



XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 954 de 2022

S/C

Comisión Especial
de Frontera con la
República Argentina

COMITÉ PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL RÍO URUGUAY

Recibir autoridades

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de julio de 2022

(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Cecilia Bottino Fiuri.

Miembros: Señores Representantes Sabina Calvo, Aldo Charbonnier, Mario Colman, Daniel Dalmao, Valentina Dos Santos, Omar Estévez, María Fajardo Rieiro, Eduardo Lorenzo Parodi, Enzo Malán Castro, Constante Mendiando, Juan Moreno, Nancy Núñez Soler, Nibia Reisch y Nicolás Viera Díaz.

Invitado: Doctor Omar Lafluf, Presidente del Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay.

Secretario: Señor Guillermo Geronés.

Prosecretaria: Señora Dinora Cardozo.

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

SEÑORA PRESIDENTA (Cecilia Bottino Fiuri).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Buenos días.

Damos inicio a la reunión de la Comisión Especial de Frontera con la República Argentina. El propósito era recibir a las autoridades del Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay. Se encuentra presente el intendente de Río Negro, que preside el referido Comité, doctor Omar Lafluf. Es para nosotros un gusto recibirlo.

Esta Comisión Especial comenzó a funcionar el año pasado, y sabemos bien que si el doctor Lafluf hubiese estado en el Parlamento, habría sido uno de sus impulsores, porque trabajamos muchísimo este tema en forma conjunta. El doctor Lafluf integra una institucionalidad -que nos va a contar cómo está funcionando- que es fundamental y debe tener un nexo con esta Comisión.

A la última reunión de la Comisión concurrieron autoridades de la Cancillería. El director general para Asuntos de Frontera, Límites y Marítimos, doctor Carlos Mata, nos hizo un largo relato de la normativa referente a la frontera con Argentina y nombró con especial relevancia al Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay.

Por lo tanto, nos pareció pertinente recibir a alguna de sus autoridades, a efectos de empezar a intercambiar información, ponernos a las órdenes y coordinar futuras actividades que podamos desarrollar en forma conjunta.

Le doy la bienvenida y la palabra al doctor Omar Lafluf.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- Muchas gracias por invitarme, por recibirme. Podría haber venido con algún otro integrante del Comité, pero el vicepresidente es el intendente de Concepción del Uruguay. Un millón de gracias por habernos convocado.

El Comité, que primero se llamó Comité de la Hidrovía del Río Uruguay, empezó a gestarse a finales del año 2008 y principios del 2009 -en pleno conflicto con la República Argentina-, con los intendentes del lado argentino, especialmente de Concepción del Uruguay y de Concordia. En ese momento, el intendente de Concordia era el actual gobernador de Entre Ríos, Gustavo Bordet, quien fue un impulsor fuerte del Comité; el intendente de Concepción del Uruguay era Carlos Schepens; el intendente de Colón era Mariano Rebord y, en Gualeguaychú, que era el que menos participaba, estaba el actual secretario de Ambiente de la provincia de Entre Ríos, Juan José Bahillo. De este lado, estábamos principalmente Paysandú, Río Negro, Soriano participó alguna vez, y Salto, pero después seguimos más que nada Paysandú y Río Negro. ¿Por qué? Porque éramos los que teníamos la frontera más complicada.

El motivo de juntarnos fue que si seguíamos discutiendo el tema de la planta de celulosa nunca más íbamos a llegar a nada, no nos íbamos a poner nunca más de acuerdo, íbamos a seguir discutiendo, cada uno cerrado en su posición. Entonces, dijimos: vamos a juntarnos a hablar de otros temas. ¿Por qué? Porque, en definitiva, el conflicto con Argentina lo único que logró fue que nos enfrentáramos por la instalación de una empresa, sin conseguir el desarrollo de toda la región del litoral. La empresa se construyó en la fecha prevista, y no íbamos a poder juntarnos para crear el desarrollo, que era lo que más nos pedía la gente de nuestro pueblo.

Este es un Comité que no tiene institucionalidad; no está reconocido ni por la Cancillería ni por nadie, pero a veces creemos que eso nos da la facilidad de trabajar de otra forma. No es que seamos unos locos sueltos, pero nos permite conversar, sacar nuestras propias conclusiones y tomar nuestras propias decisiones. Sobre todo,

personalmente lo creo, a veces los acuerdos entre los países terminan siendo tratados comerciales, y cuando el comercio se complica, se complica la relación porque cada país tiene en su cuota el objetivo de defender a su pueblo.

Además, acá nos unimos los pueblos del litoral, las poblaciones, los intendentes, los gobernadores. Con el primer gobernador de Entre Ríos, que era Jorge Busti, no tuvimos buena relación; fue pésima. Después entró Sergio Urribarri, quien nos apoyó en la conformación de este Comité.

¿Cuál es la fuerza de este Comité? Que los problemas de los pueblos y de los gobernantes locales son los mismos, del lado argentino y del lado uruguayo. Y lo que nos pide la población del lado uruguayo es lo mismo que pide la población a los gobernadores e intendentes del lado argentino.

Entonces, ahí arrancamos y dijimos: vamos con la hidrovía del Río Uruguay. Se creó el Comité oficialmente, con un mar de gente en Concepción del Uruguay, con la presencia del gobernador Urribarri y los intendentes, y ahí empezamos a trabajar. Yo fui presidente dos veces.

Fuimos avanzando. Tenemos una pequeña institucionalidad, nuestra, propia; trabaja mucho Daniel Bentancur de la Cancillería; lo hizo siempre. Nos empezaron a invitar de todos lados a participar y comenzamos a aportar.

En esos años, unos de los problemas que tuvimos fue toda la discusión de Botnia. Ahí se creó el Comité Científico Binacional, que actúa hasta ahora y tiene un flamante laboratorio. Nos empezó a apoyar mucho la entonces CAF, Cooperación Andina de Fomento, hoy Banco de Desarrollo Latinoamericano, que participaba en las reuniones. Empezamos a trabajar por la navegabilidad y por el principal problema que tiene de impacto ambiental el Río Uruguay, que no es el efluente de Botnia, que está muy controlado, sino la descarga que hacen las plantas de tratamiento de efluentes de todas las ciudades del litoral. Esto hace que la concentración de fósforo en el Río Uruguay sea impresionantemente alta.

Ahí empezó la CAF a apoyar el tema, pero Argentina lo usó mejor que nosotros. Concordia ya llamó a licitación y Gualeguaychú era la única que tenía planta de tratamiento. Salto, de este lado, está más avanzado. Y ese fue uno de los temas.

Después, nos integramos en algunos problemas de frontera, como salud, educación. Hay un desarrollo educativo en el litoral que la gente no conoce. Lo que hay de educación, tanto del lado uruguayo como del lado argentino, no se sabe, pero del lado argentino es impresionante; ¡impresionante! Solo Concepción del Uruguay tiene dieciséis universidades. Gualeguaychú tiene algunas cosas, y me salteo alguna parte.

