



XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 947 de 2022

S/C

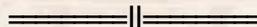
Comisión Especial de Río de la Plata,
Frente Marítimo y Antártida

SITUACIÓN DE LOS PUERTOS DE LA PALOMA Y MONTEVIDEO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 16 de junio de 2022

(Sin corregir)

- Preside:** Señor Representante Alfredo Fratti.
- Miembros:** Señores Representantes Milton Corbo, Constante Mendiando, Carlos Testa y Gabriel Tinaglino.
- Invitados:** Por el directorio de la Administración Nacional de Puertos: señor Presidente, Juan Curbelo; señor Vicepresidente, Daniel Loureiro y Gerente de Dragado, ingeniero Gerardo Adippe.
- Secretario:** Señor Manuel Nande.
- Prosecretario:** Señor Guillermo Mas de Ayala.



SEÑOR PRESIDENTE (Alfredo Fratti).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Buenos días. Es un gusto para esta Comisión recibir a una delegación de la Administración Nacional de Puertos. Pensamos que ustedes han recibido información sobre las preocupaciones de esta Comisión en cuanto a los puertos de La Paloma, de Montevideo y de Capurro. Así que con mucho gusto les cedemos la palabra.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Antes que nada, queremos agradecer la invitación.

Estuvimos leyendo la versión taquigráfica sobre la situación del puerto de La Paloma, y lo primero que queremos transmitir es que para esta Administración y para esta gestión el desarrollo portuario de los distintos puertos del interior es una prioridad. Y en esa prioridad, obviamente, está el puerto de La Paloma.

Iniciada nuestra gestión en 2020, enviamos una draga al puerto de La Paloma, la D9, que comenzó un trabajo allí que no se hacía desde el año 2014. Aspiramos a que el mismo dragado continúe a partir de la primera quincena del mes de julio. Nuestra aspiración -ahora lo va a comentar nuestro gerente de dragado- es que la draga esté posicionada en La Paloma el próximo 30 de junio. ¿Para qué? Para continuar con el dragado que iniciamos en el 2020 y que propició que en el 2021 se pudiese desarrollar una importante actividad de pesca que, por distintos motivos, se instaló en el puerto de La Paloma. Nuestra aspiración es que pueda continuar y sostenerse en el tiempo.

En los puertos, en general, el dragado es una actividad fundamental. Todos conocen el puerto de La Paloma y saben que tiene dificultades estructurales, de diseño, pero eso no impide que nosotros pongamos todo el esfuerzo y la dedicación para lograr el mayor dragado, o mejor dicho: la mayor profundidad posible. En ese sentido, confirmamos que en las próximas semanas la draga D7 -la que cumplía tareas en 2012 y 2014 en el puerto de La Paloma- va a estar comenzando con los trabajos.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Simplemente, quiero agregar que, a partir del año 2014, el puerto de La Paloma pasó a la órbita de la Administración Nacional de Puertos. El primer dragado con una draga de succión se hizo en 2012, con la D7, que fue la que volvió en 2014 y que tuvo importantes problemas operativos; si bien cumplió parte de su misión, tuvo dificultades de carácter técnico que insumieron ingentes gastos para la ANP porque se da la particularidad de que tanto la D7 como la D9 -que fue en el año 2020- tienen que operar adentro de la rada, de la dársena, de La Paloma, que es una zona de aguas restringidas. Por lo tanto, esas grúas son para dársenas abiertas, para canales, y sí han tenido problemas de tocar en el fondo que le ocasionaron algunos daños mecánicos a las embarcaciones.

Como ustedes recordarán, en 2020, la draga D9 terminó varada cerca de la playa; continuó con los trabajos, pero tuvo una avería importante por haber tocado, y su reparación insumió cerca de US\$ 90.000. Quedó sin un timón de estribor y tuvo que volver al puerto de Montevideo; igualmente, quedaron las condiciones dadas a una profundidad que fue corroborada el mes pasado de menos 5.50 en el acceso a puerto, en la zona de maniobras y al pie del muelle N° 2, que es donde operan los buques pesqueros. También tomamos otra medida para facilitar el lugar de atraque, que fue traer un remolcador de la ANP, que estaba desde la época en que operaba el Alessi, con carga de madera, que hacía muchos años que estaba inactivo. Se trajo ese remolcador expresamente a Montevideo para hacer más lugar y generar las condiciones -como recién decía el presidente- para que los buques de las empresas pesqueras, a instancias de la ANP, pudieran operar a partir de julio de 2021 en condiciones que todos somos conscientes de que no son las ideales, pero con la infraestructura existente son las mejores que podemos tener.

Nosotros también recibimos, a principios de enero del año pasado, de parte de la empresa Potensol una solicitud para mejorar la condición de suministro eléctrico. Obviamente, esto generó un expediente en la Gerencia de Infraestructura de la Administración Nacional de Puertos, que en este momento está en trámite en la Comisión de Pliegos. O sea que esos reclamos fueron atendidos y están en vías de solución para -como decía- generar las condiciones más propicias con una infraestructura que no es la deseable.

También quisiera traer a colación el hecho de que en el dragado que se hizo en 2020 fue detectada una serie de obstáculos en la zona de acceso y en la zona de maniobra del Puerto. Entiéndase restos de muertos de hormigón y cañerías de las instalaciones industriales que funcionaron en algún momento en la zona de La Paloma. Esto generó una solicitud de apoyo a la Armada Nacional, que destacó un buque balizador, el ROU Sirius, y al grupo de buceo de la Armada, que retiraron esos obstáculos. En un principio, pensamos que habían sido los que ocasionaron las averías -no tenemos forma de comprobarlo- que se habían producido en las dos dragas, la D7 y la D9.

Quiero resaltar -como bien dijo el presidente- que para fin de mes, en cumplimiento del plan de dragado -esto nos permite, enhorabuena, informar de toda la actividad que estamos desarrollando en La Paloma-, ya estaba prevista la culminación de un trabajo que se había interrumpido en 2020.

SEÑOR ADIPPE (Gerardo).- Trajimos una batimetría, que es una foto de lo que se ve debajo del nivel del agua.

Quiero hacer hincapié en lo siguiente. La ANP, desde 2018, tiene instalado un mareógrafo en las instalaciones de La Paloma, lo que permite tener en tiempo real cuál es la altura de agua que tenemos en todo momento. Al registrar este valor de 5.50, que es un promedio que tenemos en el canal de acceso y en la zona de maniobra, hay que sumarle el agua que uno registra en el mareógrafo. Por lo tanto, con las mínimas que se están dando históricamente, que rondan en un poco más de 40 centímetros, estamos hablando de que sí hay agua suficiente para barcos de más de 5.50. Esos 5.50 es el nivel 0 que tiene el canal actualmente.

