenido algunos buques, en el mes de junio, extraoficialmente, vamos a tener un barco, y en el mes de julio, también extraoficialmente, vamos a tener dos buques. Además, nos han pedido una zona del puerto para acopiar la madera, que es algo que vamos a otorgar, con ciertas bonificaciones. Pero la realidad nos dice que tenemos dificultades, que se vienen arrastrando desde hace mucho tiempo, y que no logramos hacer atractivo lo que tiene que ver con el desarrollo del puerto de Fray Bentos, y esa es una dificultad que la comunidad portuaria del puerto de Fray Bentos -que es muy activa- conoce y entiende.

Ustedes habrán visto en la prensa que el Puerto de Montevideo ha logrado llevar adelante dos operaciones con barcos de ciertas características que no venían a nuestro puerto a hacer operaciones de madera. Sin embargo, ya se hicieron dos operaciones, y el 11 de junio viene un tercer buque; en el mes de julio está comprometida la llegada de un cuarto buque, por lo que distintos operadores están percibiendo que en este momento se está logrando una buena ecuación económica. Para nosotros, como autoridad portuaria, obviamente, es un desafío bien interesante. Hemos logrado que estos barcos puedan cargar 90.000 toneladas de madera, que significan tres barcos de los que habitualmente llegaban al Puerto de Montevideo y al de Fray Bentos.

Obviamente, esto es muy positivo para el Puerto de Montevideo, para los exportadores y para el desarrollo forestal, pero para los intereses nuestros en cuanto a potenciar el puerto de Fray Bentos no es positivo, porque esa madera que, potencialmente, tenía salida por ese puerto, hoy está saliendo por el Puerto de Montevideo, movilizándolo tres mil camiones y generando un gran movimiento económico, pero en lo que tiene que ver con la apuesta al puerto de Fray Bentos, obviamente, nos ha quitado carga y nos ha quitado barcos. Precisamente, había madera acopiada para dos buques en el puerto de Fray Bentos, pero los vecinos fraybentinos me llamaban y me transmitían que los camiones en lugar de llegar al puerto salían para el otro lado. Por lo tanto, la madera estaba yendo, por ruta, al Puerto de Montevideo para ser transportada en esos megabarcos, lo que desde el punto de vista portuario es una muy buena medida, pero desde el punto de vista de los intereses particulares de Fray Bentos, obviamente, es una debilidad, porque esos barcos ni siquiera pueden llegar al puerto de Nueva Palmira; o sea que la carga se tiene que hacer aquí, en Montevideo.

Como dije, hemos dispuesto medidas desde el punto de vista financiero en cuanto a rebajas tarifarias, y también medidas desde el punto de vista operativo o práctico. Nos hemos comprometido con los distintos armadores y las distintas navieras a algo que es importante: si un buque inicia la carga en Fray Bentos y la completa en Montevideo tiene prioridad en el atraque, es decir que si un barco empieza a completar en Fray Bentos, inmediatamente tiene muelle en Montevideo. Para los armadores y para la logística portuaria eso es importante. ¿Por qué hicimos eso? Para apostar y promover que la carga, al menos, se pudiese iniciar en Fray Bentos y se completara en Montevideo.

En ese sentido, analizamos otro tipo de cargas, como las que son a granel. Como ustedes saben, desde 2017 no opera más la planta de silos que está en el puerto de Fray Bentos, y para nosotros es muy importante que se lleve a cabo un llamado a interesados. Por ello estamos trabajando con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, ya que la planta de silos no es de la ANP, sino de este Ministerio. Esta semana vamos a tener una reunión con el subsecretario de Ganadería, Agricultura y Pesca, porque la idea es licitar, lo más pronto posible, tanto el silo de Fray Bentos como el silo de Paysandú. Es realidad, apostamos a que los granos, que hay un volumen muy importante a 100 kilómetros a la redonda del puerto de Fray Bentos, puedan salir por ese puerto, y para esto tenemos que habilitar la planta de silos, que en su momento tuvo dificultades

medioambientales y con los trabajadores. Si recuerdan, hubo un accidente que creo que ocurrió a mediados de 2017, con el fallecimiento de un trabajador.

Pero volvemos al principio: los distintos operadores de granos nos dicen que tienen una fuerte limitante con el tema del calado, de la profundidad.

Entendemos que si podemos potenciar la planta de silos y que algún acopiador de granos pueda empezar a operar desde ahí, podemos apostar a que gradualmente se pueda establecer una sinergia entre Fray Bentos y Nueva Palmira y que, de alguna manera, empiece a operarse el tema graneles desde Fray Bentos.

Ustedes saben que a mediados del año pasado, por el mes de setiembre, empezó a operar el buque GF Paysandú, que es un buque portacontenedores que está haciendo una frecuencia semanal Montevideo- Paysandú. Para nosotros- lo hemos dicho y lo tienen claro los armadores y el operador de esta línea- lo interesante es que haga Montevideo- Fray Bentos- Paysandú; depende de la rotación, pero que toque también el puerto de Fray Bentos.

Se hicieron dos operaciones que fueron exitosas con una empresa que se llama Alimento Fray Bentos, que está a 10 kilómetros del puerto aproximadamente. Todos hemos tenido muchísimas reuniones con la empresa, con la agencia y está todo dado como para que las exportaciones puedan salir por el puerto de Fray Bentos. Lamentablemente, esas exportaciones salen por el puerto de Montevideo por una conveniencia económica del exportador, de la naviera, pero nosotros, como autoridad portuaria, le hemos dado todas las herramientas, todas las posibilidades. Tenemos el barco que pasa en forma semanal y que se ve a 300 metros del puerto. Está en los privados lo que tiene que ver con la toma de la decisión, pero para nosotros sería muy importante que en esa frecuencia, en esa rotación semanal, el barco, a la ida o a la bajada, pueda tocar con el puerto de Fray Bentos, que cuenta con una buena infraestructura: tiene un buen muelle, tiene una grúa, que está en excelentes condiciones. Hemos seguido una política que venimos sosteniendo desde hace mucho tiempo, porque dejó la constancia de que la grúa fue adquirida en la Administración anterior.

Es una política que venimos sosteniendo desde hace mucho tiempo. Por lo tanto, la autoridad portuaria ha hecho todo el esfuerzo y están dadas todas las condiciones; la decisión final obviamente que no depende de nosotros. Nos está costando mucho Paysandú. Por suerte, en estas últimas semanas, en este último mes las exportaciones han aumentado considerablemente, pero también a partir de un enorme esfuerzo que se ha llevado adelante con la Unión de exportadores, con los distintos operadores privados, exportadores privados de cítricos, cuya zona de influencia es, obviamente, la de Paysandú y Salto. Nosotros consideramos que la mejor opción es sacar su producción por el puerto de Paysandú, que tiene una explanada en condiciones y también hemos generado bonificaciones importantes al operador. Nos ha costado mucho; nos está costando mucho, pero reitero que en este último mes, en estas últimas cuatro semanas ha aumentado sensiblemente lo que tiene que ver con el movimiento de contenedores. Diría que se está movilizando un promedio de entre ochenta y cien contenedores por semana, cuando hace dos o tres meses hubo semanas en las que se bajaban cinco, ocho o diez contenedores.