Hoy estamos en el momento de mejor relacionamiento con Argentina, y de Río Negro especialmente con Gualeguaychú. Hemos tenido la visita de la gente del centro comercial e industrial de Gualeguaychú varias veces. Empezó a participar activamente en el Comité y desde allí apoyamos la mejora del aeropuerto de Gualeguaychú. Hoy tenemos una muy buena relación.

En cuanto al Río Uruguay específicamente, estamos convencidos de que no hay un país en el mundo que le pueda dar la espalda a un río como el Uruguay. Cualquier país del mundo que tuviera un río como el Uruguay, explotaría de trabajo, de navegación y de transporte, con el objetivo de desarrollar a las poblaciones. Nuestros pueblos nos piden trabajo.

En el Período anterior logramos algo fundamental: ver hasta dónde teníamos el dragado. Y se logró 23 pies más 2. Ese fue el primer trabajo de dragado que se hizo en el

Río Uruguay. Hicimos centenares de reuniones; pedíamos más dragado y más profundidad. En ese momento no se podía más y nos conformamos con 23 más 2. Muchas opiniones decían que se dragado no iba a servir.

Como se habla de qué carga hay para sacar en el Río Uruguay -y los otros días leía un artículo del diario *El Telégrafo* de Paysandú, que decía que no hay carga en el litoral-, quiero que sepan que en los 100 kilómetros de radio del puerto de Fray Bentos se produce el 45 % de los granos del país. Reitero: el 45 % de los granos que produce el país se generan en los 100 kilómetros de radio del puerto de Fray Bentos.

Además, quiero que sepan que un flete de San Javier a Nueva Palmira cuesta US\$ 36. Cuando la soja vale US\$ 650 la tonelada, es una cosa, pero cuando la soja cuesta US\$ 350 la tonelada -hoy bajó bastante-, es el 10 %, y es mucho.

Nosotros defendemos los puertos del litoral. ¡Los defendemos! Visité a todos los agroexportadores con Óscar Terzaghi; yo era intendente y Óscar me acompañó. Vamos a entendernos: hay ocho multinacionales en el país que manejan mucho grano y hay tres empresas nacionales que son Erro, ADP y Copagran. Hace veinte años no había en Uruguay gente que manejara 80.000 hectáreas agrícolas. Vamos a entendernos: fue gente que se fundió, que plantaba 300 hectáreas. Una multinacional fue agregando ese consorcio de producción, y ahora ese que se fundió le vende servicios a través cosecha, siembra y todo lo demás. Es decir que ahí se armó un esquema agrícola que Uruguay no tenía y que hoy tiene.

Entonces, los agroexportadores nos dijeron: "A nosotros no nos sirve salir con 20.000 toneladas; no nos ahorra nada, apenas 30 centavos de dólar por tonelada y no nos sirve toda la logística que hay que hacer. ¡Y tienen razón!

Esto lo digo por la producción que hay en el litoral en esos kilómetros.

Digo además -y esto no va en contra de lo anterior porque yo defiendo a los puertos del litoral-, que Río Negro, el puerto de Fray Bentos, primero perdió los granos en manos de Nueva Palmira y nos dijeron que íbamos a ser un puerto maderero. Se instaló UPM y se instaló Montes del Plata, y cada uno hizo su puerto. Por lo tanto, perdimos los granos y después perdimos la madera, y nos quedamos sin nada. Y el puerto de Fray Bentos, tremendo puerto, con una plata de silos de 25.000 toneladas de acopio que permite que el abastecimiento de un barco no deba tener un acopio de 50.000 toneladas -porque meten 25.000 en silos más una flota de camiones y se carga en un rato-, quedó sin nada.

Cuando un barco viene a cargar a Nueva Palmira ya sabe que quizás deba esperar diez días, y cada día de espera de un barco cuesta US\$ 25.000. Ahora, esos US\$ 25.000 por día no los paga el agroexportador, ni se los come la naviera; los paga el productor, porque el precio del grano es puesto en el puerto y ahí está incluido todo el costo del transporte. ¿Qué quiero decir con esto? Primero, que es mentira que no haya carga; segundo, que es imprescindible lograr el dragado de los puertos del litoral del Río Uruguay, y hablo de Concepción, de Paysandú y de Fray Bentos.

Se me dice que no todo va a ser igual. No, no todo va a ser igual, porque Paysandú no puede llegar al dragado al que sí puede llegar Fray Bentos, pero, bueno, es una complementariedad de los puertos.

¿Por qué digo que estamos en el mejor momento? El viernes voy a Concepción del Uruguay. Otro tema que se trató en el diario *El Telégrafo* por esta experta fue que el puerto de Fray Bentos no soporta un dragado de 34 pies porque se derrumbaría el muelle, y tiene razón. La única inversión que hay que hacer es aumentar en 12 metros el ancho el puerto y hacer fundaciones nuevas. Al decir del director de la OPP, Alfie, que

está trabajando en la licitación de prefactibilidad, esa obra, en función del costo del dragado y del beneficio que traerá, cuesta dos vintenes.

El viernes Concepción del Uruguay planteará la remodelación total de su puerto, previendo el dragado de 34 pies. Por esto es que digo que estamos en el mejor momento de lograr todo el avance en el dragado; porque hay que hacerlo con Argentina. Uruguay lo puede hacer solo; esa no es la limitante. El otro día alguien decía que si no está Argentina no sale nada y no es así. Hace veinte días -o un mes- tuve una reunión con el presidente de la República, con el canciller, con el ministro de Transporte y Obras Públicas y con el director de la OPP -Alfie-, en la que el presidente preguntó esto mismo y se le respondió que Uruguay puede hacer solo el dragado, pero va a llevar mucho más tiempo. ¿Por qué? Porque se presenta, se plantean argumentos en contra, eso viene y va, viene y va. Entonces el presidente dijo que hay que aprovechar esta circunstancia que estamos describiendo del mejor relacionamiento con la Argentina para hacer ese trabajo juntos. Y el primero que hace punta en el dragado es Concepción del Uruguay. Por eso digo que estamos en el mejor momento para lograr esto.

También les voy a dejar dos documentos: un estudio de la situación actual, de lo que significaría el dragado, y otro de cuánta carga puede llegar a recibir cada uno de los puertos. Acá no se está dejando a ningún puerto -ni al de Nueva Palmira ni a ningún otro- sin trabajo. Al revés: el porcentaje que se puede extraer y sacar por acá es mínimo. Ahora, mínimo para alguien que tiene cero es mucho.

Intentamos hacer algo con los contenedores y tampoco salió, tampoco anduvo. Quiero que ustedes entiendan que acá hay una guerra de puertos brutal y la gente de Concepción del Uruguay nos dice que está aburrída de ver pasar todos los contenedores -principalmente de carne aviar y de otras cosas que tiene Concepción del Uruguay- hacia Buenos Aires. Y la respuesta que nos dan es: "Manda la naviera".