Como bien decían el presidente y el vicepresidente, esta tarea de asistencia que está previsto iniciar a fines de junio va a permitir, por lo tanto, poder dejar totalmente completa alguna zona que haya quedado de la anterior campaña; nosotros le llamamos campaña de dragado. Esa es nuestra idea.

Todas las tareas son previamente anunciadas al Ministerio de Ambiente. La semana que viene está yendo gente a tomar muestras de los sedimentos que se van a volcar. Esto forma parte también del plan que tenemos estipulado anualmente en ANP.

Entonces, esos serían los niveles de 5.50 y el agua que tenemos en la zona.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Es un gusto recibir a las autoridades de la ANP.

Obviamente, nosotros estamos siguiendo el tema de cerca por estar en el departamento de Rocha.

Me gustaría hacer un racconto de cómo surge todo esto y en el lugar en que estamos posicionados hoy. Evidentemente, todo el movimiento que hubo en el puerto de Montevideo, sobre todo, con el puerto de Capurro, generó que, precisamente, estas empresas pesqueras tuvieran que buscar una alternativa. En este caso, se dio la posibilidad de que, por lo menos, dos barcos, operaran en el puerto de La Paloma, en el

cual podía haber una proyección de cinco barcos, y sabemos que la empresa tiene más. Y no solo eso, sino que puede haber otras empresas pesqueras que por este tema, de oportunidad, puedan ir al puerto de La Paloma, siendo que, evidentemente, para nosotros es de gran importancia que, por lo menos, se desarrolle como puerto pesquero.

Nosotros hemos intercambiado con la empresa sobre cuáles fueron algunos de los, no sé si inconvenientes, pero sí cuál fue el tema de no poder seguir operando. Obviamente que uno de los elementos es el tema del dragado. Hemos visto la operativa de la empresa como es; evidentemente se trata de barcos factorías que vienen con todo procesado, embalado y lo único que hacen es cargar los camiones. Eso significa que hay un trasiego que genera una fuente laboral importantísima, sobre todo, en épocas en que el turismo baja mucho. En estos últimos años sabemos que el turismo ha sido bastante complejo y que, más que nada, tuvimos un turismo interno. Ahí es cuando la empresa nos dice que más allá del dragado, se necesitaría una balanza para poder pesar a esos camiones porque si no, tienen que hacer un traslado hasta la balanza que está en la ciudad de Rocha. Eso genera todo un movimiento de camiones de ida y vuelta para poder con el pesaje.

Acá se mencionó el acceso a la energía. Creo que hay 30.000 amperes de potencia y se necesitan 300. Esto estaría relativamente resuelto con UTE, pero queremos saber en qué situación está.

También nos gustaría saber si el remolcador va a quedar operativo ahí porque se necesitaría para maniobrar los barcos.

Otro asunto que generó ruido -por eso es importante hacer las consultas de primera mano-, lo que está operando hoy, no sé si operando, pero por lo menos está allí, es la famosa refuladora; generó todo un tema como que era la draga. Y sí; es un sistema de dragado. Capaz que ustedes saben muchísimo más que nosotros en el tema, que es los volúmenes de arena que están entrando al puerto. Sabemos que las obras no dieron los resultados esperados. Lo que está haciendo es que se genere una olla al revés, digamos, que haga succión de arena y entre más arena de la que entraba antes. Entonces, esa refuladora no da la capacidad ni mucho menos; sabemos que no está operando todos los días. No sé si esa refuladora -y ahí viene la pregunta-, da para mantenerla después que venga la draga y haga el dragado definitivo a 5,50 metros, por lo menos, sobre el tema de los muelles. También queremos saber qué profundidad se le dará a los muelles.

El tema de los muertos ya lo contestaron. Me refiero a los restos que quedaron de la empresa chilena. También sabemos que hay restos de barcos como el Argimón que fue detonado, creo que por la Prefectura de la Armada. Entonces, ahí están hundidos los restos de ese barco. Quisiéramos saber si ustedes los tienen identificados porque una rotura de esta draga significaría muchísima inversión para repararla.

En cuanto a la proyección esta que se haga, que esté allí a fines de junio, sabemos -y esto también es una consulta que hacemos- que hay un tema de personal como para manejar, en este caso, la draga. Nos gustaría conocer si ya lo tienen resuelto. Por la fecha que se maneja, pensamos que ya estaría encaminado todo el tema del manejo de la draga.

Lo otro tiene que ver con la refuladora que tira la arena hacia afuera del puerto. Ahí se generó todo un tema con el Ministerio de Ambiente: adónde llevar esa arena. También se complicó la operativa de la refuladora. Quisiéramos saber si eso también está resuelto con el Ministerio, si tienen los permisos ambientales para sacar esa arena. Ahí también se generó todo un tema con el Municipio.

Estas serían las preguntas.

SEÑOR ADIPPE (Gerardo).- Empiezo por lo que decía el diputado respecto a la disposición final del vertido. Los vertidos en dragado cuando son de mantenimiento no precisan un permiso de acción ambiental porque ya tienen un estudio previo que da una autorización ambiental previa para hacer ese trabajo. Lo que requerimos son las obras nuevas, cuando se va a realizar una obra nueva, pero como esto es mantenimiento, ese estudio ya se presentó y tenemos la autorización ambiental previa del Ministerio de Ambiente. Lo que surge del tema del vertido de esa refuladora, que es la draga DHD 2 -una draga estacionaria de corte- es que está autorizada a tirar en tierra. Entonces, al tirar en tierra está tirando en una pileta de decantación que con el tiempo va quedando la arena en el fondo. Esas piletas se llenan. Con autorización del Ministerio de Ambiente estamos previendo hacer otra pileta contigua para tener el doble de capacidad. La capacidad de esas piletas es de 15.000 metros cúbicos.

Hubo un convenio o acuerdo con la intendencia para que retirara esa cantidad de arena y la dispusiera donde fuera necesario. Ese es el circuito que está funcionando. Es decir, hoy la Intendencia sacó el 50% de ese volumen y nosotros, en cierta forma, lo estamos reponiendo en ese lugar. Pero ese no es ningún problema ambiental. No lo denunció el Ministerio de Ambiente con nosotros.

(Diálogos)

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- La refuladora que hoy está operando se rompió, pero anteriormente estuvo trabajando, fines de 2020, en 2021. Hizo la operativa y, cuando el Municipio o la Intendencia trataban de sacar la arena de la pileta de decantación tuvieron inconvenientes con el Ministerio de Ambiente y hubo que parar el tema. Capaz que no llegó la información a la ANP, pero sé que hubo un inconveniente. Por eso preguntaba si eso ya estaba resuelto. Por lo que me dice usted, no se necesita un estudio de impacto ambiental previo porque es una obra que ya está y tiene autorización. Capaz que ahí hay un cable desconectado, pero es cuestión de conversar para saber dónde estuvo la complicación.

