

Bacchetta, Víctor Leteo, "Puerto de aguas profundas en Uruguay", *EcoPortal*, Buenos Aires, Argentina, 05 de septiembre de 2012.

Consultado en:

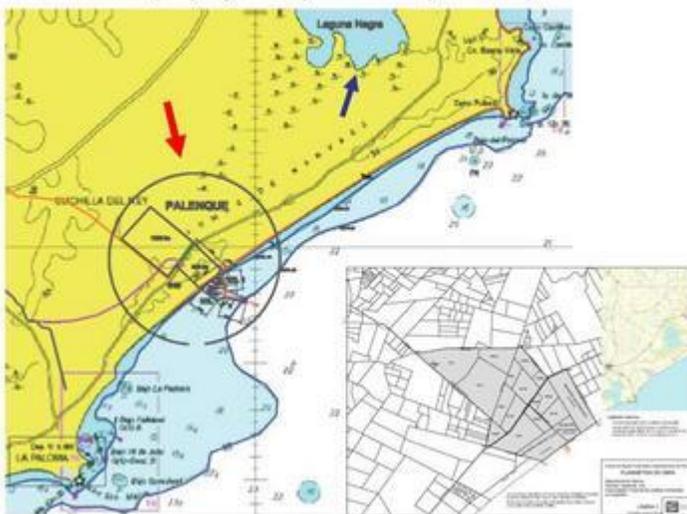
http://www.ecoport.com.ar/Temas_Especiales/Contaminacion/Puerto_de_Aguas_Profundas_en_Uruguay

Fecha de consulta: 04/09/2013.

DORÁNDOLE LA PILDORA A ARATIRÍ

Alertan sobre los impactos negativos de esa obra sobre el medio ambiente y el turismo de la región y carece de la justificación básica de cualquier puerto, las cargas potenciales para transportar, que se reducen a la producción de hierro de Aratirí, cuando este proyecto no ha sido aprobado y enfrenta gran resistencia social.

Localización (mapa general y zona de implantación)



"UNA OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE. Una gestión integral planificada y el manejo sostenible del territorio y del medio ambiente. La construcción participativa de una visión compartida en el paradigma del desarrollo sostenible. El PAP, un proyecto con un horizonte temporal de al menos 50 años, es un desafío a los principios de la equidad intergeneracional."

En esta presentación del puerto de aguas profundas (PAP) por la Presidencia de la República la terminología "políticamente correcta" es impecable. Pero se vuelve retórica vacía si se analizan los informes técnicos de la Comisión Interministerial (CIPAP) que fundamentó la propuesta. Analizaremos brevemente los estudios incluidos en el documento "Avances en el análisis de localización", del 8 del mes en curso, divulgado a través de la Web presidencial.

Las cartas marcadas

La primero que llama la atención en la introducción a los informes técnicos es el reconocimiento de que los mismo se realizaron con unas "hipótesis de partida" (citas textuales): "[Uruguay](#) ha definido que la realización de un puerto de aguas profundas, por tantas décadas anhelada, es estratégica, viable y necesaria, por lo tanto a los efectos de este análisis se considera que es una certeza que habrá un puerto. Y agrega lo siguiente: "Se seleccionaron 5 potenciales sitios de instalación del puerto de aguas profundas: La Paloma, El Palenque, Puerta del Sol, La Esmeralda y La Angostura".

¿Dónde se encuentra registrado que [Uruguay](#) tomó esa decisión? ¿Se hizo alguna consulta a la ciudadanía al respecto? ¿Fue consagrado por algún pronunciamiento electoral o, al menos, por alguna decisión del Poder Legislativo? Nada de esto, es una técnica disuasiva presentar las decisiones propias como surgidas del consenso o el acuerdo nacional.