Hace muy poco, tres días, tuve una reunión con la Asociación de Productores de Citrus. Plantean que no tienen contenedores y que el costo del contenedor, que antes era de US\$ 2.000, ahora vale US\$ 10.000, por lo tanto, están volviendo a los barcos bodega para poder sacar la producción, lo que podría generar interés en los puertos del litoral.

Entonces, nosotros estamos jugados con esto ahora. En este trabajo van a encontrar todo: lo que hay hoy, lo que podemos llegar a tener y todo el impacto que se generaría. A su vez, estamos trabajando en lo siguiente. Por ejemplo, hay una oferta o varias conversaciones entre la ANP y la Secretaría de Puertos de Bolivia -oficial del gobierno- para ver qué se puede hacer por el río Uruguay; también hace poco nos visitó la empresa que está haciendo la planta de celulosa en Paraguay -Paracel-, con capitales de varios países, y también hay una buena demanda para esto.

En esto lo único que precisamos es, primero, que se tome conciencia y luego que se cree esto. Por eso les agradezco tanto que nos hayan llamado. Precisamos tener conciencia de lo que tenemos. Es realmente injusto que el río Uruguay no se esté usando porque, en definitiva, por Fray Bentos nosotros tenemos a veces uno o dos barcos de rolos de madera y, honestamente, les quiero decir que nos aburrimos de ver salir los rolos de la chacra al puerto y del puerto al mundo sin agregarle un peso de valor, y lo que se está yendo es pino. Ahora que arrancamos, como novedad brutal, con la construcción de casas de madera precisamos esos pinos. Se les podría agregar mucho más valor a esos rolos de madera en vez de llevarse a China o a India, como se está haciendo.

Ese es el cuento del Comité; eso es, grosera y rápidamente dicho, lo que tenemos. Vuelvo a decir: estamos en el mejor momento. Por supuesto que el gobierno uruguayo está todo absolutamente jugado en este tema -todo-; han escuchado al presidente, desde

la campaña electoral, hablar de la hidrovía del río Uruguay; ahora hay un proyecto en Salto de un puerto de barcazas arriba de la represa de Salto Grande. Yo no lo conozco, pero no sé cómo se va a hacer después; si esa barcaza llega a Salto Grande y de allí se pasa a camiones, estaríamos en lo mismo, porque cuando se habla de los fletes, quiero decirles que el flete fluvial que se dice "Cuesta tanto" es porque no le ponemos la contrapartida de lo que cuesta arreglar una ruta. Y acá no estamos dejando a los camioneros sin trabajo; al revés, porque hoy en Fray Bentos a UPM entran doscientos noventa viajes de madera por día -reitero: doscientos noventa viajes por día-; en la nueva plana de UPM 2, van a entrar quinientos. Nunca le ponemos en el costo del transporte, el que corresponde al arreglo de la ruta, que cuesta US\$ 1.000.000 el kilómetro; es más o menos lo mismo ya sea si es hormigón o carpeta asfáltica.

Evidentemente, debemos ser conscientes, no se precisa ser master en Economía para darse cuenta dónde podemos incidir en la producción. La productividad anda muy bien, la tecnología agrícola- agropecuaria anda muy bien. En la lechería es donde tenemos más problemas, pero en el resto andamos volando.

Ahora, ¿en qué podemos ayudar? El tema salarios no se puede tocar; el tema impuestos es medio complicado; las tarifas públicas también son complicadas. ¿Dónde está el tema? En la logística. En esto es donde nosotros podemos ayudar a la producción. Si a nosotros, en vez de US\$ 36 la tonelada de soja nos cuesta US\$ 6, US\$ 30 por tonelada es mucha plata; además, tendríamos un impacto medioambiental mucho menor y desarrollaríamos a nuestros pueblos. Es injusto ver el puerto vacío. ¡Absolutamente! Los otros días se nos murió Sergio Sanguinetti, un trabajador portuario, peleando por una canasta, por el subsidio y los trece jornales -lo que no salió-, y tenemos el puerto ahí, entonces a nosotros nos rebela. Lo mismo le pasa a Paysandú y a todo el mundo.

Grosso modo es eso. Les vuelvo a agradecer la convocatoria y nos gustaría tenerlos siempre presentes, informados. La señora diputada Bottino sabe de las reuniones que se hicieron en las que se participó siempre.

SEÑOR REPRESENTANTE MORENO (Juan).- Gracias por venir, Omar "Tufi" Lafluf, intendente de Río Negro.

Para no redundar en todo lo que usted dijo, que es bien importante y que muchas veces no todos conocen, en la misma línea de apoyo quiero resaltar que hablamos de muchos planes nacionales, uno de los cuales es la logística, pero sin embargo no lo estamos encarando o lo estamos haciendo separadamente y no como un conjunto de cosas. Por ejemplo, estamos avanzando -ya lo hemos votado- en un Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales -muchos sueñan con volar dentro de Uruguay de una manera no muy cara para facilitar el traslado del norte a Montevideo- y ni qué hablar que también está lo que usted planteó con relación a los puertos. Teniendo en cuenta la realidad, y sin querer mirar hacia atrás para buscar culpables por no agarrar los temas con una visión a mediano y largo plazo, en este país es la segunda vez en la historia que tenemos un empuje muy grande no solo productivo, sino de precios de la producción; nuevamente, tenemos el motor a todo vapor. Entonces, más allá de la rentabilidad y del derrame que todos pretendemos que exista, aunque todavía no se nota -usted, como presidente del Comité, junto a los gobernadores e intendentes tienen una rica historia y experiencia-, debemos encarar estos temas como política de Estado, algo que no se ha hecho.

Dentro de ese plan de logística nacional que nos debemos, una de las preocupaciones que tenemos quienes andamos permanentemente en la ruta es la sobrecarga y el costo que estamos teniendo al remendar caminos vecinales y rutas

nacionales y departamentales. Sin duda que este tema de fortalecer una muy buena utilización del río no se ha evaluado. Estoy de acuerdo en que no solo está la producción, sino que puede haber mucho más. A Dios gracias podemos festejar en lo que refiere no solo a la producción tradicional, sino a que las no tradicionales siguen avanzando en nuestra zona. También en su momento -por qué no- puede llegar a hacerse realidad el hecho de que se pueda utilizar el río Uruguay. Todo esto hay que seguirlo trabajando. Hay que empezar a unir mucho más las cadenas.

A modo de comentario, si me hubieran consultado si permitía a las papeleras hacerse sus puertos, no se lo hubiera permitido. De todas maneras, hay que mirar para adelante.