La empresa también nos planteaba las dificultades, nos planteaba el riesgo de que se pueda frustrar o de que muchas veces los viajes eran a pérdida. Entonces, eso nos llevó a tener infinitas reuniones, tanto en Paysandú como en Salto. Fuimos a hablar prácticamente mano a mano con todos los exportadores para ofrecerles el servicio y que prueben que, más allá de la decisión política estratégica, nosotros apostamos -reitero- al desarrollo del transporte fluvial desde el punto de vista comercial y económico, y

entendíamos y entendemos que una vez que se generen las logísticas adecuadas debería de ser más eficiente y, por lo tanto, debería tener un valor menor al final del día para el exportador. Eso es a lo que apostamos y estamos absolutamente convencidos de que es el camino. En estos meses hemos logrado dos cuestiones técnicas o autorizaciones que son importantes y van en esa línea.

La primera es que logramos que la Dirección Nacional de Aduanas autorizara la importación de mercadería a través de contenedores por los puertos del interior, tanto Fray Bentos como Paysandú. Es decir que distintos importadores pudieran hacer una compra, por ejemplo, en China y que el contenedor se le entregara en el puerto de Fray Bentos o en el puerto de Paysandú. Se hicieron algunas operaciones, no muchas, pero hoy se puede hacer. Antes no se podía, hoy se puede hacer.

La segunda medida que también logramos después de mucho tiempo de tener distintas reuniones con el Ministerio de ganadería, con la Unión de exportadores, con el operador portuario, con la ANP, es la autorización para que contenedores de carne refrigerada puedan salir por los puertos de Paysandú y de Fray Bentos. Logramos que la autoridad sanitaria dictara una resolución autorizando esto. Es un tema muy técnico, pero es importante que se entienda. Hoy puede salir la producción frigorífica por esos puertos, y el control o la verificación se hace arriba del barco porque, de lo contrario, era inviable: había que bajar el contenedor, trasladarlo hasta donde está la autoridad sanitaria y volverlo a llevar a la terminal. Eso era un costo muy importante que hacía imposible que siquiera se pudiera ofrecer el servicio de la carne refrigerada o que la exportación cárnica pudiera salir por nuestros puertos de litoral. Eso se logró; está operativo. Nosotros hemos hablado con los titulares de los distintos frigoríficos, los armadores y también las agencias. Hasta ahí llegamos; ahora son los privados los que se tienen que poner de acuerdo, pero es otra buena medida que va en el camino que nosotros entendemos que es el correcto y aspiramos a que se concrete a la brevedad, porque eso haría un quiebre a la estacionalidad. Ahora se está trabajando muy bien porque estamos en plena etapa de la exportación de cítricos, que va de mayo a septiembre, pero si logramos un flujo y una continuidad en lo que tiene que ver con la exportación de carne, le aseguramos a la línea un volumen importante de movimiento durante todo el año. A eso hay que sumarle arroz, a eso hay que sumarle madera, a eso hay que sumarle las gestiones que también estamos llevando adelante. Mejor dicho: estamos participando con la sociedad comercial de Uruguayana, a la que le estamos ofreciendo que parte de su producción pueda salir por puertos uruguayos, más precisamente por Paysandú, venir a Montevideo y que salga al mundo por el puerto de Montevideo. Ellos tienen dificultades con sus salidas a través del puerto de Río Grande, que está teniendo demoras importantes, y ahí también estamos acompañando en las distintas negociaciones o conversaciones para poder captar al menos parte de la carga -que es muy, muy importante- que tiene el sur de Brasil, más precisamente la zona de Uruguayana, por el puerto de Paysandú.

También estamos participando de las negociaciones con las autoridades del puerto de Concepción del Uruguay, y con los exportadores, que tienen los mismos problemas que los puertos de Paysandú y de Fray Bentos para romper con la hegemonía del puerto de Buenos Aires.

Nos decían el otro día, en la reunión en que participamos, que ven que el GF Paysandú está operando en el puerto de Paysandú, que a ellos les serviría muchísimo poder incorporarse a esa ruta y que les interesa que parte de su carga -en este caso se hablaba del tema de la industria avícola, de los pollos que, si entendí bien, en un eje de 40 a 50 kilómetros está aproximadamente el 60 % o 70 % de toda la exportación argentina de la industria avícola- se pueda sacar por nuestros puertos y, después, por el puerto de Montevideo. Lamentablemente, no lo han podido lograr y no han podido romper

el esquema que tienen instalado de sacar esa producción por camión desde Entre Ríos al puerto de Buenos Aires.

En definitiva, para nosotros estos temas de desarrollo de los puertos del interior y de los puertos del litoral es absolutamente estratégico. Creemos que debemos apostar al crecimiento de la región y al crecimiento portuario. No es fácil. No nos ha sido fácil. El esfuerzo lo estamos haciendo. El éxito ha sido, honestamente, relativo. Creemos que tenemos que hacer algunas obras de infraestructura, no tanto en tierra, sino en agua; hablamos de la profundidad, hablamos del dragado. Nosotros tenemos un costo estimado de cuánto nos saldría la obra. No depende solamente del Uruguay. Que se tome esa medida no significa que el puerto funcione automáticamente, pero sí creemos que sería una medida en la línea correcta. En ese sentido, entiendo que toda la comunidad portuaria está de acuerdo. Todo el mundo aspira a que tanto el puerto de Fray Bentos como el de Paysandú funcionen de una manera más vigorosa. No solamente depende de la autoridad portuaria, sino de una suerte y una serie de combinaciones, y tenemos que seguir trabajando para que se den.

Pero tengan la certeza de que desde la ANP todos los puertos importan. Obviamente que el puerto de Montevideo y el de Nueva Palmira tienen un peso muy importante, pero nosotros apostamos al desarrollo portuario en general y le dedicamos el mismo tiempo al puerto de Montevideo como al puerto de Fray Bentos, por ejemplo, porque entendemos que esa es la visión. Nosotros apostamos a la verdadera descentralización, al desarrollo de las distintas regiones. Obviamente, el puerto es una palanca de crecimiento y de apuesta. No podemos cesar en el esfuerzo y en el trabajo y, en definitiva, eso es lo que venimos haciendo en estos meses de gestión.

No sé si hay alguna pregunta.

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- Saludo al señor presidente de la ANP y lo primero que quiero remarcar es que, desde hace casi diecisiete años, sobre el puerto de Fray Bentos en particular, pero en el sistema de puertos en general ha habido una política de Estado en la que trabajaron, hombro con hombro, oficialismo y oposición y ahora a la inversa, por el desarrollo de nuestros puertos. No haberlo logrado no significa que no se haya intentado permanentemente.