SEÑOR ADIPPE (Gerardo).- No nos consta ese reclamo del Ministerio; mantenemos relaciones con ellos totalmente continuas. La semana que viene vamos a estar haciendo muestras de lo que se va a verter para dar el pie inicial para comenzar con las tareas. Por lo tanto, ese tema de la refuladora no nos consta.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Con respecto a la draga D2, la refuladora, la draga, si bien operó previamente en la fecha que ustedes señalan, el año pasado estaba descertificada, tenía todos los certificados vencidos y con permanentes problemas de carácter material. El año pasado se trajo a Montevideo, al dique de la Armada; estuvo en dique, en varadero, varios meses. Se le hizo una recorrida de todos los sistemas y se la dejó en condiciones de avistamiento material. Luego, se llevó a La Paloma y se instaló allí a fines del año pasado.

Nosotros no habíamos mencionado eso. Esa es la unidad de dragado que tenemos destinada permanentemente en La Paloma y que ha comenzado -con los tiempos que tenemos nosotros; a veces deseábamos que fueran más cortos, en eso coincidimos- a trabajar con la capacidad propia de sus condiciones naturales. Con respecto a los vertidos en las piletas de los recintos portuarios de la ANP, en Rocha, nosotros dependemos de que la Intendencia Municipal nos retire esa arena. Me consta que lo ha hecho en los últimos meses y que han vertido parte de esa arena en otros lugares de la costa de Rocha, dando fe de esto en el entendido de que se pudo comprobar que esa arena no tiene ninguna contaminación. Me consta que la han vertido en alguna playa, tal vez, en La Pedrera u otra, pero fuera del ámbito portuario.

Tengo acá la lista de pesqueros que han operado en La Paloma en diferentes atraques a partir de julio de 2021. Puedo compartir la información de que del armador Potensol han sido cinco barcos los que han operado en diferentes etapas hasta mayo de este año, más de una vez en el mismo mes. Acá nosotros medimos los atraques de cada barco. Muchos de esos barcos han repetido varios atraques. Pero Potensol operó con cinco barcos: Ainoha, Atlantic Ruthann, Expreso Óptimo 2, Zaandman y Zurita. Después, Mindan S.A. ha operado una vez este año con un solo barco, Santa María del Mar; Indupez S.A. con dos: Emperador y Promar XXI: el armador Goldenstar Fisheries S.A. tiene dos barcos de los cuales uno es el único que está con base en La Paloma, que es el Ponta Das Bombas que opera solamente con buen tiempo, pero es el único, de toda esta flota que estoy reseñando, que está con base permanente en La Paloma. Cooke Uruguay S.A. ha operado con el Canadian Spirit tres veces durante este período. El Dartesa III, de Bodasur S.A., ha operado una sola vez este año. O sea que es una lista bastante extensa de barcos que han operado bajo este régimen una vez que nosotros promovimos el uso del dragado, que ya se había hecho, y de las facilidades -como mencioné anteriormente- que no son las ideales, pero son las que tenemos. Durante este lapso han operado todos estos barcos, que son unos cuantos.

SEÑOR ADIPPE (Gerardo).- La profundidad límite que tenemos es la fundación que tienen los muelles. El muelle 2 está fundado a menos 6 y el muelle 3, a menos 4. Esas son las limitantes para el dragado razonable.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- ¿A cuánto quedaría del canal de acceso?

SEÑOR ADIPPE (Gerardo).- El objetivo es que quede a menos 6.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería bueno que nos dejaran, o nos enviaran vía *mail*, el plan de dragado, así como lo relativo a la batimetría, para que nos quede esa información.

SEÑOR REPRESENTANTE TESTA (Carlos).- Buenos días y muy bienvenidos.

Yo quería consultarles y, de cierta forma, aportar, puesto que he trabajado como capitán de barcos pesqueros. Inclusive, he trabajado en varios de los que están operando actualmente y en los últimos tres años.

Quiero dar fe de que 5 metros de dragado son más que suficientes para el tipo de barco que está operando allí. Es más, los barcos más grandes, que son los tipo factoría, congeladores, tienen un calado de 4,70 metros, con carga máxima de unas 200 toneladas. Puede ser que algún barco con bandera extranjera que esté embanderando acá pueda tener algún calado mayor, pero lo desconozco

Quiero afirmarles que es excelente la perspectiva de que este sea un puerto de operativa genérica para ciertos barcos nacionales, que puedan tener puerto base en Montevideo y puedan operar, como en este caso, porque a las empresas por distintos motivos -no solamente los operativos de Montevideo- les interesa que esos barcos puedan trabajar en la Paloma y dar un empuje a la zona.

También ocurre que muchos barcos pueden usar este puerto como alternativo en una emergencia, como puede ser el caso del Dartesa, o algún otro, si tuvieran necesidad de reponer combustible, provisiones, o algún tipo de inconveniente o accidente. Se estaba utilizando Punta del Este, pero no se accede al puerto, sino que los barcos deben quedar detrás de la isla. Creo que la perspectiva es mayor a la de solamente un puerto base para algunos barcos, ya que el posicionamiento hacia el este y la zona de pesca

puede ser muy atractivo para una serie de barcos, más allá de los que puedan operar permanentemente.

Mi consulta es si se puede garantizar un dragado a 5,50 metros. ¿Se puede tener una perspectiva de que ese dragado se pueda mantener, es decir, que sea permanente? Por otra parte, quisiera saber si puede haber un remolcador chico permanente a disposición para estos barcos procesadores, que son de unos 46 metros de eslora. Debido a la poca maniobrabilidad que hay en el puerto contar con un remolcador de ese tipo es fundamental para el atraque.

Otro asunto fundamental es el de la infraestructura, que no solamente depende de la ANP, sino también de UTE y algún otro organismo.

Gracias.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- En mi primera intervención, mencioné que ahí teníamos destinado el Sanducero, que era un remolcador de la ANP. No son remolcadores de maniobra, sino de arrastre, de tirar. Históricamente, estaban en la flota de dragado de la ANP para ayudar en la maniobra de los gánguiles, cuando estos se usaban.

No recuerdo la fecha en que operó el Alessi, que era el barco que cargaba madera en La Paloma, pero la autoridad marítima requería que, por su eslora, para la maniobra tuviera un remolcador. El hecho concreto es que nunca intervino en apoyo del Alessi.