Quiero hacer una consulta sobre algo que me preocupa y es si dentro de ese estudio está incluido el efecto real -o estimado- de la mano de obra, de la cantidad de trabajo que esto puede generar porque al final del día todo esto también, más allá de la eficiencia, de la logística, del mejor uso y de la disminución de costos para la producción, el trabajo es muy importante. Si se tiene estimada esa cifra, hay que fortalecerla; para cada uno de nosotros, que nos debemos a los departamentos del litoral, es bien importante poder avanzar en ese sentido. Creo que allí también hay que presionar por una falta de convencimiento, para que las cosas terminen funcionando bien.

A modo de ejemplo, se me viene a la cabeza una anécdota de por qué a veces no funcionan las cosas. En el año 2020, uno de los problemas con los contenedores de carne que no se podían cargar por Paysandú, era porque se cargaban allá y el que firmaba el papel no estaba y de Montevideo no se movía. El contenedor tenía que venir a Montevideo, bajarse, esperar que el señor firme y volver a subirse. Y que no hayas perdido el barco, porque si te agarraba el sábado, los sábados y domingos no trabajaban

Entonces, creo que habiendo empezado a conocer a fondo estos aspectos en esta tarea que me dieron en Paysandú el honor de realizar por este período, por no tener experiencia, por no manejar barcos ni estar en la industria de la exportación, verdaderamente creo que allí se empieza a encontrar por qué algunas cosas debemos encararlas, acelerarlas y fortalecerlas como un conjunto.

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- Me anoté porque 9 y 30 tengo que ir a otra comisión.

Quiero saludar al Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay, al intendente de Río Negro, nuestro compañero Omar Lafluf.

Acá hay algunas cuestiones que, por el paso del tiempo, nos obligan a reflexionar sobre cómo podemos llegar a una logística donde la producción salga de la manera más eficaz a los intereses de los pueblos, tanto el argentino como el uruguayo

Por ejemplo, cuando se habla del puerto seco de barcazas, en Salto, vienen por la Ruta N° 3 al Puerto de Montevideo. Cuando hablamos de los rolos, los megabuques de 90.000 toneladas los llevan de Fray Bentos, donde están los depósitos -vienen de la Ruta N° 90 y de allá arriba: Piedras Coloradas, Caja Bancaria y Caja Notarial-, hacia el puerto de Montevideo. Esa es nuestra realidad.

Más de una vez a mí se me ocurrió decir: "¿Habrá que ver por el lado de penalizar el cruce del Río Negro para que no le sea rentable pasar por el Río Negro y salir por los puertos cercanos?". No sé. Es una cuestión que a uno se le ocurre a veces sin tener en cuenta las colaterales. Debemos admitir que en los últimos años, inclusive cuando fueron concedidas las empresas multinacionales de plantas de celulosa -en realidad, el puerto de M'Bopicuá tiene que ver con una concesión a una zona franca que en aquel momento

era Ence; luego no quedó más zona franca, pero quedo el puerto-, fueron como US\$ 30.000.000 y recuerdo que Ence los dio a pérdida, en su momento, y después se transfirió a Montes del Plata.

La otra es la de UPM. Ahí había un problema. Nosotros planteamos por qué no se usaba el puerto oficial, pero bueno había que hacer una exportación porque es una zona franca, salir a la ruta, etcétera. Es decir, se ha intentado de varias maneras, a tal punto -al colega y amigo, diputado por Paysandú- que el Partido Colorado declaró persona no grata al ministro del Partido Colorado en ese momento, Lucio Cáceres. Lo declaró persona no grata porque concedió, en 10 kilómetros, dos puertos privados. Ya me voy a acordar del nombre del ministro. Aquí me lo acotan: Lucio Cáceres. Esta es la realidad que a uno le preocupa.

El señor intendente hacía mención a que recorría con el exintendente Terzaghi y las autoridades de la ANP. Todas las autoridades de la ANP han tenido una continuidad, tratando de facilitar. Siempre las hemos tenido arriba de todos estos procesos. Se fue de 18 o 19 a 25 de navegabilidad; Paysandú a 19. ¡US\$ 60.000.000! Ahora se vuelve a licitar porque Jan de Nul ya pasó los tres años. Y no tenemos en cuenta las dragas de la ANP, que bastantes dificultades tuvieron y que dragaron gran parte.

Se extendió el muelle de Fray Bentos y se hizo una brutal infraestructura en Paysandú también. El muelle de Fray Bentos se extendió 75 metros, se trajeron grúas, etcétera. En definitiva, se equipó. Y todo esto, ¿para qué? ¿Para que hoy tengamos que estar peleando un subsidio de una base de prestación para setenta trabajadores en Fray Bentos y treinta en Paysandú que tienen una gran expertise en el trabajo? Hizo aquel esfuerzo la empresa vinculada a la bandera paraguaya, que era Scaglia, que daba pena porque llegaba y no había nada para levantar. Después discontinuó el barco. Había otro barco en una situación parecida. Tenemos una dificultad.

Primera cuestión: después que pasó todo esto, me hago una autocrítica. Había un edil del Partido Colorado, Víctor Rodríguez, que era muy duro en las contiendas políticas y que cuestionaba la inversión de la extensión del muelle. Y yo muchas veces pienso: en los hechos, lo que decía Víctor era cierto. ¿Qué nos pasa? Hoy -y e insistido sobre la OPP que fue corriendo el plazo-, antes de cualquier decisión, el estudio de factibilidad es clave. Si no hay un compromiso previo de que se va a utilizar el sistema virtuoso del camión, el tren y lo fluvial, que es de interés nacional... Eso lo logra Concepción del Uruguay. Si hay un puerto beneficiado en todo esto, y no está mal, es Concepción del Uruguay. Lo que dice el doctor Lafluf es absolutamente cierto: ellos ven pasar por la Ruta Nº 14, General Artigas, los contenedores arriba de los camiones de la zona que más produce carne aviar; ellos se quejan de eso porque no les dan contenedores para el puerto.

Necesitamos un estudio de factibilidad, que lo habían corrido para el 30 de junio; se presentó mucha gente para hacerlo, pero no sé qué pasó. Veremos si se asignó o no cuando venga la OPP durante el tratamiento de la rendición de cuentas.

¿Por qué creo en eso? Está bien la voluntad, que siempre tuvo, del gobierno departamental de Río Negro, de Paysandú, respecto a la utilización de esos dos puertos y la sintonía con el lado argentino. Los argentinos utilizan Concepción del Uruguay con trenes, bajando desde Paraguay, a 28 kilómetros por hora. Arrancaron a 20 kilómetros por hora. Ahí hicieron una cuestión virtuosa y lograron una logística importante entre Concepción del Uruguay -que está igual que Fray Bentos-, que está a 25 pies de navegación, y el puerto de Ibicuy, que es de dragado natural pero de 34 pies sobre el Paraná. Alguien se tiene que beneficiar, no digo que no. Hoy en día se beneficia más el lado argentino.

Y quiero terminar con esto, que no es menor: uno insiste en que haya un compromiso previo porque, en definitiva, si Uruguay va a gastar lo que está gastando para tener que pagar subsidios de una base de prestación, algo falla. Y no olvidemos lo que les sale a los productores, como decía Lafluf, llevar de San Javier a Palmira.