Esto quiere decir, nada menos, que a los técnicos a los que les pidieron los informes sobre el PAP se les planteó una definición política previa: 1) habrá puerto, si o sí; y 2) evalúen dentro de estas 5 localizaciones cuál puede ser la más favorable. Esto iba dirigido a lograr un resultado previsible. Una vez definida la propuesta de que el PAP se localice en el tramo de la costa oceánica que va del Palenque a Puerta del Sol, el informe lo expresa así:

"La decisión de localizar el Puerto de Aguas Profundas en el área mencionada fue suscrita por todos los técnicos que realizaron los informes sectoriales y las instituciones que representan (para los casos que corresponde) incluyendo los ministerios que conforman la CIPAP"(sic).

Un nuevo argumento disuasivo para aislar a los críticos. Aunque esta sea la imagen deseada, una simple lectura de los informes muestra que las conclusiones de la CIPAP, que fundamentaron la decisión del Poder Ejecutivo, contradicen la opinión de varios técnicos consultados.

El enfoque ambiental

Por ejemplo, en el informe sobre la temática ambiental que analizó los posibles impactos de una obra de estas características sobre la biodiversidad y los ecosistemas de la costa rochense, el biólogo Álvaro Soutullo expuso los siguientes aspectos a ser tenidos en cuenta:

++ La construcción de un puerto de aguas profundas en esta región genera una fuerte presión sobre los valores ambientales de la región, por lo que independientemente de la localización seleccionada, la construcción de un puerto de estas características en la zona costera de Rocha se considera altamente desfavorable desde el punto de vista ambiental.

++ La construcción del puerto tiene costos en términos del funcionamiento ecológico del sistema y su capacidad de (...) brindar servicios ecosistémicos como los que sostienen la actividad pesquera y el turismo. Por lo tanto, entre los costos de oportunidad de la construcción de un puerto es necesario considerar aquellos asociados a la pérdida de oportunidades de impulsar modelos de desarrollo basados en la explotación de sus atractivos naturales.

++ A estos impactos directos en la zona ocupada por el puerto y la ciudad portuaria, se sumarán impactos indirectos y difusos en el territorio circundante y en las rutas de acceso, modificando significativamente la estructura territorial a decenas de kilómetros del área portuaria.

Soutullo destaca finalmente el carácter preliminar del informe donde no se pudieron analizar los potenciales impactos de la liberación de contaminantes o la introducción de especies exóticas invasoras ni los cambios en la estructura territorial de la región y los

impactos locales sobre, por ejemplo, la estabilidad del suelo o la deposición de efluentes y residuos sólidos.

El informe del Coordinador General del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), Guillermo Scarlatto, tiene el valor ético de dejar constancia de las cuestiones que no discute: "Se asume que un puerto de aguas profundas, en esta etapa del desarrollo del país, es deseable y viable. Se asume además que el puerto es multipropósito"(sic).

La visión del turismo



El informe del eje temático turismo, que estuvo a cargo de asesores del ministerio respectivo, resalta el creciente valor económico y social de esta actividad en el país:

++ "El turismo figura como una de las más importantes actividades económicas de [Uruguay](#), ocupando el 8% de la mano de obra activa del país".

++ "Los ingresos de divisas por Turismo en 2010 han representado un 18,6% sobre las exportaciones del Total de Bienes, verificándose una tendencia creciente desde 2003 a 2010. La cifra de Ingresos por Turismo fue en 2010 de 1496,4 millones de dólares corrientes, constituyendo el segundo rubro de exportaciones del país, detrás de Animales vivos y productos del reino animal (2158,9 M), superando al Arroz (386,1 M), las Lanás (198,8 M) y los Cueros (235,4 M)".

Los impactos potenciales del PAP sobre el turismo son evaluados en este informe sobre tres agrupamientos balnearios: 1) La Paloma y La Pedrera; 2) Punta del Diablo, Parque Santa Teresa y La Coronilla; y 3) Cabo Polonio, Barra de Valizas y Aguas Dulces. La conclusión es:

++ "Se entiende que se debe preservar la actividad turística y la capacidad de atracción turística de estos tres agrupamientos urbano-balnearios. (...) Se entiende que un PAP tal como se visualiza no es compatible con la actividad turística y el carácter balneario de éstos, tanto por la intensidad de las dinámicas y flujos que implica, por las externalidades ambientales y territoriales, y por la magnitud de las transformaciones: se entiende que un PAP no solamente competiría por los espacios del turismo, sino que desplazaría la actividad a otras áreas".