Sí teníamos un barco, prácticamente sin dotación, oxidándose -porque ahí las condiciones son parecidas a las de Montevideo, aunque no son las del litoral-, ya que la maquinaria está sometida a un proceso de oxidación y deterioro propio de las zonas oceánicas. El Sanducero pasó no sé cuántos años destinado en La Paloma; estaba descertificado, etcétera, más allá de que no tenía las condiciones para apoyar el atraque y desatraque de embarcaciones. Por eso, lo retornamos al puerto de Montevideo.

Hoy por hoy, en la flota de dragado no tenemos una embarcación de ese tipo que pueda apoyar las maniobras de las embarcaciones de pesca, sobre todo de manera aleatoria, que es cómo se dan.

El puerto de La Paloma funciona como una base de operaciones alternativa, en este caso, para carga y descarga, o para emergencias que puedan tener los buques. Son todos barcos que tienen base en el puerto de Montevideo. Por lo tanto, de aquí a que nosotros podamos convertir el puerto de La Paloma en un puerto de base de una flota pesquera nos vamos a tener que dar un tiempo y, sobre todo, necesitamos muchas inversiones, lo que no puede escapar a nadie que observe esta batimetría, que es la última, pero están todas, porque la ANP las sube a su sitio web; por tanto, todo esto está disponible para consulta libre.

Si ustedes observan, verán que hay una escollera que genera toda esta zona. Es el único caso de muelles que tenemos que dan a la arena, no al agua. Hay un sector del muelle 3 que está anegado, no tiene uso como tal; allí hay arena. Por lo tanto, hay un problema de diseño de las corrientes. No es un puerto que se auto drague, como puede haber otros. Por lo tanto, nosotros tenemos desplegada la refuladora, aunque no alcanza para hacer este trabajo.

Quisiera agregar que cuando mandemos la D7 más el trabajo de la refuladora, nuestra intención no es resolver el problema ahora, sino mejorar las condiciones de vuelta de las embarcaciones cuando operan en la dársena de maniobra, para que no toquen fácilmente con esta lengua de arena. Nuestro objetivo es comer, en lo posible, esta lengua de arena.

SEÑOR ADIPPE (Gerardo).- Justamente, el uso de la refuladora que se indicaba no está destinado a dar a todo el muelle 3 su estado natural. Se trata de ir atacando la parte que afecta la zona de maniobra hacia el canal. Ese es el trabajo combinado: la draga 7 haría su repaso para dejar todo a 6 metros y la draga 2, la refuladora, tendría esa misión.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Contestando otra pregunta que habían formulado con referencia a la dotación de la draga, allí sí tenemos algún problema de personal, de gente de embarque, ya que no nos permite la dotación, en un régimen especial de dragado con dos dotaciones, como tiene cada draga que está asignada al canal de acceso al puerto de Montevideo. Por lo tanto, nosotros vamos a destacar esta draga con una tripulación que va a permitir dragar en un solo turno. O sea que no va a estar operando en forma permanente, sino que lo va a hacer en un solo turno de trabajo.

SEÑOR ADIPPE (Gerardo).- Justamente, en este momento, hay una reunión para poder lograr tener mejor dotación, pero es un malabar.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Sí, pero lo que pongamos allí lo sacaremos de otro lado. La cantidad de gente que tenemos -sin hacer mayores dibujos- es para dotar un turno de esa draga operando en La Paloma.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Con esta información me surgen algunas preguntas más. ¿Qué significa un turno en tiempos, con lo que nosotros estipulamos que tendría que estar trabajando la draga? ¿En cuánto tiempo quedaría culminado el trabajo con esta opción de uno o dos turnos?

Por otra parte, tal vez quedó sin contestar lo relativo a si se está pensando en hacer las inversiones complementarias para que quede todo operativo, con el tema de la balanza. En cuanto a la energía creo que no hay inconveniente en dar más potencia a la base.

El tema del remolcador ya quedó contestado. Queda un detalle, ya que a través de la prensa escuchamos al señor ministro Falero decir que habría algunos temas presupuestales como para poder tener no solo el dragado en La Paloma, sino el sistema de dragado a nivel nacional. ¿Ahora estaría entrando algo a la rendición de cuentas con respecto a los dragados? Él dijo que tendría que elegir entre tres opciones, y una de ellas era continuar o tener operativo el dragado. Por eso quisiera saber si hay un tema presupuestal de por medio.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Comienzo contestando esta última pregunta para disipar cualquier duda que se pueda generar.

La campaña de dragado y el dragado en el puerto de La Paloma están presupuestados a través de los ingresos de la Administración Nacional de Puertos. Es bien distinto el planteo que hizo el ministro Falero, que está enfocado en otro tipo de dragados que dependen de la Dirección Nacional de Hidrografía, que hace muchísimos años que no se hacen, pero se tienen que hacer, sobre todo en el río Uruguay; estaba enfocado a esos dragados.

El plan de dragado de la ANP, que contempla los puertos que nosotros administramos y el canal de acceso al puerto de Montevideo, está contemplado, comprometido, y se va a llevar adelante en lo que tiene que ver con el dragado del puerto de La Paloma. No tiene que ver con el planteo a través de recursos en la próxima rendición de cuentas, porque está focalizado en los dragados que corresponden -repito- a la Dirección Nacional de Hidrografía.

SEÑOR ADIPPE (Gerardo).- Con respeto a los turnos a que se hacía referencia, la draga tiene un régimen especial de dragado que es de veinticuatro horas, los siete días a

la semana. Eso quiere decir que si logramos que vayan dos turnos, como estamos evaluando en este momento, como los jueves se hace cambio de turno, subiría un turno un jueves y bajaría otro. Estamos hablando de trabajar las veinticuatro horas, lo que permita el tiempo.

En cuanto a la expectativa de terminar el trabajo: son cuarenta y cinco días efectivos de trabajo. Sabemos bien que en las condiciones de La Paloma puede llevar unos quince días por mal tiempo. Ese es el plan.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- ¿Se está pensando en el tema de colocar la balanza?

Aprovecho y pregunto -esto ya es más a mediano y largo plazo, conociendo estos inconvenientes-: si para mantener una draga en forma permanente se está pensando hacer alguna otra inversión a fin de poder mitigar en parte el impacto que genera la entrada de arena al puerto.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto al tema de la situación eléctrica, como dijo el vicepresidente ya hay un trámite que se está llevando adelante en la Administración Nacional de Puertos para dotar de mayor carga eléctrica al puerto de La Paloma, que es uno de los pedidos de la empresa Potensol, con la cual hemos estado reunidos en varias oportunidades.