Una vez conversaba con un hombre muy querido por todos nosotros, ya fallecido pobrecito, que tenía que ver con Copagran, acerca de toda la línea. Cuando uno habla de un radio de 100 kilómetros de Fray Bentos, mete hasta a la gente de... A la Ucrania uruguaya, que es la zona de Soriano. Uno planteaba: ¿hay posibilidad de que vía tren lleguemos al puerto de Fray Bentos? No la había, porque ellos van a Palmira.

En síntesis: hay dos o tres cosas a tener en cuenta. Primero, el estudio de factibilidad; segundo, que tenemos que ser muy precisos porque hemos llegado a un momento en el que la gente no nos cree, y esa es la dificultad mayor. Plata se ha puesto y ha habido políticas de Estado. Yo debo reconocer que los directorios desde el 2005 para acá, que tuvieron que ver con esa etapa de grandes inversiones, estuvieron y están siempre arriba de las cosas, pero los resultados nos aparecen.

No pretendo reducir las expectativas respecto a esto. Me parece que debemos exigir que se haga ese estudio y que haya un compromiso, porque, si no lo hay, podemos seguir haciendo grandes inversiones del lado uruguayo, que podrían destinarse a otra cosa que sí genere empleo y riqueza. Nos olvidamos que precisamos empleo y riqueza, y más en momentos como estos en los que se pasa para el otro lado de la frontera, pero también precisamos rentabilidad para el productor. Estamos hablando de que se generen condiciones que beneficien a todos.

Por ahí iba mi planteo.

Pido disculpas, pero debo retirarme, ya que viene la señora ministra de Economía y Finanzas a dar su informe por la rendición de cuentas.

SEÑORA REPRESENTANTE FAJARDO RIEIRO (María).- No voy a hacer preguntas. Solo quiero saludar al querido intendente de Río Negro y decirle que fue muy clara su exposición. Lo conocemos y lo queremos mucho y sabemos que la pelea que está teniendo junto a sus compañeros es por una mejor calidad de vida de los pueblos, de la gente, por trabajo, como creo que todos los gobernantes quieren, sean del partido que sean.

SEÑOR REPRESENTANTE COLMAN (Mario).- En la bancada de Colonia nos sentimos tocados en algunos comentarios. No puede decir el señor diputado Mendiondo que San Javier es Ucrania. Más conflicto no queremos...

(Hilaridad)

—Quiero saludar al queridísimo amigo, intendente, exlegislador -que está en una especie de pase en comisión-, a quien agradecemos su presencia hoy aquí. Lo felicito, además, porque me consta el trabajo, el empeño, la pasión, las ganas que le pone para defender no ya a su pueblo, sino al litoral todo, y también para mejorar el relacionamiento con Argentina que tanto sufrimiento costó, porque había familias en los dos lados. Celebro que ese relacionamiento haya mejorado, sobre todo con las provincias hermanas.

Mi intervención va en el sentido de reflexionar sobre la guerra de los puertos. Yo creo que existe la guerra de los puertos, y existe desde antes de que fuéramos patria. Y eso para mí tiene dos visiones: una local, regional, y otra internacional.

Ustedes dicen que compiten en los cereales con Nueva Palmira -y ahí me sale lo local-, pero lo cierto es que nosotros también competimos con Montevideo, y Montevideo, a su vez, con Argentina. Y la visión regional, que celebro, que se tiene con las provincias del Río Uruguay no necesariamente es la visión centralista que tienen Montevideo y Buenos Aires. Nosotros tenemos grandes problemas hoy por hoy, pero si sale el Canal Magdalena, Montevideo tendrá grandes problemas, y si los tiene Montevideo, también los tendremos en Nueva Palmira.

La visión de estrategia país debe tener contemplado un tema regional, local, para el mejor desarrollo de nuestros pueblos, pero sin perder de vista lo anterior.

Nosotros peleamos contra Montevideo porque el centralismo que hay y que siempre hubo es muy grande, pero existe también del lado argentino, con la permanente queja de las provincias respecto a Buenos Aires.

Agrego a la presentación del doctor Lafluf, que ha sido excelente, no perder de vista esa estrategia país en la que se nos va mucho. Creo que el camino es la hidrovía. Fortaleciendo a la hidrovía, al comercio con Bolivia y Paraguay, creo que podemos no solo mejorar la eficiencia y los costos de los productores uruguayos, sino también la producción para hacer sostenible y viable la hidrovía. Hoy todos hablan de la hidrovía pero sabemos que no se termina de desarrollar en los niveles que necesitamos para que los puertos más grandes derramen. Si llegan más cosas a Palmira, necesariamente derramará para otro lado, y así también con Montevideo.

Está bueno tener una visión local, pero sin perder de vista esa estrategia de país.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE DALMAO (Daniel).- Saludamos al intendente. Es un gusto participar de esta reunión. Somos del departamento de Salto.

Una aclaración sobre los estudios que se están haciendo para un puerto de barcasas en Salto. Consulté y me dicen que está previsto aguas abajo de la represa, en la zona de Corralitos. Ya hay avance en algunos estudios, pero faltan otros quizás más importantes, como el de impacto ambiental y el socioeconómico. Esta es una oportunidad para impulsar que los estudios avancen, ya que dependen más de la ANP que de la Intendencia de Salto.

Me disculpo pero deberé retirarme, ya que hoy concurre la señora ministra y su equipo por la rendición de cuentas a la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda.

SEÑOR REPRESENTANTE LORENZO PARODI (Eduardo).- Saludamos al intendente de Río Negro, doctor Lafluf, compañero de ruta en estas lides. Agradecemos su presencia y la información que nos ha dado.

Quiero agregar algún punto de vista.

Los procesos históricos se dan en determinadas oportunidades. Se tienen que arrimar varias ideas, varios pensamientos, para que las cosas salgan. Este es un momento propicio, en el que se están alineando los dos países que tienen como límite el Río Uruguay.

Comparto totalmente lo que decía el señor diputado Moreno acerca de la logística. La logística tiene que ser de todo el Río Uruguay. Tal vez para una naviera no sea rentable ir hasta Concepción del Uruguay y volver con medio barco vacío, pero puede recalar en otros barcos del lado uruguayo y llegar con la mercadería y el barco lleno.

En varias oportunidades hemos hablado acá de la salida de la mercadería, de lo que podemos sacar. Me gustaría preguntar al doctor Lafluf si se está manejando la posibilidad de lo que puede entrar, que sería la otra forma de mantener el puerto activo. Es decir, no atender solo a lo que podemos sacar, sino también a lo que podemos entrar a través del puerto.

Esta es la pregunta que quería formular.

SEÑOR REPRESENTANTE VIERA DÍAZ (Nicolás).- Es un gusto tener hoy en la Comisión a nuestro excolega, doctor Lafluf. Le agradecemos su intervención, que ha sido muy clara e ilustrativa, en algo que nos importa y mucho.