En el año 2005 había tres puertos: uno ya en ejecución, que era el de ENCE, puerto privado que está en la zona de Fray Bentos, el de entonces Botnia, y el muelle oficial. De alguna manera, un muelle que trabajaba mucho con carga de madera, por la nueva realidad quedaba discontinuado y, en la visión de la política de aquella época, no tenía sentido hacer una inversión en él. Sin embargo, en el año 2005 se aumentó en 75 metros el muelle, se hicieron una cantidad de reparaciones y ahí comenzó una política de inversión tanto en el puerto de Fray Bentos como en el de Paysandú: un reequipamiento, la grúa, la compra de terrenos. Son muchas inversiones que ha hecho la ANP en terrenos cercanos para el desarrollo portuario.

Asimismo, se hizo un fuerte trabajo sobre los productores de carga de la zona. Lo hicieron -para poner el nombre- las autoridades de la ANP de aquel momento a las que se le sumaba el intendente, que era el actual intendente, doctor Omar Lafluf, pero también el ingeniero Terzaghi, que después fue intendente. Es decir, había todo un trabajo mancomunado que permitía ofertar permanentemente.

En el año 2013, se hizo una consultoría en la Corporación Nacional para el Desarrollo, en convenio con la ANP si mal no recuerdo, que tuvo su resultado dadas las particularidades sobre todo por el tema del grano, de los silos, que todavía están en la órbita del viejo sistema de silos en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca; me

parece que son los únicos silos que permanecen en el Ministerio de ganadería. A partir de esa consultoría se hizo un llamado a interés en el año 2016, en conjunto Paysandú y Fray Bentos. Se presentaron seis empresas: cuatro para Fray Bentos y dos para Paysandú. Se hizo una licitación a medida de lo que pedían las empresas, planteaban inversiones, pero marcaban cuáles eran las condiciones-, y cuando se hizo la licitación no se presentó nadie. Esa ha sido la realidad de las operaciones de granos, que fueron discontinuadas. El detonante fue la muerte de un muchacho. Creo que hubo un accidente laboral que tenía mucho que ver con alguna imprudencia, y había denuncias de vecinos que tenían que ver con lo medioambiental, por el polvillo. La cuestión es que dejó de funcionar el grano y quedó allí trabajando lo de la madera de rolo de pinos.

A nosotros nos consta el esfuerzo que ha hecho esta Administración Nacional de Puertos que preside el doctor Curbelo. El doctor Curbelo también estuvo en el período anterior en el Directorio, con todo tipo de facilidades para promover el puerto. En los hechos, ¿cómo termina este cuento? Había unos cincuenta trabajadores muy bien calificados por los operadores portuarios, y con una operativa de Fray Bentos responsable, que tiene expertise. Para tener una idea, este año han salido dos barcos de 20.000 toneladas, que es más o menos lo que da el calado, de enero hasta ahora, y uno que se completa con 9.000 toneladas porque viene con parte de Argentina. Esa es nuestra realidad.

Mientras tanto, esos rolos, que eran los que nos iban a permitir cinco años de trabajo y de jornales, pocos, están viniendo directamente al puerto de Montevideo. Por eso es que nosotros hicimos el planteo cuando vimos la operación. Uno puede pensar acá que el territorio, el puerto, la zona, están demandando a las autoridades portuarias. En realidad, las autoridades portuarias han estado trabajando al costado en esto en los últimos años. Lo que estamos haciendo es tratar de transmitir esto para que se genere un ámbito -nos parece que esta asesora es la que corresponde- para ser oídos. Aprovecho para proponer a los integrantes de esta comisión que reciban a CoDeLog- Río Negro (Comité de Desarrollo Logístico Río Negro), integrado por la institucionalidad, el gobierno departamental, el intendente, la junta, diputados, empresarios, trabajadores y representantes de cada partido político del departamento. Es amplio y permite trabajar. Este comité surgió tomando como modelo el Cipup, de Paysandú -los sanduceros son más ambiciosos-, que se llama Comisión Intersectorial pro Puerto Ultramar de Paysandú. Ellos tienen una mirada inclusiva que no permite transformar una disputa política partidaria en esos temas. Para nosotros es clave poder intercambiar con CoDeLog, por lo que solicitamos sea recibido. Es una comisión que trabaja mucho, tiene a todas las partes integradas y cosas para decir.

Vuelvo a lo que estaba desarrollando y complementando lo dicho por el señor presidente para no repetirlo.

En toda esta ecuación hay algo que no se tiene en cuenta, que para nosotros es clave en este momento. La ANP ha hecho inversiones y tiene un formidable equipo de trabajadores portuarios que hacen bien la operación. Se ha intentado brindar todo tipo de estímulos para que la gente salga por Fray Bentos pero ahora, con esto de los megabuques en el puerto de Montevideo de 90.000 toneladas y 3.000 camiones, obviamente, es una cuestión donde los números están muy finos. Fray Bentos va a conservar la operativa de los rolos a la India porque los rolos -no sé el término correcto- se tienen que curar.

(Diálogos)

—Sí, es distinto; y ello es mucho menor. Quiere decir que Fray Bentos lo que tiene, más allá de la producción del departamento, es un costo alto de transporte para

traerlos a Montevideo, pero desde el punto de vista de los trabajadores, están condenados directamente al hambre. En este momento, cuentan con la ayuda de la ANP, que ha hecho -si no me equivoco- convenios como monotributos sociales, algo que ya se hizo en alguna otra oportunidad, para que ellos puedan hacer alguna otra cosa de mantenimiento, de forma de parar la olla y obtener canastas, etcétera.

Ahí entra el costo país. La realidad de los argentinos es una. Ellos son una provincia, y como nosotros, pelean contra el centralismo del puerto de Buenos Aires. Nuestra realidad es que, esos 3.000 camiones salen de nuestra zona, del norte, con rolos de pinos -que vienen siendo plantados por la bancaria y la notarial y tantos otros desde hace 40 o 50 años- y que los llevan a Montevideo -hablamos de ¡3.000 camiones!-, ¿quién paga las rutas? Ese costo es el costo país que no lo estamos teniendo en cuenta. Por eso es que nosotros insistimos en el transporte multimodal donde se respete la planificación de la zona y de la región, de manera que no termine pagando los platos rotos Rentas Generales, porque en definitiva es así. Nos parece que no es menor tener en cuenta esto porque, hasta ahora, el Estado uruguayo a través de las distintas Administraciones, la anterior y esta, lo ha hecho por la vía de los estímulos, tratando de facilitar todo para que los operadores portuarios, los dueños de las cargas, salgan por nuestro puerto.