En cuanto al tema de la balanza, como sabrán, en muchos puertos administrados por la Administración Nacional de Puertos hemos dispuesto distintas inversiones de un monto muy importante. Estamos destinando muchas inversiones al puerto de Montevideo y a puertos del interior. Muchas tienen que ver con mejorar y optimizar la infraestructura y los accesos. En ese sentido, en el puerto de Montevideo estamos definiendo la automatización de todas las balanzas de ingreso, lo que va a generar un cambio absolutamente determinante. Lo mismo estamos haciendo en el puerto de Fray Bentos, que conoce muy bien el señor diputado Mendiondo. Allí se rompió la balanza que estaba funcionando y estamos en el trámite de compra de una nueva. Las balanzas de este tipo tienen un costo aproximado de US\$ 50.000. En nuestro plan de inversiones estamos evaluando la adquisición de una balanza para el puerto de La Paloma. No va a ser de inmediato, pero sí -obviamente- tenemos que dotar al puerto de La Paloma de una mejor capacidad logística y de infraestructura -que no la tenía- y si lo queremos posicionar como un puerto base o como un puerto operativo -esa es la idea o intención- tenemos que ir gradualmente mejorando y generando inversiones.

Tenemos muchos puertos y muchas necesidades, pero para nosotros el puerto oceánico que tiene la administración portuaria es el de La Paloma, que es un puerto que nos merece la atención y en el que, dentro de nuestras posibilidades, vamos a ir llevando adelante distinto tipo de inversiones.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Simplemente quiero mencionar que la dotación de funcionarios de la Administración Nacional de Puertos del puerto comercial es de dos integrantes en este momento; tenemos dos funcionarios, nada más.

Hay más funcionarios en la parte de los puertos deportivos, donde creo que hay alrededor de diez y, como ustedes saben, está pendiente el traspaso de los puertos deportivos. Solo se han pasado tres puertos deportivos de la órbita de la Dirección Nacional de Hidrografía a la Administración Nacional de Puertos en noviembre del año pasado, que son los de Carmelo, Colonia y Piriápolis. Estamos esperando que se concrete eso para tener recursos humanos suficientes a fin de atender esta demanda. En este momento, todo este trabajo lo estamos haciendo con dos funcionarios de la Administración Nacional de Puertos.

Con respecto a los trabajos eléctricos, quisiera leer parte del informe técnico de nuestra área de infraestructura, solicitado por Potensol. Dice así: "En cuanto al otro planteo efectuado por Potensol S.A. relacionado con los disyuntores, cabe indicar primero que los interruptores diferenciales de protección de los tomacorrientes que está equipado el muelle de 30 mA cumplen con el Reglamento de Baja Tensión de UTE y con las Normas Internacionales para la protección humana contra contactos indirectos. El reclamo surge a consecuencia de irregularidades en las instalaciones eléctricas de los buques, a partir de las cuales se generan fugas a tierra, activándose las protecciones. La solución aportada es la que recomienda el Reglamento de UTE y pasa por intercalar un transformador de 400 [...]" -aquí figuran datos técnicos- "entre el tomacorriente de ANP y el Buque. El equipo mencionado debe ser aportado por el armador", como ya se le mencionó.

O sea que nosotros vamos a hacer una obra de infraestructura eléctrica, completar la cantidad de tomas, modificar el tablero -que es verdad que es un tablero cerrado-, pero este tipo de problemas de conexión de las embarcaciones a muelles depende mucho también de las instalaciones eléctricas de a bordo y ahí es donde se producen las fugas que han provocado que saltaran los disyuntores.

Quería hacer esa salvedad, que es de carácter técnico.

SEÑOR REPRESENTANTE CORBO (Milton).- Primero, quiero agradecer la presencia y la información que aportan. Obviamente, nos preocupa todo lo que significa el puerto de La Paloma y su reactivación como potencial puerto base en el futuro, con una flota pesquera.

El año pasado, a raíz de los trabajos de dragado y las mejoras que se hicieron, se vio cómo podía operar, cómo generó fuentes de trabajo y cómo derramó en la economía local, en momentos difíciles -como dijo el señor diputado Tinaglino-, porque el turismo realmente fue afectado enormemente por la pandemia.

Así que nos quedamos con la tranquilidad de que se está trabajando, de que rápidamente se va a empezar a abordar el problema fundamental, que es el dragado, o lo que en definitiva planteaban las empresas armadoras. Eso está encaminado, va a empezar rápidamente -lo que nos deja muy tranquilos- y, además, se está trabajando -se estaba haciendo y se va a seguir- en el resto de los temas planteados, los más urgentes, porque evidentemente es un puerto que, por sus dificultades, problemas de diseño y la infraestructura del lugar, realmente para transformarse en un puerto base obviamente va a necesitar una inversión muy importante que se va a prolongar en el tiempo.

Se habló de los problemas fundamentales, como el dragado y la parte eléctrica, y el vicepresidente Loureiro mencionaba un dato muy interesante en el sentido de que si bien las empresas han planteado esto como una problemática, hay responsabilidad de ellas -no solo del Estado- en la solución de los problemas. Ese dato no lo teníamos y nos parece muy importante que se haya aportado.

En cuanto al tema de la balanza también nos decían que era un problema no tanto de Administración Nacional de Puertos, sino de la Aduana, que es el organismo que requiere ese tipo de implementos o mejoras en ese aspecto. Eso se está encaminando, se está trabajando, lo que nos conforma, y naturalmente agradecemos la información que aportaron.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINO (Gabriel).- ¿Se sabe qué inversión implicaría pasar de 30 miliamperios a 300?

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Podemos consultar ese dato y hacerles llegar la respuesta, señor diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quedó pendiente alguna inquietud que se comentó en la reunión pasada respecto a en qué está el llamado a licitación del puerto Capurro. No sé si tendrán alguna información al respecto.

A la vez, no sé si tendrán alguna novedad acerca del dragado el puerto de Montevideo.

SEÑOR CURBELO (Juan).- En cuanto al dragado del puerto de Montevideo, como dijimos anteriormente, para los puertos en general obtener la mayor profundidad posible es muy importante, porque eso apunta directamente a la eficiencia y a la mejora de la competitividad.

Nosotros nos propusimos, en esta primera campaña, llegar a los 13 metros de profundidad, lo que para el Uruguay y el puerto de Montevideo significaría una mejora sustancial en lo que tiene que ver con la competencia entre los distintos puertos de la región, en particular los puertos del Río de la Plata.

Con mucha satisfacción podemos transmitir que esa campaña está culminada. Hoy el puerto de Montevideo logró los 13 metros de profundidad; hoy el puerto de Montevideo, con dragas propias, logró el objetivo, y comenzamos el trámite administrativo para poder validar esa profundidad, que la otorga la autoridad portuaria, que tiene que modificar las cartas náuticas y realizar el aviso a los navegantes. En estos momentos, se están colocando algunas boyas que restaban en el nuevo tramo de 13 metros, proceso que se está llevando adelante y creemos que en las próximas semanas estará culminado. Por lo tanto, formalmente el puerto de Montevideo va a estar a 13 metros de profundidad.