Esta Comisión que hemos constituido ha tenido y tiene un rol interesante por su espíritu. Hemos tratado de construir siempre colectivamente, más allá de las ideas que cada uno profesa, y lo hemos logrado creo que con buenos resultados. Nos une el interés general de dar fortalezas a determinadas políticas de Estado, y esta es una, claramente.

Hace un rato conversábamos con la señora diputada Reisch. Se hablaba de Nueva Palmira y el papel que tiene no solo para el departamento de Colonia, sino para el país todo, y es una cuestión que también refleja una política de Estado. Escuchábamos hablar al entonces ministro de Transporte, Jorge Sanguinetti, de la hidrovía. Siempre destaco que fue quien puso a Nueva Palmira en el mapa, en el kilómetro cero. Es también parte de un proceso de construcción de país, en una visión de la que hablaba el diputado Colman: somos puerto antes de ser patria; aquello de banda, frontera, pradera y puerto.

Entonces, desde ese punto de vista, es una cuestión interesante y necesaria. Más allá de la reflexión, en la que no voy a ahondar por razones de tiempo, quiero formular una pregunta: ¿Cuál es el rol que hasta el momento ha jugado la Cancillería uruguaya en todo esto? El intendente Lafluf mencionó que tuvo una reunión con el presidente, con el canciller pero, sinceramente, me parece que más allá del esfuerzo que la ANP hasta desde el punto de vista técnico debe realizar, es imprescindible conocer cuál es la postura y el accionar de nuestro gobierno en torno al vínculo con Argentina y esa cuestión bilateral que se da en algunas comunidades de frontera que escapa a cuestiones de dominio departamental y claramente debe tener una visión de nación.

Me parece trascendente, más allá del plan de factibilidad, saber cuáles son las acciones concretas que desde el gobierno, particularmente desde la cancillería, se están desarrollando, en caso de que Lafluf esté al tanto de ellas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Fue muy interesante e ilustrativa la presentación del doctor Lafluf, que nos dio elementos para seguir en una pelea que venimos teniendo en forma conjunta hace mucho tiempo.

Las inversiones a nivel país que se han realizado en los puertos han sido impresionantes. La construcción del Sistema Nacional de Puertos tenía esa intención: la complementariedad y no la competencia. Si seguimos reforzando la idea de Sistema Nacional de Puertos, vamos a evitar la competencia, porque los puertos son complementarios. Esta idea la hemos trabajado permanentemente quienes abordamos los temas de frontera y de integración.

Me parece muy bien que haya aclarado las declaraciones de una técnica que se publicaron en el diario local. A nosotros nos impactaron porque venimos haciendo un trabajo en forma conjunta, con la comunidad organizada, que en Paysandú es la Comisión Intersectorial Pro Puerto Ultramar de Paysandú (Cipup). Esa Comisión ha tenido un rol clave en el desarrollo del puerto de Paysandú desde antes del 2005, y nos

convoca permanentemente a los tres diputados del departamento a efectos de seguir planteando desafíos, porque han sido sus impulsores.

Cuando se habla de la integración de los pueblos, también la sociedad civil organizada juega un rol fundamental. En Paysandú, el rol de la Cipup ha sido trascendente en cuanto a no dejar caer ese puerto y, a su vez, a exigir a las autoridades a nivel nacional. El otro día nos reunimos con ellos y yo les recordaba cuando convocaban en el anterior gobierno al ministro de Transporte, Rossi, a las autoridades de la Administración Nacional de Puertos -a todo el Directorio, entre quienes estaba su actual presidente que era vocal en aquel momento- y exigían fuertemente las inversiones que eran necesarias, por ejemplo, los accesos al puerto de Paysandú que se tenían que hacer en la ciudad. Eso confirma que, en realidad, a nivel país se han realizado muchas inversiones y que tenemos que seguir trabajando para que no caigan.

Los datos que hoy manejó -que nosotros también los manejamos pero es importante que vengan de alguien que representa a un Comité que sabemos que está trabajando fuertemente en este tema-, para quienes desde los territorios también estamos haciendo el esfuerzo, son un apoyo para generar sinergia por el hecho de que vamos trabajando en el mismo sentido.

Le agradezco que haya hecho esta intervención que, en este caso, fue específica con respecto al dragado, a la importancia y relevancia de los puertos y a la logística, como también se hizo referencia acá.

También sabemos que el Comité de la Cuenca está trabajando otros temas. Lamentablemente, no nos va a dar el tiempo para desarrollarlos, pero nos gustaría que en otra oportunidad pudiéramos hablar al respecto, teniendo presente aquella actividad tan linda que tuvimos en el año 2019 en la CARU, donde estaba la mirada desde los territorios. Los gobiernos nacionales, los subnacionales, quienes representamos a nuestros pueblos, siempre hacemos el esfuerzo para lograr acuerdos, pero muchas veces tenemos dificultades para que esos acuerdos, que nos resultan a veces tan fáciles a quienes estamos en los territorios de un lado y del otro del río Uruguay, luego se concreten en acuerdos nacionales. Ahí es donde se nos dificulta un poco más, pero desde esta Comisión estamos haciendo un esfuerzo porque alguna idea que desde aquel momento planteábamos, como era tener un plan nacional estratégico de frontera y legislar al respecto, todavía es una cuestión pendiente que estoy convencida que ustedes también ven como necesaria

Mi intervención iba en ese sentido. Dejamos constancia de que nos gustaría seguir conversando sobre los otros temas en los que está trabajando el Comité.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- Primero que nada, el Comité hace un tiempo pasó a ser trinacional porque incorporamos a varios municipios de Brasil, en especial el de Barra de Quaraí, que está trabajando activamente. Tan trinacional se volvió que hace una semana hicimos el Primer Encuentro de Áreas Naturales Protegidas del litoral y fue trinacional. Además, vinieron expertos chilenos, peruanos, paraguayos. Tuvimos una reunión con el ministro interino de Ambiente y le planteamos que en aquellos temas de ambiente en los que pudiera tener intervención el Comité nos tuvieran en cuenta para analizar, aparte de la problemática que hay en cada departamento, un concepto mucho más general y global del ambiente.

Por lo tanto, estoy de acuerdo con la señora diputada Bottino en que hay otra cantidad de temas a tratar. También se habla del puente Monte Caseros- Bella Unión, que prácticamente está en las gateras para hacerse.