Considerando el conjunto de los informes, solo el sitio Puerta del Sol tiene una valoración positiva desde el ángulo del turismo, por ser una zona casi deshabitada, y este lugar comparte con El Palenque la condición favorable de tener más cerca la profundidad de 20 metros que no requiere dragado ni canales de acceso. En los restantes aspectos, los cinco sitios analizados presentan evaluaciones que van de "ligeramente desfavorable" a "altamente desfavorable".

Aún en el tramo costero Puerta del Sol - El Palenque, en el informe sobre dinámica costera del ingeniero Piedra-Cueva se señala que: "Se requiere efectuar estudios batimétricos (profundidad de lugar), geotécnicos, de clima de olas y corrientes y de dinámica costera, con el objeto de analizar con mayor detalle la viabilidad de proyecto en este punto de emplazamiento"(sic).

Justificación esencial

Frente a este panorama, el argumento obvio de los impulsores del PAP será que toda obra tiene impacto, que toda acción del ser humano afecta al ambiente. Pero ante este hecho innegable, además de demostrar que la magnitud y la escala de los impactos puede ser

sustentable, lo que hay que mostrar es que el daño vale la pena, que al impacto lo justifican los beneficios que nos trae. Al llegar a este punto, la pobreza del informe de la CIPAP es mayor aún.

En efecto, ¿cuáles son las preguntas básicas para justificar la necesidad de un nuevo puerto? ¿Cuáles son las cargas que lo justifican? ¿Qué tipo de puertos son necesarios para atender esas necesidades? ¿Tenemos lugares apropiados, desde el ángulo geográfico, económico, social y ambiental para construir un puerto de tales características en [Uruguay](#)? En el informe de la ingeniera Beatriz Tabacco, Directora Nacional de Planificación y Logística del MTOP, se incluye un cuadro con las estimaciones de la demanda de carga proyectada para el PAP, una vez que este haya alcanzado su madurez, estimada en unos 20 años. La demanda de carga del Uruguay se reduce a dos rubros: 16 millones de toneladas de hierro de Aratirí y 1,4 millones de toneladas de granos que provendrían de la región noreste del país.

No se sabe por qué a Aratirí le rebajaron dos millones de toneladas de lo que propone la minera - un millón más o menos es algo muy significativo -, pero aquí surge otra de las singularidades del informe de la CIPAP: da por descontado que el proyecto Aratirí se ejecuta tal como lo propone la empresa, cuando el mismo está todavía en proceso de evaluación por la Dinama y enfrenta una oposición social significativa que lo considera altamente perjudicial para el Uruguay.

El otro rubro nacional es el de la posible producción de granos en una región a la que no le es rentable la salida por el puerto de Nueva Palmira. Hay un proyecto específico para encarar este problema: un puerto en la desembocadura del río Tacuarí en la Laguna Merim por donde podría salir esa producción hacia Brasil. El pasado mes de julio se realizaron dos audiencias públicas, una con el MTOP y otra con la Dinama, que muestran los avances de este proyecto.

Fuera de estos dos rubros, los 40 millones de toneladas de demanda potencial del PAP a partir de la producción de hierro y granos de Argentina, Bolivia y Brasil, son simples

especulaciones. Se da por descontado el desplazamiento de los puertos de Río Grande y de Buenos Aires, incluso con apelaciones propagandísticas al orgullo nacional de los uruguayos. De este gran escenario, lo único que queda en pié para justificar el lanzamiento del PAP es el proyecto Aratirí.