Nosotros tenemos un problema, después de que Uruguay invirtió U\$S 30.000.000 (Argentina la otra mitad) en algo que era una demanda, solo en el dragado, balizamiento y mantenimiento hasta el 2022. La inversión total fue de US\$ 60.000.000. Para este año tenemos tres operaciones y el otro día anunciaba el presidente del Instituto Portuario del Gobierno de Entre Ríos, que hicieron cincuenta operaciones en Concepción del Uruguay y lograron hacer una especie de logística sinérgica en donde traen madera de Paraguay en trenes a 20 kilómetros por hora. A ellos les sirve, no les importa ya que los palos no tienen fecha de vencimiento. Utilizan a pleno el puerto de Concepción del Uruguay y el de Ibicuy, que es un puerto que está sobre el Río Paraná. Esto sucede del otro lado, en donde se benefician de una inversión importante que hizo también Uruguay, que no nos parece mal pues es un río compartido pero nosotros, de este lado, no damos con la forma de cómo potenciar nuestros puertos, tanto el de Paysandú como el de Fray Bentos y seguramente, en algún otro momento, con otro calado, también Salto, que tiene mucha producción en la zona; se habla de la hidrovía del río Uruguay.

Esa es nuestra realidad y nuestra preocupación: cómo nos sentamos a la mesa y cómo logramos entender esto, porque lo primero que se dice -ha hecho bien el presidente Curbelo en mencionarlo- es que cuando el puerto de Fray Bentos aumentó a 75 pies nosotros pensamos que estaba resuelto el tema y, hasta ahora, no fue así.

Después vino la grúa y lo mismo; se compraron terrenos, y seguimos en lo mismo. ¿Cuál es el temor? Que se aumente a 32 pies, con dos de revancha, que en definitiva es un costo compartido con Argentina. Obviamente que Concepción del Uruguay va a pedir lo mismo por la lógica del artillero, pero después, más allá de que somos hermanos, del lado nuestro no tenemos ganancias, no tenemos posibilidad de operar.

Vuelvo a eso. Acá lo que nosotros quisimos hacer al acudir a nuestros colegas de la Cámara de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, era poner arriba de la mesa el tema e invitar al CoDeLog, teniendo en cuenta su fortaleza y lo que significa para nuestra zona, y llamar a todos los actores para ver cómo salimos de esto. Por ejemplo, en el Período anterior, la CAF, banco de desarrollo para América Latina, se comprometió en una cuestión que para nosotros era clave: antes de avanzar con crear la expectativa de un mayor dragado, propuso hacer un estudio de factibilidad, de la carga, para saber cuánto podría estar costando el dragado, pues eso ya dependería de si hay barro o fondo

duro como hubo en la zona de Casablanca en Paysandú que, recordarán, ahí sale más caro para dragar. Entonces, a CoDeLog se le dijo que sí, que no había problema en el financiamiento. Estamos en eso de ver si no será necesario un estudio de la profundidad que nos permita jugar más seguros en lo que viene. Simplemente, la institución del CoDeLog, que forma parte de un sistema integrado de carácter político y gremial, obrero, empresarial, no tiene personería jurídica, por lo que la contraparte será la intendencia de Río Negro. Tanto los ingenieros Terzaghi y Lebrato y ahora Omar Lafluf, son parte del CoDeLog y siempre han trabajado con él. Esas son un poco nuestras situaciones. ¿Cuál es la realidad de Fray Bentos?

Fray Bentos soñó hasta que apareció la planta de Botnia, que sustituyó ese sueño. Cada vez que iba alguien a Fray Bentos decía: "Tenemos que darle para adelante al frigorífico Anglo nuevamente. Tiene que volver a ser un frigorífico". Era eso en el imaginario. Se acordaban de aquellos cinco mil obreros que le dieron vida a muchísimas familias, y era permanente. Eso se terminó. Ahora la gente está muy focalizada en el puerto que, obviamente, no está dando respuestas. En definitiva, lo que nosotros necesitamos un desarrollo con determinados reaseguros, hablarle claro a la gente que tiene expectativas y la está pasando muy mal. El esfuerzo se hace. Esta era un poco la idea de venir a esta comisión para compartir con ustedes estas inquietudes.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- Primero que nada, agradecemos la presencia del presidente de la ANP. También es cierto que nos hubiese gustado que concurriera el directorio en pleno, fundamentalmente, porque creemos que acá estamos tratando en buena medida un sistema nacional de puertos -idea que no es de ahora pues se planteó en Administraciones anteriores- y que, por lo general, está apuntando -creo que es lo lógico- a una política de Estado que trasciende cualquiera de las Administraciones que pueda estar circunstancialmente en la dirección.

En cuanto al tema de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira, en Colonia, en función a las especificidades de cada uno, Fray Bentos, Nueva Palmira y Paysandú tienen la dificultad referida a la carga por un tema de calados. Ahora, acá, hay otro elemento que se señalaba. Me refiero al transporte de las distintas cargas al puerto de Montevideo que, en su momento, salían por Fray Bentos o por Nueva Palmira. También hay un tema en cuanto al costo operativo, que no abarca solamente a la ANP, sino también a AFE y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en lo que tiene que ver con las rutas, por lo que nos parece necesario afianzar una logística para acceder al puerto y a los lugares de salida con el menor costo posible. En ese sentido, nos agradecería hacer algunas preguntas al presidente de la ANP.

Cuando hablamos de mejorar e ir a tantos pies en los distintos puertos, con relación a la CARU, quisiera saber si hay acuerdos o no en ese sentido, porque no puede hacerse en forma unilateral.

Por otra parte, quisiéramos saber sobre el modo ferroviario. Obviamente que el ferrocarril en Fray Bentos no está funcionando, sobre todo, de Algorta hasta Fray Bentos. El tema de AFE habría que plantearse al ministerio para saber si está haciendo algo en ese sentido.

Hay otro aspecto que es fundamental, que tiene que ver con una conexión, un proyecto que está en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de 60 kilómetros de ferrocarril por la Ruta N° 21, que va a Nueva Palmira, en función de que el calado de aquí era más profundo que el de Fray Bentos. Estoy hablando del tema de logística y también de lo que señalaba el diputado Mendiondo en referencia a los costos colaterales. Hablo del desgaste de las rutas. Creemos que en la reunión del próximo miércoles con Sitrac

seguramente va a estar ubicado en este escenario el tema de la congestión del transporte.

Dentro de este marco, queremos saber fundamentalmente estos aspectos que nosotros creemos que son claves, como es el tema de la operativa, en función de la necesidad del grado de profundidad de los piers en cada uno de los puertos para intentar ser medianamente competitivos. El otro tema es el de la logística para llegar a los puertos, que permita que ese sobre costo por mayor carga que se paga para llegar acá, sea más atractivo para que salga por los puertos del interior, naturalmente que teniendo en cuenta sus distintas dimensiones.