Reitero que este es un logro bien importante; era uno de nuestros cometidos y con mucha satisfacción podemos transmitir que lo hemos logrado.

No sé si mis compañeros quisieran comentar algo más acerca de este proceso de validación que están llevando adelante la Prefectura y la Armada, para que tengan claro cuáles son los tiempos y cuándo estaríamos culminando.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Como señalaba el presidente de la Administración Nacional de Puertos, nosotros entregamos las batimetrías donde constatamos que el trazado del canal de acceso actual ya está en menos 13 metros de profundidad con respecto al cero; se las entregamos a la Armada.

El hecho de haber profundizado el canal implica haber extendido su longitud. El canal de acceso al puerto de Montevideo ahora llega prácticamente hasta el kilómetro 57. Por lo tanto, había una necesidad de balizar el canal, tarea que realiza la autoridad marítima.

Por consiguiente, el canal se va a dar por oficialmente inaugurado, por decirlo de alguna manera, una vez que la Armada Nacional proceda a un balizamiento provisorio -con los medios que tiene, hasta tanto se complementen todos los medios-, que va a generar el aviso a los navegantes. Esta es una práctica habitual en este tema, por la que internacionalmente se avisa que fueron colocadas boyas en determinados lugares, señalando la profundidad, etcétera, y a raíz de eso se efectúan todas las actualizaciones de las cartas náuticas, tanto las de papel como las electrónicas. Internacionalmente pasa a señalarse que el puerto de Montevideo tiene un canal de acceso a menos 13 metros de profundidad. Ese es el proceso que se realiza.

Tengo entendido que la Armada empezaría esta semana a colocar las balizas, las nuevas boyas, es decir, que el proceso se dispara inmediatamente.

En ese sentido, nuestro trabajo, con nuestras dragas, ya está finalizado y, como ustedes también sabrán, estamos en el proceso de ir por los menos 14 metros.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto al puerto pesquero de Capurro, primero quiero contextualizar.

Es un proyecto de US\$ 100.000.000 para la construcción de una terminal pesquera, que va a tener 1 kilómetro de muelle y 7 hectáreas de retroárea. Nosotros creemos -apuntamos a ello- que va a ser muy positivo para potenciar el puerto de Montevideo con respecto a la flota extranjera, sobre todo la que opera en el Atlántico Sur y en Las Malvinas, que históricamente ha venido a nuestros puertos, sobre todo la portuguesa, pero particularmente la española. Creemos que mejorando las condiciones de infraestructura van a poder venir más barcos a desarrollar distinto tipo de tareas en el puerto de Montevideo y se les podrá brindar más servicios. Por lo tanto, se apunta a potenciar y mejorar esta industria que nosotros entendemos que en los últimos años ha estado alicaída.

En ese sentido, hicimos un llamado al que se presentaron cinco empresas y nos han hecho distintas consultas con respecto a valoraciones técnicas y capacidades de desarrollo de diferentes unidades comerciales que se puedan llevar adelante en el puerto. Las mismas han sido contestadas y a partir de ahí entramos en un proceso; evaluamos y definimos una nueva prórroga hasta el mes de setiembre porque hay otras consultas que se nos han hecho. Así que creemos que para el mes de setiembre vamos a tener claro si el interés que hemos encontrado de varias empresas se cristaliza en alguna presentación formal.

Esa es la idea, ese es el diseño que nosotros entendemos que es el mejor para el puerto pesquero de Capurro, pensando siempre en la flota extranjera y pensando siempre en potenciar y aumentar la capacidad comercial que puede tener el puerto de Montevideo en sus distintas unidades de negocio; una es la pesca. Hoy -como sabrán-, estamos en el puerto con mucha actividad de distintos rubros. El año pasado y el anteaño hemos tenido dificultades para brindar atraque, lugar, espacio, a la flota extranjera; a muchos barcos no los pudimos atender porque no teníamos espacio físico.

Por lo tanto, es prioritaria la culminación de las obras de Capurro, ya que generará un ingreso muy importante de divisas, mucha mano de obra, mucho trabajo. Además, reitero, es la industria de la pesca, sobre todo la que opera en el Atlántico sur, y nosotros entendemos que podemos captar un volumen bastante más importante del que hemos captado históricamente.

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- Ya nos hemos saludado, pero repetimos el saludo.

El vicepresidente trajo a colación lo de los 14 metros. Nosotros más de una vez hemos hablado en esta Comisión de aquella aceptación argentina de los 14 metros en épocas en las que la CARP era presidida por el doctor Felipe Michelini, y usted la integraba, señor presidente.

La pregunta tiene que ver con lo siguiente: no es el problema Botnia, porque Botnia dice que UPM sale con 12,5 metros. ¿Cuál es la urgencia de los 14 metros? ¿En qué tiempo se podría llegar a los 14 metros? ¿Cómo está el trámite de los 14 metros? Esas son las preguntas.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto a lo que decía el diputado Mendiondo, quiero decir que en los años 2016, 2017 y 2018 se generó una instancia en la Comisión Administradora del Río de la Plata, en la que Uruguay había presentado un proyecto ejecutivo para la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo.

Esa obra, después de un dilatado tiempo, fue autorizada. Lamentablemente, la autorización era para el proyecto que se había presentado, que era de 13 metros y no de 14 metros.

Ese tema ya fue laudado. Ustedes recordarán al exministro Rossi cuando anunció que el gobierno argentino había autorizado la profundización del canal de acceso a 14 metros; lo mismo hizo el excanciller Nin Novoa. Eso no ocurrió.

Lo que nosotros definimos fue confirmar los 13 metros que sí estaban autorizados por la Comisión Administradora del Río de la Plata; le pusimos pro a la obra, la culminamos y hoy estamos con mucha satisfacción, comunicándoles que hemos logrado el objetivo. Reitero: tener un puerto a 13 metros es muy importante, y nos va a dar una capacidad competitiva muy grande frente a los distintos puertos de la región y con todo el sistema de las hidrovías.

Eso no significa que no hemos seguido trabajando con respecto a los 14 metros. La semana pasada tuvimos una reunión en Cancillería; en estos días vamos a estar presentando la documentación que nosotros entendemos es la suficiente como para que se vuelva a presentar el proyecto en la Comisión Administradora del Río de la Plata. Eso es lo que vamos a hacer

Por lo tanto, en la próxima semana la ANP va a entregar la documentación a la Cancillería para que esta, cuando lo crea conveniente, presente formalmente a la Comisión Administradora del Río de la Plata la solicitud para que el canal de acceso al puerto de Montevideo, pueda ir a 14 metros de profundidad.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Volviendo al tema del puerto de Capurro -precisamente surge el tema de la Paloma por el tema del puerto de Capurro-, está el llamado a licitación y me quedan algunas dudas al respecto.