Con respecto a lo que planteaba el señor diputado Moreno, hay otro instituto que el país tiene, que es muy fuerte, que está trabajando mucho, que ha tenido muchísimas reuniones con ellos, principalmente por Fray Bentos, Río Negro. Me refiero al Inalog (Instituto Nacional de Logística), que está haciendo un trabajo enorme con Álvaro Olazábal como presidente. Es un trabajo muy grande y muy importante; sería bueno que un día pudieran tener una reunión con ellos porque el Inalog, en nuestro caso -hablo como intendente de Río Negro y no como presidente del Comité-, maneja lo que son los corredores económicos logísticos. Yo estoy trabajando en ese tema en Fray Bentos porque no es el puerto solo. Es el puerto como puerto libre, etcétera; ahora, nosotros tenemos un puente internacional por donde pasan quinientos camiones por día con contenedores de Chile, Paraguay, Bolivia, Brasil, Argentina. A 100 metros de la cabecera del Puente General San Martín, en Fray Bentos, está la ex zona franca de Río Negro vacía, con 9000 metros de galpones construidos, y a 9 kilómetros nosotros tenemos la propiedad de lo que iba a ser la planta de ENCE, en un fideicomiso con el Banco República para instalar un parque industrial. Entonces, en cuanto a logística, el Inalog es parte importante de eso.

El diputado Moreno decía que él no hubiese permitido los puertos. Quiero ser muy franco: conozco el tema. Hoy por hoy sé más de celulosa que de mi profesión de veterinario, pero cuando UPM 2 puso como condición el tren y el puerto, la condición que puso es logística. Y yo no sé si se hacía si no estaban las dos cosas, porque lo que se había dicho es que el tren ahorra 24% del costo del flete de la planta al puerto, y del puerto -estaba de acuerdo y lo defendía con los diputados de Río Negro- ¿por qué no salen por Fray Bentos? Porque no les sirve. Van a salir con barcos de 60.000 toneladas y esto es negocio. Acá nadie viene a hacer una inversión para solucionarme el desempleo a mí. Y el negocio tiene que servir, tienen que hacer plata y les tiene que ir bien. Entonces, no es buena voluntad; no alcanza con la buena voluntad que pueda tener cualquiera para llevar adelante estos temas.

En estos dos trabajos que les voy a dejar se menciona la demanda de mano de obra, la cantidad de gente que va a emplear, los diferentes transportes que se pueden hacer -madera, granos, lo que sea-; está muy bien hecho. Encabezó este grupo la gente de Concepción, pero después trabajaron todas las autoridades uruguayas y argentinas.

Tani decía que puede llegar el momento de tener que penalizar del Río Negro para abajo. Creo que un día se va a llegar a un plan nacional de transporte multimodal que va a decir: "Usted de acá a acá va a ir por ruta, de acá a acá va a ir por tren y de acá a acá va a salir por el río". Hoy no tenemos eso entonces andamos luchando todos los días con nuestra caminería departamental -no damos abasto-, las rutas nacionales y todo lo demás.

Hablaban también de la importancia de la ANP. No tenemos nada de qué quejarnos de ninguna de las ANP, tanto de cuando estaba Díaz ni ahora con Juan Curbelo. Permanentemente están tratando de dar una mano, de apoyar, de darle importancia a los puertos del litoral, de no quedarnos solamente con los puertos operativos fuertes que hoy tenemos, de hablar siempre de la complementariedad de los puertos. Yo me alegro un montón; tenía otra idea. Pensé que el puerto de barcazas era aguas arriba. Si es como dice el diputado de Salto, ahora pasa a ser imprescindible el dragado. Si el puerto de barcazas es aguas abajo de la represa, si se baipasea la represa -no sé cómo se hace- pasa a ser imprescindible el dragado porque se llega a Fray Bentos y se tranca.

Entonces, en cuanto a lo que se decía de la licitación que maneja la OPP, creo que se habían presentado varias empresas y que se había elegido como más económica una

que tenía algún otro problema; no sé si será necesario llamar de vuelta o no, lo voy a averiguar.

En cuanto a la guerra de puertos de la que hablaba Mario, estoy totalmente de acuerdo. O sea, hay que tener esa estrategia país y, a su vez, internacional.

Por último, con relación a lo que planteaba el diputado Lorenzo de la carga: sobre esto hablé de las conversaciones que hemos tenido con las autoridades portuarias de Bolivia que ya enviaron a la ANP un primer proyecto de contrato o de acuerdo, que está estudiando Jurídica de la ANP, y lo de Paraguay con respecto a la celulosa. Evidentemente, Paracel vino a ver Nueva Palmira y esta semana fueron a ver Fray Bentos; habrá que ver qué chance tiene cada uno y una posibilidad firme es que una parte se haga en Fray Bentos y se complete en Nueva Palmira, como se ha pensado siempre. El tema es que a veces los costos no cierran. Entonces, acá debemos tener bien claro que es un negocio y que, claramente, tiene que ser un negocio.

En cuanto al rol de la Cancillería, fuimos recibidos por el canciller Bustillo y a fin de mes hay una reunión que está promoviendo el gobernador Bordet, de Entre Ríos, con el canciller Bustillo, con el canciller Cafiero -él como gobernador de Entre Ríos; yo como presidente del Comité-, con el presidente de la CARU argentina y con el presidente de la CARU uruguaya.

Cuando digo que estamos en el mejor momento es porque en estos cargos hay gente que conoce y que ha sufrido con nosotros este tema. El presidente de la delegación argentina en la CARU es Lauritto, que fue intendente de Concepción del Uruguay. El gobernador de Entre Ríos es Gustavo Bordet, quien conoce este tema, luchó con nosotros desde 2010, siendo intendente y todo lo demás, lo que tampoco es algo menor ya que hoy por hoy tiene una afinidad con el presidente argentino. Además, hace una semana vino Frigerio -que dicen que puede llegar a ser gobernador de Entre Ríos- a visitar al presidente de la República, Luis Lacalle Pou. En esa instancia también se habló sobre este tema. Por eso digo que no deberíamos perder esta oportunidad de poder adelantar bastante en este tema.

Creo que contesté casi todo.

SEÑOR REPRESENTANTE ESTÉVEZ (Omar).- Para nosotros es un gusto y un honor escuchar al intendente de Río Negro, Omar Lafluf.

Quiero aclarar lo relativo al puerto de barcazas que él nombró. Se va a instalar en el lago -como le decimos- que se formó cuando se construyó la represa, o sea, al norte de la represa. Allí se van a construir depósitos aduaneros y también en la salida de Salto -en el lugar que llamamos La Gaviota- van a ir los más grandes depósitos de granos desde donde se van a distribuir a los puertos que están funcionando.

SEÑORA PRESIDENTA.- Le agradecemos, señor intendente y presidente del Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay, su presencia. Quedamos en contacto permanente tanto para cuando ustedes quieran venir a exponer a la Comisión como cuando nosotros entendamos pertinente el desarrollo de algunos otros temas que ustedes están tratando y que también a nosotros nos interesan.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- Muchísimas gracias por recibirme. En la próxima capaz que venimos algunos más. Me gustaría que viniera el gobernador, el intendente de Concepción del Uruguay, alguien de Barra de Quaraí, así que lo organizamos con tiempo y los visitamos.