Por último, quisiera saber lo siguiente. Cuando concurrió el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el 12 de mayo a esta comisión, el presidente de la ANP responde, ante la pregunta de si se había ya aprobado por el directorio el tema del convenio con Katoen Natie, que todavía no se había hecho. Esto fue hace un mes y nos gustaría conocer si ya está en consideración de la ANP ese proyecto de extensión del convenio con Katoen Natie,

Releyendo esas actas, el presidente indicó y fundamentó el tema de la ilegalidad del decreto de la ANP del año 2008. Honestamente, intenté leer y releer, y no entendí dónde estaba la ilegalidad. No quiero salirme del tema de esta convocatoria, pero me gustaría saber si es factible que se me pudiese explicar este asunto.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Con la idea de sistematizar el conjunto de dudas, también nuestro planteo estaba referido a algunos aspectos de la comparecencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en relación al tema de la terminal de Cuenca del Plata y la particular situación de Katoen Natie en este proceso. En esa dinámica de la comparecencia, quedaron algunas dudas, por lo que es bueno aprovechar la presencia del señor presidente de la ANP porque, precisamente, fue citado en algunas oportunidades por temas en los que él podía dar respuestas más detalladas, y estas refieren a las multas que, por la explotación de la terminal Cuenca del Plata, se habían generado en períodos anteriores y por diferencias que son de público conocimiento, no se habían ejecutado. Y en el marco del acuerdo promovido por Presidencia de la República, se había decidido condonarlas, aunque no se citó en esa oportunidad el monto y es nuestro interés saber al respecto, además de a qué entidad económica refieren.

También releyendo las actas, vimos que el señor ministro refería a que en el mes de mayo se celebraría la reunión del directorio del TCP y allí se iba a establecer la oportunidad y el monto de la devolución de las utilidades que habían sido retenidas, a juicio de algunos de nosotros, en forma no muy legal. Quisiéramos saber si ya se procedió a la devolución o al reintegro de las utilidades que, por acuerdo, le correspondían a la ANP en el marco de la explotación de la terminal Cuenca del Plata. En la misma línea de la última pregunta del colega Silveira, queremos aprovechar la presencia del presidente de la ANP para conocer estos detalles que nos resultan de suma utilidad.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Primero, vamos a los aspectos -si les parece- de los puertos del interior, que fue lo que veníamos conversando.

Aquí se ha hablado del proyecto de dragado y se ha hablado de un plan de dragado o si existe la definición del gobierno nacional. Esto obviamente que no es una decisión unilateral, sino que requiere los acuerdos y consensos necesarios en la CARU. Lo que sí ha hecho la autoridad portuaria y lo que sí ha hecho la delegación uruguaya en la CARU es plantear el tema, y la definición y la decisión de que para nosotros es importante lograr

el objetivo de la profundización a 32 pies en el puerto de Fray Bentos, lo que le va a generar una factibilidad y una mejora en las condiciones de eficiencia portuaria.

Con respecto a los buques de gran porte, se ha dado una situación excepcional. Por distintas condiciones en el mundo, hoy, estos buques, que no se dedican al movimiento o a la carga de la madera, estaban disponibles; se han hecho los acuerdos y los contratos correspondientes de las distintas navieras y los agentes marítimos, y han logrado una ecuación que les conviene y que les sirve. Y téngase en cuenta que se hace un flete de un barco que carga, aproximadamente, lo que cargan tres barcos de los que venían habitualmente a nuestros puertos, en un desafío logístico que realmente se ha resuelto de buena manera. Por eso es que la parte buena de esta visión es que ya hay confirmadas y comprometidas varias operaciones en el correr del año. Obviamente que es absolutamente imposible e inviable que estos buques capesize puedan ir a nuestros puertos del interior, ni siquiera al de Nueva Palmira; es absolutamente imposible. Entonces, en esta situación excepcional, lamentablemente, más allá de que hagamos el dragado que pretendemos, esa carga o ese buque, al puerto de Fray Bentos nunca va a llegar, esa es la realidad; esa es la verdad.

Entonces, nosotros, como un sistema nacional lo que tenemos que generar son las condiciones lógicas para el desarrollo de los distintos puertos, pero no podemos pretender competir contra la lógica del diseño y de una ecuación, en este caso, de una carga que opta por salir en las mejores condiciones: hoy esa salida es por el puerto de Montevideo.

De todas formas, Fray Bentos no es solamente madera, y eso lo quiero dejar subrayado. Sí hemos empujado mucho la salida de la carga de la madera, pero Fray Bentos no es solamente un puerto maderero. Es decir, la visión que tenemos del puerto de Fray Bentos es otra: madera sí, pero también apostar al movimiento que tiene esa región muy rica en granos, en distintas industrias, que entendemos que están dadas las condiciones para que puedan operar por ese puerto. Y lo mismo decimos para Paysandú; no nos conformamos con que Paysandú funcione relativamente bien solamente en la etapa de zafra del cítrico. ¡No!, apostamos a que sean puertos que funcionen todo el año con pluralidad de cargas. Ese es el desafío. El puerto de Palmira es otra cosa; es un puerto que tiene un movimiento muy interesante, es un puerto que está estratégicamente ubicado, es un puerto que cuenta con una buena profundidad, a través del canal Martín García, uno de los principales canales de navegación en el Río de la Plata, un canal que está administrado por la Comisión Administradora del Río de la Plata –la CARP–, un canal que tuvo en el pasado serias dificultades y que hoy realmente está en condiciones óptimas de navegación. Es un canal que hoy tiene 34 pies en fondos blandos y 38 pies en fondos duros, o sea que hoy realmente está bien competitivo para el movimiento de carga de la región.

Quiero dejar una constancia que siempre hago, y más en este momento de mucho ruido y de distintas interpretaciones en cuanto a lo que tiene que ver con el canal de acceso al puerto de Montevideo y con el canal Magdalena –dicho sea de paso, mañana voy a comparecer en la Comisión Especial de Frente Marítimo por este tema- quiero dejar una constancia del trabajo de la delegación uruguaya en la CARP, en esta Administración y en la anterior, y en particular del trabajo de su presidente, el doctor Felipe Michelini, ya que con mucho esfuerzo logramos el objetivo palpable y real de tener el canal Martín García en las mejores condiciones, que es como hoy está.

Entonces, en lo que tiene que ver con Palmira, realmente está funcionando bien: está funcionando bien en esta época tan excepcional de la pandemia; estamos movilizand o muchos granos propios; estamos movilizand o muchísimo fertilizante;

estamos captando mucha carga de la región, sobre todo del Paraguay, en lo que tiene que ver con los granos, y se están haciendo bastantes trasbordos entre Palmira y Montevideo. En el puerto de Nueva Palmira -me pareció que el diputado hizo mención a esto- prácticamente no se opera con pinos o con madera; es decir, se trata específicamente de lo que tiene que ver con el movimiento de graneles en los grandes buques y en barcazas que vienen de la hidrovía Paraná- Paraguay. O sea que -para tener en cuenta- no es la misma realidad hoy la de Palmira que la de Fray Bentos y la de Paysandú. El puerto de Nueva Palmira es un puerto pujante, vigoroso, hay varias iniciativas privadas de distintos operadores para hacer mejoras en la infraestructura, hay distintos negocios que se están planteando. Lo que sí es cierto es que el puerto de Fray Bentos tiene una posibilidad de complementación con el de Palmira. Es decir, hay mucha carga de graneles, hay mucha carga de fertilizantes, y -me olvidé de decirlo al principio- a distintos operadores les estamos planteando que hay algunas cargas que sería más conveniente operarlas desde el puerto de Fray Bentos.