La licitación todavía está abierta, por lo que ustedes dicen, porque se extendió hasta setiembre el plazo de presentación de propuestas y se están evacuando dudas en base al pliego licitatorio. Esa es una de las dudas.

Lo otro que no me quedó claro sobre esta inversión de US\$ 100.000.000 es si es aparte de la que ya se ha hecho -digamos por el gobierno-, de la inversión que era de US\$ 110.000.000, por lo que yo tenía entendido. Quiero consultar si son dos cosas diferentes o estamos hablando del mismo dinero de inversión para el puerto.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Aclaro la segunda pregunta.

Cuando nosotros asumimos en esta Administración, teníamos muchas obras muy importantes para llevar adelante, de montos bien importantes.

Con respecto a Capurro, lo primero que hicimos fue una renegociación con la empresa y realmente se logró el objetivo; se disminuyó en un monto importante y la obra se llevó adelante. Por eso es que en un principio la obra costaba, con esta renegociación, US\$ 93.000.000. Hemos ido incorporando algunas obras complementarias como, por ejemplo, el traslado del dique de Tsakos. Eso también me gustaría transmitirlo porque es importante para el desarrollo del puerto de Montevideo. Hoy, el dique está instalado en un muelle y ese no era el objetivo; que esté el astillero o el dique Tsakos en ese muelle, nos inhibe, nos genera perjuicios económicos importantes por no poder disponer del muelle

para otro tipo de actividad comercial. Es un muelle de 10 metros que hoy está, de alguna manera, imposibilitado para trabajar en atender otro tipo de barcos. Entonces, es importante que hagamos el traslado y que lo hagamos lo más rápido posible

El astillero Tsakos va a estar contiguo al puerto de Capurro. Se trata de una inversión del entorno de los US\$ 4.500.000, que está contemplada en esos US\$ 100.000.000 que decía el principio. La obra ya ha comenzado y la está llevando adelante el mismo consorcio. Creemos que para el segundo semestre de 2023 ya va a estar hecho el traslado. Por lo tanto, el astillero Tsakos va a estar en una mejor locación, va a poder brindar un mejor servicio y, por otro lado, el puerto de Montevideo va a poder ganar más espacio que estamos precisando para distintas operativas que estamos llevando adelante.

La otra consulta tenía que ver con el pliego. Hoy dije que lo compraron cinco, pero pueden ser seis empresas, que están haciendo distintas consultas; empresas de primer nivel. Como se ha dado en distintas instancias, hemos definido prorrogar el plazo hasta el mes de setiembre.

No me acuerdo si había alguna otra consulta.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Quedaron contestadas las preguntas.

Aprovecho, señor presidente, para hacerle otra consulta. Evidentemente, las empresas que están interesadas en acceder al puerto de Capurro compiten con la flota pesquera a nivel nacional; están en el mismo rubro. Por eso, el tema de la salida del puerto de Montevideo hacia el puerto de La Paloma; por un tema de estrategia comercial, por llamarle así. ¿Cuántas empresas tendrían, a nivel nacional, esta posibilidad de dar el paso hacia La Paloma?

SEÑOR CURBELO (Juan).- Acá tengo compañeros que saben mucho más que yo, pero estoy convencido de que no tiene absolutamente nada que ver lo que sucede en La Paloma, lo que va a suceder en La Paloma, las empresas que operan en La Paloma, con todo el desarrollo del puerto pesquero de Capurro. Quienes han comprado el pliego y los potenciales operadores del puerto Capurro se han interesado. Está pensado para otra actividad; está pensado para el desarrollo de la industria pesquera extranjera; está pensado para otro tipo de negocios y no tiene absolutamente nada que ver el puerto pesquero de Capurro con el desarrollo del puerto pesquero de La Paloma. Son empresas distintas, intereses distintos, negocios distintos.

Que tengamos un puerto pesquero en Capurro -si todo sale bien- vigoroso, con un enorme crecimiento y con distintos tipos de operaciones no inhibe, en absoluto, el desarrollo de La Paloma, que va por otro carril y apunta a otra cosa.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Son dos cosas que no tienen nada que ver entre sí.

La terminal pesquera del puerto de Capurro está destinada a la pesca internacional. Eso quiere decir que es para atender las flotas extrarregionales que operan en el Atlántico sur de diferente bandera. El presidente señaló la bandera española, la portuguesa, la taiwanesa, la china; en fin, hay diferentes banderas. Históricamente -en especial, la española- ha usado el puerto de Montevideo como base. Por lo tanto, atiende a ese rubro, que no compite con la flota pesquera nacional, que pesca en el frente marítimo o en la zona común de pesca. Algunas pocas embarcaciones salen de esa zona, pero son pescas totalmente diferentes que sí utilizan las facilidades naturales de nuestro puerto para hacer base, para cambiar tripulaciones, para descansar.

Este año se va a dar la particularidad de que, con el incremento de combustible, muchos de los barcos que fuera de la época de pesca volvían a aguas del Atlántico norte, permanezcan en aguas del Atlántico sur. Por lo tanto, el puerto de Montevideo como tal va a tener una actividad más intensa que años anteriores, atendiendo a flotas extrarregionales que utilizan al puerto de Montevideo como base. Digo esto sin entrar a cuestionar la pesca ilegal; ya aprovecho a decir que eso está debidamente controlado y no tiene nada que ver una cosa con la otra.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Aprovecho la oportunidad, señor presidente, para hacer otra consulta. ¿En qué está el canal Magdalena? ¿Se sabe algo al respecto?

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes saben que Lago Merín, después de años de reclamos, ahora se constituyó en municipio para el próximo acto electoral. Y otro reclamo que se concretó ahora en Lago Merín, tan o más viejo que el reclamo por el municipio, es el puerto deportivo. Sabemos que es complicado; antes lo trabajábamos con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y fracasamos con total éxito, pero como ahora los puertos deportivos van a depender de la ANP, queremos saber si tienen alguna iniciativa en ese sentido o qué podemos hacer para llevarlo adelante. La Intendencia está dispuesta a colaborar económicamente, por lo menos para tener los estudios de cuál sería la viabilidad, porque uno de los problemas que ha surgido de los estudios que hemos hecho hasta ahora es que tiene hasta 6 metros de diferencia con el nivel del agua. Algunos técnicos dicen que si lo corremos un poco del frente del balneario, se podría hacer.