Un giro de 360 grados

Resulta entonces que, tras un largo periplo de informes, discusiones y decisiones, lo que tenemos delante nuestro hoy es, otra vez, la terminal portuaria de Aratirí. Solo se modifica el lugar, en vez de localizarla en La Angostura, el gobierno la prefiere en El Palenque. Y como el proyecto Aratirí tiene una viabilidad de corto plazo, estrechamente vinculada a la coyuntura especulativa con los precios del hierro, hay que acelerar por todos los medios posibles su concreción.

Aquí es donde las decisiones del Poder Ejecutivo adoptan un ritmo febril porque la CIPAP estima que para asegurar la viabilidad del proyecto Aratirí hay que firmar en un plazo no mayor de cinco meses el contrato de usuario del PAP, para que la minera comience a construir su terminal. El intento de hacer aprobar en 30 días la habilitación del puerto en el Parlamento generó una fuerte resistencia de la oposición y está discutiéndose ahora como proyecto de ley común.

Paralelamente, sin la aprobación de la ley, la presidencia decidió la expropiación, por causa de utilidad pública y de ocupación urgente, de 458 predios en la zona de El Palenque, a lo que se sumó el anuncio de expropiación de 4.000 hectáreas adicionales. En forma simultánea, el MTOP convocó a sesiones de Data Room con las empresas interesadas en participar del proyecto del PAP bajo el régimen previsto por la ley de participación público-privada (PPP).

Al proponer este régimen, la CIPAP observó que si el Estado siguiera el procedimiento normal de adjudicación de una concesión de PPP, le insumiría un plazo de 15 a 20 meses. Para "superar esta dificultad", la comisión sugirió que, mediante una reglamentación, se

establezca que " los estudios previos necesarios para comenzar el proceso por la ley de PPP son los estudios ya realizados por la Comisión Interministerial"(sic). Estos que acabamos de analizar.

El procedimiento para adjudicar la gestión del PAP comienza con la firma de un acuerdo de PPP entre el MTOP y la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND). Luego, la CND crea una SPV (sociedad anónima de propósito especial) cuyo objetivo es firmar el contrato de usuario del PAP con Aratirí. Paralelamente, a través del "diálogo competitivo" entre las firmas interesadas, la SPV adjudicará el contrato de PPP definitivo. El actor privado elegido deberá respetar el contrato de usuario firmado por la SPV con Aratirí y recibirá el 100% de las acciones del PAP.

Los pasos descriptos, extraídos de las bases del Data Room convocado por el MTOP, evidencian las etapas fundamentales previstas por el gobierno para la implementación del PAP. El primero es asegurarle a Aratirí la pronta firma del contrato de usuario del PAP, sin ninguna interferencia de otras empresas interesadas en el proyecto. El segundo es que el futuro visualizado para el PAP consiste en pasarlo a manos del sector privado, o sea, la privatización total.

Reflexiones finales

Desde el ángulo del desarrollo del Uruguay, salvo por la demanda potencial de carga del proyecto de Aratirí, cuyos beneficios para el país están lejos de ser demostrados, los informes de la CIPAP no son suficientes para justificar la necesidad de un puerto de aguas profundas en la costa de Rocha si se tienen en cuenta los perjuicios que traería para la preservación de los recursos naturales, el desarrollo del turismo en la región y la calidad de vida de sus habitantes.

Los informes técnicos presentados como fundamento de la propuesta fueron sometidos a una definición política previa de que habría un PAP y a elegir entre 5 localizaciones predeterminadas. No obstante, la evaluación de los informes técnicos sobre los impactos de

un PAP en el medio ambiente y el turismo son notoriamente desfavorables, además de señalar que se requiere una serie de estudios físicos reales para tomar una decisión de esa envergadura.

A pesar de todo ello, el Poder Ejecutivo asume la recomendación de la Comisión Interministerial que considera suficientes esos informes para cumplir con los estudios previos requeridos por ley para adjudicar una Concesión de PPP portuaria a la empresa Aratirí. En resumidas cuentas, a la falta de fundamentos y de respaldo técnico, se agregan procedimientos irregulares desde el ángulo legal e institucional para justificar y acelerar la ejecución del PAP. Ecoportal.net