Aprovecho también para comentarles que en esta definición del Sistema Nacional de Puertos, con la aprobación de la Ley de Urgente Consideración, fue votado por unanimidad el traspaso de los puertos deportivos a la Administración Nacional de Puertos, en una visión que creo que es ampliamente compartida de que exista una única autoridad portuaria que sea la que administre todos los puertos públicos del Uruguay, tanto los comerciales como los deportivos. Estamos en el medio de ese proceso. Se ha demorado el traspaso, pero apostamos a que en las próximas semanas ya se concrete y nosotros empecemos a administrar todos los puertos del Uruguay. Ahí tenemos muchas ideas para Salto, para el puerto de Higuieritas, en Palmira, para el puerto de Carmelo, tanto para el náutico como para la terminal de pasajeros, que apostamos a que pueda tener un crecimiento que le sirva a la región y sobre todo a la zona norte del departamento de Colonia. Por eso es que estamos pensando en desarrollar una terminal más parecida a la terminal de pasajeros de Colonia. Así que en los departamentos de Colonia, de Río Negro y de Paysandú hay muchos proyectos desde el punto de vista portuario que no necesariamente tienen que ver con el desarrollo específicamente del puerto de Paysandú y el de Fray Bentos, sino con un desarrollo más integral del Sistema Nacional de Puertos.

Con relación a las preguntas que se me hacen respecto al acuerdo con la Terminal Cuenca del Plata -TCP- y con la empresa Katoen Natie, todavía no se ha firmado el contrato de prórroga en la ANP, estamos a la espera de que nos sea notificado para presentarlo en el Directorio, como corresponde, y votarlo. Hay un tema para nosotros muy importante, que es un concepto básico en el derecho societario, y es el *afectio societatis*. Nosotros entendemos que durante muchos años y mucho tiempo ese relacionamiento societario no existió, ese relacionamiento societario estaba quebrado; ese es un dato de la realidad. Y esa enorme dificultad llevó a complejidades de distinto tipo: complejidades entre los operadores, complejidades en el mal funcionamiento societario, que llevaron a distintos litigios cruzados entre la ANP y la empresa Katoen Natie. Nosotros entendimos y entendemos que no es la mejor metodología, que las opciones eran o intentar recomponer un relacionamiento que venía muy dañado o, de lo contrario, rescindir la sociedad, y nosotros apostamos fuertemente a recomponer el relacionamiento con la empresa belga, a mejorar las condiciones para que puedan hacer las inversiones que el puerto de Montevideo requiere para posicionarlo como el puerto logístico, como el puerto *hub* de la región, aprovechando su lugar estratégico, aprovechando las posibilidades en cuanto a la profundización y a la profundidad que se puede lograr. Ustedes sabrán que ya estamos dragando con nuestras propias dragas para lograr una profundidad de 13 metros, que es muy importante. Quiero resaltar y subrayar que lograr los 13 metros en el

puerto de Montevideo es muy importante y nos va a generar un beneficio, nos va a generar, desde el punto de vista competitivo, una ventaja muy importante que es valorada por todos los operadores, de contenedores, de graneles, de la propia terminal especializada de celulosa. Es decir, los 13 metros son importantes. Eso no significa que nuestro objetivo final no sea ir a los 14 metros. En ese sentido, ya estamos trabajando, ya tenemos pronto el proyecto ejecutivo y se va a presentar en su momento, cuando la Cancillería lo entienda conveniente, para que empiece a ser tratado en la Comisión Administradora del Río de la Plata, que será otra discusión.

Nosotros estamos convencidos de que debería ser aprobado, autorizado, rápidamente, porque en realidad lo que estamos haciendo es la extensión y la profundización del mismo canal, o sea que no hay afectación a la navegación. Por lo tanto, el cuestionamiento del Estado ribereño entendemos que puede venir simplemente por el tema medioambiental, y en el tema medioambiental ya sabemos que los fondos son los mismos y que, en realidad, no deberían existir reparos muy firmes como para no lograr la autorización y poder ir a esta segunda etapa. Pero, bueno, todo eso tiene un contexto y una visión que para nosotros es clara, de la que estamos convencidos, y es apostar a las distintas infraestructuras, utilizarlas de la manera más inteligente, apostar a las áreas especializadas, en esto me refiero no solamente a la terminal especializada de contenedores, sino a la terminal especializada de granos, la empresa Obrinel, que es una terminal granelera cuya concesión fue otorgada en el año 2009 o 2010, con una visión que nosotros compartimos de ir hacia la especialización de las distintas áreas. El año pasado, en forma unánime, en el Directorio de la ANP modificamos su contrato de concesión y le dimos la posibilidad para que hicieran una obra de un muelle de 14 metros, que se está haciendo en este momento. Cuando se termine -se supone que en los primeros meses de 2023-, la empresa Obrinel va a poder movilizar granos con un muelle a 14 metros, que le va a generar un beneficio, y le va a generar un beneficio al movimiento granelero del Uruguay bien interesante.

La terminal especializada en celulosa de la empresa UPM es una obra que se viene desarrollando a buen ritmo, que también va a tener un muelle a 14 metros, y obviamente que va a generar una salida y un flujo de celulosa que va a tener un enorme movimiento en el puerto de Montevideo. La terminal especializada -entendemos que se va a definir en las próximas semanas el pliego de la licitación- en Capurro para la pesca. Hay distintas propuestas que se están analizando de otro tipo de terminales, pero van en ese sentido y en esa misma línea de áreas especializadas y de que los muelles públicos sirvan como muelles complementarios. Esa es una definición de política portuaria de la que estamos absolutamente convencidos, entendemos que el mundo va hacia ese lugar y, obviamente, entendemos distintas posturas, distintas visiones, somos muy respetuosos de opiniones que se puedan tener, pero -reitero- estamos convencidos de que tenemos que recorrer ese camino para lograr la eficiencia y la competitividad en el puerto de Montevideo.

Un dato, simplemente como reflexión y sigo: estamos perdiendo en este contexto y en esta situación. Como saben, la Unión de exportadores ha venido haciendo distintos informes que hablan de que el puerto de Montevideo es poco competitivo con los puertos de la región, los de Río Grande y Valparaíso, que nosotros compartimos. Pero un dato de la realidad a tener en cuenta es que estamos perdiendo carga nuestra hoy, el año pasado, el anteaño, y lamentablemente se sigue multiplicando; carga del noreste que está saliendo por el puerto de Río Grande, y distintos exportadores nos están diciendo que van a seguir apostando porque carga uruguaya salga por allí.

Tenemos casos públicos de carga frigorífica que está saliendo por el puerto de Río Grande, y eso nos tiene que interpelar; es un dato de la realidad, objetivo, y nos indica que nosotros tenemos que generar las condiciones para ser más eficientes, más

competitivos y utilizar la infraestructura portuaria de mejor manera. Hoy nosotros estamos perdiendo carga y lo que pretendemos no es solo no perder la carga nuestra, sino captar la carga de la región. Entonces, es una señal de alarma, es una luz amarilla que está ahí, y es bueno que todo el mundo lo tenga claro.