La verdad que uno ve que ha crecido; no estamos a nivel de Rocha o de Maldonado, pero es la joyita del departamento. Ha crecido porque hay una tendencia de volver a los balnearios agrestes. Aparentemente, los vientos de la zona y el oleaje, por ser una laguna, son propicios para el *windsurf*. Los brasileños tienen una cantidad de embarcaciones menores y, si tuviéramos algún puerto deportivo, aunque sea de bajo porte, las dejarían en él; eso generaría otro atractivo para el balneario.

La segunda pregunta es -debemos llevar cinco Administraciones de gobierno tratando este tema- si tienen noticias del canal San Gonzalo. Es imprescindible para la navegación en la laguna. Uruguay ha hecho más o menos los deberes; tenemos entendido que está pronta la batimetría de la laguna. Nos dijeron muchas veces que estaba pronto para dragar, pero después nos dicen: "*Infelizmente não aparece orçamento*". Nuestro embajador, con quien tuvimos una jornada de trabajo, nos dijo que Brasil había decidido llamar a empresas privadas, con lo cual se harían cargo de la obra y del cobro del peaje, y que eso podría ser más viable. *Infelizmente*, tampoco tuvimos más noticias. Entonces, queríamos saber si tienen alguna noticia. Recuerden que cuando el presidente se reunió con Bolsonaro dijo que había interés. Más acá en el tiempo le seguimos el rastro, mantuvimos una cantidad de reuniones, y la mejor noticia que recibimos fue que iba a haber una licitación para privados, pero después vino un silencio y no sabemos en qué está el tema.

Serían esas dos cosas: adónde podemos recurrir -sabemos que para ustedes es nuevo el tema de los puertos deportivos- y alguna noticia sobre el canal San Gonzalo.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Comienzo por la segunda consulta

Estuvimos en Brasil, en Río Grande, en varias reuniones con respecto al desarrollo de la hidrovía Laguna Merín- Laguna de los Patos, a las que también concurrió el vicepresidente Daniel Loureiro. Es algo que viene de más de cinco Administraciones;

hace sesenta años que se está hablando de la hidrovía Laguna Merín- Laguna de los Patos. Si se logra el objetivo, será una transformación brutal para todo el desarrollo de esa cuenca, en particular, para Cerro Largo, Treinta y Tres, Rocha. Estamos muy entusiasmados con poder lograr ese objetivo porque, reitero, va a tener igual o mayor porte que la hidrovía Paraná- Paraguay; si se logra ese objetivo, hay un volumen impresionante de movimiento de cargas y de posibilidades de movimiento de cargas hacia y desde nuestros distintos puertos. Por distintos motivos, por algunas definiciones diplomáticas o, mejor dicho, definiciones de posicionamiento de los países, no se ha logrado.

Hoy, creemos que se ha avanzado bastante. Las autoridades brasileñas, tanto las estatales como las federales, están todas alineadas, todas de acuerdo; obviamente que las autoridades uruguayas también. Es cierto que la limitante es del lado brasileño, es el dragado del canal San Gonzalo. Estuvimos recorriendo el lugar; estuvimos con la empresa que iba a presentar una iniciativa privada para dragar, mantener y cobrar un peaje. Se nos dijo que era la primera experiencia de ese tipo en Brasil y que lo iban a tomar como ejemplo; si salía bien, lo iban a llevar adelante en otros tipos de dragado, obviamente, de mayor volumen en el resto de Brasil. La empresa presentó el proyecto; lo están analizando en el Ministerio de Transporte de Brasil -no sé exactamente el nombre- y se está a la espera de que se apruebe o se acepte el proyecto para que se pueda ejecutar.

Hemos tenido reuniones con muchas empresas privadas; hay mucho interés. Está el Proyecto Tacuarí, que es un proyecto interesante, y hay otros proyectos en La Charqueada, en Yaguarón, pero todos están a la espera de que se cumpla con ese dragado, que es absolutamente necesario para que después se pueda desarrollar todo el resto de la hidrovía. Hay mucha carga. Puede ser un desarrollo muy importante de carga existente y de carga nueva. Tenemos cientos de miles de hectáreas en la zona que el señor diputado conoce, que hoy, por un tema logístico, no se pueden plantar porque la salida es muy complicada y no resulta viable. Si logramos el funcionamiento de esta hidrovía, las expectativas y las perspectivas son buenas. [Con respecto al primer tema, no tengo novedades. A nosotros nos han transferido -como decía el vicepresidente-, en principio, estos tres puertos. No estamos al tanto de ningún desarrollo en la laguna Merín. Obviamente, cualquier propuesta que haya, cuando sean transferidos esos puertos, la vamos a alentar, porque es la política que estamos llevando adelante, es decir, potenciar y empujar todo emprendimiento portuario, tanto comercial como deportivo.

SEÑOR LOUREIRO (Daniel).- Suscribo todo lo dicho.

Los intereses uruguayos que están pendientes de esta hidrovía ya han dicho que no van a mover ninguna pieza hasta que Brasil proceda al dragado que se desarrolla plenamente en aguas brasileñas. O sea que estamos a la expectativa. El proyecto ya cumplió más de sesenta años, por lo tanto, esperar un poquito más está dentro de las expectativas naturales.

Por otro lado, quiero sugerir -con todo respeto- la ampliación del alcance de esta Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida, a la laguna Merín.

(Hilaridad)

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy buena sugerencia; la vamos a tener en cuenta.

Les agradecemos a las autoridades de la ANP por su presencia y por la información brindada. Si surgiera alguna novedad, seguramente, los volveremos a citar.

(Se retiran de sala las autoridades de la ANP)

—Creo que como Comisión deberíamos tomar el guante que nos plantearon. Me parece que sería una buena señal incluir a la laguna Merín, pues es una forma de darle realce en este ámbito y, capaz, que es una cosita más que nos acerca a la negociación, a la que Uruguay le está dando importancia.

Si estamos de acuerdo, podríamos elaborar algo para llevar a la próxima sesión del plenario, que es agregarle el nombre, y es una señal.

(Apoyados)

—Por otro lado, quiero señalar que en la reunión anterior el señor diputado Constante Mendiando había planteado citar a la Comisión Administradora del Río de la Plata, y la señora diputada Nibia Reisch a la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo.

(Diálogos)

—Si estamos de acuerdo, le pedimos a la Secretaría que haga las gestiones para acordar la fecha de la reunión, y ver si pueden venir las dos el mismo día.

(Apoyados)

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- En julio, nuestra diputación va a estar en la Comisión de Presupuesto integrada con la de Hacienda. Pero no importa, ya que porque se quiebre una yegua, no vamos a parar la trilla.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece bien, que siga caminando.

(Diálogos)

—Si no hay más asuntos, se levanta la reunión.

≠