(Se retira de sala el presidente del Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay)

SEÑORA REPRESENTANTE FAJARDO RIEIRO (María).- Quiero plantear la preocupación que transmití el otro día en el grupo de WhatsApp, en el que estamos todos, y que la señora presidenta contestó.

El hecho es que en la capital departamental de Soriano -supongo que puede pasar también en otros lugares de frontera- están volanteando puerta a puerta folletería con precios para que la gente vaya a comprar a la vecina orilla. No sé si desde acá podría salir algo para Aduana o para pedir que se extremen los controles.

También quiero aclarar que sea generalizado porque algunos por ahí están diciendo que están sacándole a la gente de Soriano porque es un expreso pedido de Fulano y de Mengano que saquemos todo. Nosotros estamos cuidando el comercio y, por ende, las fuentes de trabajo de la gente que labura en esos comercios. Ese era mi planteamiento; no sé si lo comparten o no, si lo han visto o si no.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE MORENO (Juan).- Nos duele. No hemos visto nada parecido en nuestro pago. Sí lo padecemos en las radios, donde permanentemente se muestran las ofertas tentadoras. Nos tiene bien preocupados y estoy con María en que si hay algo para hacer, para defender nuestro pago, nuestro comercio, a nuestra gente, me sumo. No se me ocurre ahora, rápidamente, qué podríamos hacer pero, verdaderamente, la situación argentina nos sigue pegando bien fuerte.

Por otra parte, aprovechando que el intendente nos tiró un buen dato y a veces nos falta información, sería bueno invitar a las autoridades del Inalog.

SEÑORA REPRESENTANTE REISCH (Nibia).- Nos preocupa lo que María nos ha trasladado, aunque es casi inevitable. No tenemos cómo controlar eso ni la difusión de estas promociones por las redes sociales. Sería importante tener un intercambio con las autoridades de la Dirección Nacional de Aduanas para saber qué están haciendo, cómo están trabajando, cómo están controlando. Además, podemos trasladarles la inquietud que tienen algunos legisladores que integran esta Comisión, ya que han sido receptivos de los reclamos del comercio de sus departamentos. Sería una buena instancia para plantear oficialmente esto y tener un intercambio acerca de su trabajo y, eventualmente, si algún legislador lo entiende del caso, pedir un control más estricto. Sería un interesante intercambio con la Dirección Nacional de Aduanas.

SEÑOR REPRESENTANTE COLMAN (Mario).- Acompaño la preocupación de la señora diputada Fajardo Rieiro, más allá de que sea de difícil solución.

Nosotros tenemos una antesala. Había políticas que complicaban inclusive antes de que sucedieran estas devaluaciones, que no es algo que Argentina quiera. Argentina ha tenido una política muy dura desde el punto de vista turístico para las vacaciones. Nos había pegado la devolución en una tarjeta creo que del 50 % de los gastos. Esto impactó directamente en el turismo nuestro. Si además del problema que ya teníamos de los argentinos que no iban a venir, le agregamos la diferencia cambiaria, veremos que es casi imposible encontrar un argentino en Uruguay, por lo menos en Colonia, que se nutre de ese público.

Entiendo la situación, y uno lo ve. Quizás en Colonia, por los costos del transporte o el pasaje, el que estaba definido a venir, venga, y no hay un intercambio de mercaderías, como puede ocurrir en un puente.

Destacamos y acompañamos la preocupación, pero no sé qué medidas podríamos tomar. Hoy hubo un cambio significativo: el peso bajó y no sé cómo seguirá, pero la diferencia siempre es mucha, no importa si el dólar está a 280, 260 o 180 pesos

argentinos. Pero no se me ocurre qué tipo de medidas podrían aplicarse; sí se puede pedir que las autoridades pongan ojo, sobre todo en el tema del ingreso. Es histórico: los cambios económicos en Argentina siempre han impactado, y no hemos encontrado la herramienta para abordarlos, más allá de algunas exoneraciones en el combustible y alguna otra cosa.

SEÑOR REPRESENTANTE LORENZO PARODI (Eduardo).- Coincido con todo lo que han manifestado y tampoco encuentro solución. Lo que se está vaticinando es que esto va a empeorar y que a fin de año el dólar tendrá un valor de entre 350 y 400 pesos argentinos. Es lo que se está vaticinando, pero no lo podemos combatir con nada. Hay una diferencia que hoy es abismal y que a fin de año será terrible.

Tuvimos alguna reunión con las autoridades de Aduanas y nos dijeron que se instauraron los mecanismos de pasar cada quince días, de la limitación de kilos; personal hay, porque se ha trasladado de otras zonas. En ese sentido, Aduanas se ha movido. Lo que está medio enlentecido es la parte de Migraciones.

Yo tengo mucha fe en las comisiones que se han formado de ambos lados, no solo para facilitar el transporte, sino para tratar estos temas, que ya están sobre la mesa.

No encuentro una solución. Ni siquiera la importación de algunos productos del lado argentino llegaría a solucionar el tema.

SEÑORA REPRESENTANTE FAJARDO RIEIRO (María).- Detrás nuestro está el centro comercial. Se encuentra presente el diputado Malán Castro, con quien hemos mantenido reuniones junto a las autoridades del centro comercial de Soriano también.

No queremos que esto sea una lucha de pobres contra pobres, está claro, pero quizás una charla con las autoridades de Aduanas estaría bien.

Es muy cierto lo que dice el diputado Lorenzo Parodi: tuvimos una reunión con la gente de Aduanas en Fray Bentos, donde nos dijeron que no tenían personal y cuando vinieron acá nos dijeron que sí lo tenían. En fin, algo podemos hacer. No hay peor gestión que la que no se hace. Detrás de esto hay un centro comercial y empleados que van a quedar sin laburo, hay prestaciones que tendrá que brindar el Estado a través de seguros de paro y ampliaciones de seguros de paro, y es un efecto dominó. Les agradezco a los compañeros por el apoyo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si están de acuerdo, propongo enviar la versión taquigráfica a la Comisión Intersectorial Pro Puerto Ultramar de Paysandú (Cipup).

En cuanto a lo planteado por la señora diputada Fajardo Rieiro, dejamos constancia de que estamos de acuerdo con su planteo y que tenemos la misma preocupación. Propongo enviar la versión taquigráfica a los centros comerciales de los departamentos de los integrantes de esta Comisión.

El diputado Moreno planteó convocar en una próxima sesión al Inalog. Queda para coordinar.

Si están de acuerdo, propongo suspender la siguiente reunión de la Comisión, en función de que estamos todos abocados a la rendición de cuentas.

Nos queda ir preparando las salidas de la Comisión a los distintos departamentos, que ya habíamos acordado. No nos han enviado las agendas para coordinar.

SEÑOR REPRESENTANTE MORENO (Juan).- Solicito que se envíe por mail el informe que dejó el intendente Lafluf.

SEÑORA PRESIDENTA.- Desde Secretaría se va a escanear y se va a mandar por mail a cada uno.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