Por otra parte, lo relativo a las utilidades tiene que ver con el *affectio societatis*, con el relacionamiento y con la realidad. Desde 2014 se hacía la distribución mínima establecida por la ley de sociedades comerciales, y nosotros hicimos una propuesta que se planteó y se aprobó en el Directorio de TCP. Entonces, en los primeros días del mes de julio el Estado uruguayo, a través de la Administración Nacional de Puertos, va a recibir más de U\$S 20.000.000 de utilidades que no se distribuían, en forma legal, desde 2014. Para nosotros ese es el camino, es decir, el de recomponer e intentar generar las mejores relaciones posibles, partiendo de una premisa que nosotros tenemos, y es que el socio belga es un buen socio; por ello queremos que continúe trabajando en el puerto de Montevideo y que lleve adelante las mayores inversiones posibles para que nos acompañe y nos ayude a que el puerto de Montevideo -reitero- se posicione, definitivamente, como el puerto de aguas profundas, al menos, de la Cuenca del Río de la Plata.

Los litigios que existían, obviamente, no son buenos y no generan nada bueno; entonces, en este acuerdo, en esta transacción, lo que se hizo, precisamente, es intentar dar vuelta la página, intentar mejorar el clima e intentar recomponer una relación que venía absolutamente dañada.

Por otra parte, hace tres o cuatro semanas, los tres miembros del Directorio de la ANP, en forma unánime, definimos solicitar a la Auditoría Interna de la Nación una auditoría desde 2001 hasta la fecha de todo el funcionamiento de los muelles públicos, asignación de áreas y otorgamiento de permisos, en particular, teniendo en cuenta -como dijo el señor diputado- el Decreto de 2008. Entonces, estamos en una actitud de expectativa y esperando a que un tercero imparcial, como la Auditoría Interna de la Nación, realice el análisis correspondiente y eleve al Directorio de la ANP un informe acerca de lo que se hizo y cómo fue el otorgamiento de las distintas áreas en el puerto. Lo que nosotros pretendemos es ordenar; lo que nosotros pretendemos es que existan reglas de juego claras; lo que nosotros pretendemos es que nadie se vaya; lo que nosotros pretendemos es que, dentro de estas reglas de juego claras, cada uno sepa el rol que puede cumplir y, en base a ello, desarrollar la actividad portuaria. Ese es el desafío; ese es el compromiso y esa es la aspiración que tenemos.

En ese sentido, estamos hablando con todos los operadores portuarios, ya que creemos que dentro de la normas legales -que estamos absolutamente convencidos que se tienen que cumplir- hay espacio para todos, y ese espacio debería posicionar al puerto de Montevideo en un lugar que hoy no tiene, aunque entendemos que tiene todas las condiciones, tanto naturales como desde el punto de vista logístico y de recursos humanos, para poder multiplicar su movimiento de cargas actual.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de cederle la palabra al señor diputado tengo la obligación de recordar a los compañeros legisladores que a la hora 14 y 30 tenemos sesión de la Asamblea General, más allá de lo que resuelva la Comisión, como corresponde.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Muchas gracias, señor presidente.

Precisamente, tomando en cuenta el límite de tiempo que tenemos debido a que sesionará la Asamblea General, quiero aclarar que no voy a realizar la enorme cantidad

de preguntas que tenemos relativas a la TCP y a la empresa Katoen Natie; por tanto, insistiremos en una convocatoria al Directorio de la ANP para escuchar sus distintas opiniones.

De todos modos, voy a realizar algunas preguntas muy concretas sobre el puerto de Montevideo.

Quisiera saber si todavía se mantiene en carpeta -sabemos que hay dificultades desde el punto de vista financiero- el traslado de las instalaciones de la Armada a otro lugar con el fin de liberar espacio en el Puerto. En realidad, es un viejo proyecto que no se ha podido realizar por diferentes razones, pero creo que para el desarrollo estratégico del puerto y para ir generando espacios, teniendo en cuenta que es un lugar privilegiado-sería bueno que eso se pudiera hacer. Por tanto, quiero saber si eso se mantiene en carpeta.

Por otra parte, en más de una comparecencia del presidente de la ANP he escuchado la denominación de puerto de aguas profundas haciendo referencia al puerto de Montevideo. Entiendo el concepto, pero pregunto si eso implica -no en lo inmediato, obviamente- que se haya abandonado el proyecto de otro puerto de aguas profundas oceánico; en realidad, el avance exponencial del calado de los buques y su tamaño nos pondrá desafíos en ese sentido dentro de poco tiempo.

Y la última pregunta tiene que ver con el sistema de puertos. Quisiera saber cómo influye -si es que influye- en la planificación de este sistema en desarrollo, el desarrollo -valga la redundancia- del ferrocarril central y sus posibilidades multimodales.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- Se ha planteado que se ha mantenido un relacionamiento con respecto a Katoen Natie. Esta empresa, en determinado momento cayó en algunos incumplimientos, lo que llevó a que la ANP iniciara un juicio. Entonces, quisiera saber si ese juicio se mantiene o fue levantado.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- No quiero incomodar al invitado, pero todavía no he logrado saber el monto de las multas que se le condonaron a dicha empresa. Por supuesto, si el presidente no dispone de esa información, la solicitaremos por otro medio.

Hago esta consulta porque teníamos entendido -así fue establecido en la comparecencia del señor ministro- que ese fue uno de los elementos que estuvieron en la mesa de negociación para el desestimiento del juicio.

Muchas gracias.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto al puerto de aguas profundas, debo decir que de ninguna manera se descarta la realización de un puerto oceánico. Nos parece que en esa visión estratégica -no en lo inmediato, en principio- estamos focalizados en lograr los 13 metros y los 14 metros de profundidad en el puerto de Montevideo. Eso habla de un volumen muy importante de buques de mediano porte que vienen al Río de la Plata y que deberían tomar como base, o centro, el puerto de Montevideo.

Cuando hablamos de las profundidades portuarias se debe entender que estamos hablando de un sistema en la región, y de nada sirve tener un puerto muy profundo cuando los demás puertos de la región tienen profundidades muy inferiores, porque los barcos no solo vienen al puerto de Montevideo, sino que también van a Río Grande y a Buenos Aires. Entonces, quiero subrayar que el hecho de lograr los 13 metros y los 14 metros para el puerto de Montevideo -por lo que hablamos de un puerto de aguas profundas- es muy importante para el desarrollo portuario de Montevideo. De todos modos, eso no tiene nada que ver con el puerto oceánico; eso es otra cosa, y para ello

estamos pensando en profundidades -que por suerte existen; las tenemos de manera natural- de 21, 22 y 23 metros. Sin duda, para ello hay que pensar en otro diseño portuario y en otras condiciones; deberíamos pensar en un puerto binacional o trinacional, porque un puerto de esas características, o esa infraestructura, no resiste solamente con la carga nacional. En ese caso tenemos que pensar en otra cosa; tenemos que apostar a un puerto de la región, a un puerto internacional que esté instalado en nuestras costas oceánicas, Y de ninguna manera está descartado. Me parece que en un futuro, con una visión de larga data, se podría hacer; por supuesto, no lo podemos pensar como una cuestión de un gobierno, sino del Estado. Además, pensando en la soberanía portuaria, siempre debe estar latente y siempre tenemos que estar pensando en el desarrollo de un puerto oceánico.

De todos modos, cuando nos referimos al puerto de aguas profundas en el puerto de Montevideo lo hacemos para darle la importancia que tiene lograr -reitero- los 13 y los 14 metros de profundidad.

En cuanto al ferrocarril, el modo ferroviario, como el modo fluvial, es muy importante. El tren central tiene un rol determinante en la instalación de la pastera en Paso de los Toros y en la terminal especializada de celulosa en el puerto de Montevideo, y nosotros estamos apostando a complementar el uso de esa vía central para otro tipo de cargas. Entonces, teniendo en cuenta que se está construyendo esa obra de infraestructura ferroviaria, entendemos que hay que tratar de cargarla de otro tipo de producciones, como carne, madera o granos. En realidad, se están generando distintos proyectos en el eje de la Ruta Nº 5 y que nosotros pretendemos que ingresen al puerto a través del tren.

En ese sentido, hay varias iniciativas privadas para incorporar al modo ferroviario en distintas concesiones; en este momento estamos trabajando en esa posibilidad, ya que no solo las vemos con muy buenos ojos, sino que las estamos apoyando y estamos apostando a que se puedan lograr.

También va a haber una zona de transferencia ferroviaria pública de la ANP, dentro del recinto portuario para que los distintos operadores puedan utilizar el tren central para el ingreso y salida de mercadería.

O sea que, contestando la pregunta, es muy importante para los puertos y para el puerto de Montevideo -sin desmedro del camión- poder potenciar todo lo que podamos el modo fluvial -que es de lo que estuvimos hablando- y el modo ferroviario. De esa manera, creemos que estamos apostando a una mejora en la eficiencia y en la competitividad del Puerto de Montevideo, más allá del tema logístico, más allá del tema de las rutas -que también se mencionó-, más allá del tema ambiental y más allá del tema de la siniestralidad que, obviamente, son consideraciones que hay que tener arriba de la mesa. Pero hablando específicamente de la competitividad y de la eficiencia logística, apostamos fuerte a poder desarrollar el modo fluvial y el modo ferroviario.

Asimismo, les quiero comentar -olvidé mencionarlo al principio, y también es una política de Estado porque no la comenzamos nosotros, aunque sí la terminamos- que después de muchos años logramos la expropiación del Puerto Seco de Rivera y que estamos en los últimos detalles para sacar el decreto reglamentario. El Puerto Seco de Rivera es un área de cerca de 33 hectáreas, entre la Ruta Nº 5 y la vía del tren, ubicada a 15 kilómetros de la frontera con Brasil, que va a ser recinto portuario aduanero. Para que quede claro, va a ser una parte del Puerto de Montevideo en el norte del país, muy cerca de la frontera con Brasil. Nosotros pretendemos que en ese recinto portuario aduanero se desarrolle actividad portuaria y se brinden servicios a una zona muy importante del sur de Brasil que requiere de esos servicios desde el punto de vista del comercio internacional.

Actualmente, muchos operan por el Puerto de Montevideo, por lo que hablábamos anteriormente, en cuanto a las dificultades que tienen algunos puertos en el sur de Brasil.

En ese sentido, el Puerto Seco de Rivera para nosotros es muy importante para el desarrollo de la región y para fomentar y apostar al modo ferroviario. Entonces, cuando esté culminada la obra del tren central, el Puerto Seco de Rivera va a poder funcionar de la mejor manera, desde Montevideo hasta Rivera; además, pensamos en Fray Bentos y en Paysandú, para que se puedan complementar en la carga.

Por otra parte, el traslado de las instalaciones de la Armada -sabemos que es un planteo que está presente desde hace mucho tiempo- hoy no lo tenemos como prioridad. Obviamente, es importante desarrollar una actividad comercial en el área portuaria, y la Armada está en un lugar estratégico, a la entrada del Puerto, pero en nuestra gestión su traslado no lo tenemos como una prioridad. Ha habido distintas propuestas y proyectos que han ido y venido durante muchos años, pero la respuesta concreta a la pregunta es que no.

No recuerdo la pregunta que realizó el señor diputado Silveira.

SEÑOR SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- Le pregunté si la ANP continúa con la demanda a Katoen Natie. Quiero saber si se mantiene o ya fue levantada.

SEÑOR CURBELO (Juan).- No, y aprovecho también a contestar la pregunta realizada por el diputado Fernández.

A partir de las desavenencias y las dificultades que surgieron en cuanto a los cumplimientos de los mínimos establecidos en los contratos de movimiento de carga -hay que probar que los incumplimientos fueron por responsabilidad del concesionario- se cobraron algunas multas, lo que está establecido en el contrato. La última multa a la que se refiere el señor diputado está dentro de la transacción que todavía no ha sido efectuada, y tiene un valor aproximado por encima de U\$S 1.000.000, y es por el incumplimiento del movimiento de los mínimos de 2020. Esa es la única multa que no se va a cobrar y, obviamente, es muy discutible, porque la empresa aduce que el incumplimiento se debió al incumplimiento de la autoridad portuaria que permitió que se desarrollara una actividad que ellos entienden que no se debía haber llevado a cabo. O sea que todo es parte del mismo problema, del mismo conflicto.

Los juicios, en realidad, tienen que ver con distintas formas contables de evaluar los activos fijos de la empresa.

La empresa Katoen Natie entendía que los estados contables, o la contabilidad o la forma de amortizar las infraestructuras era una y la ANP entendía que era otra. Y bueno, es parte del conflicto que se había generado. Lo que resolvimos en el Directorio de TCP fue conformar un grupo de trabajo entre contadores de la ANP y contadores de Katoen Natie para buscar un criterio contable con el que estemos cómodos y con el que estemos todos de acuerdo para que, de esa manera, un tema que llevó mucho tiempo y muchas dificultades, quede de lado y podamos seguir construyendo eso que para nosotros es importante, y es el mejor relacionamiento societario posible con un socio que entendemos que nos va a ayudar enormemente en el desarrollo del puerto de Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me informa el señor secretario que tendríamos que estar finalizando la reunión porque hay Asamblea General, no así si algún otro señor legislador quisiera hacer uso de la palabra.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Simplemente y muy brevemente quiero dejar una constancia, aprovechando a saludar al doctor Juan Curbelo, presidente de la Administración Nacional de Puertos. Nos congratulamos con su

presencia aquí. Respaldamos y suscribimos todas sus intervenciones y sus expresiones las cuales desde nuestro punto de vista definimos como ampliamente satisfactorias.

Eso, nada más, señor presidente. Le agradezco.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo.

Si todos los señores diputados están de acuerdo, damos por finalizada la reunión.

≠