



República Oriental del Uruguay

DIARIO DE SESIONES



CÁMARA DE REPRESENTANTES

26ª SESIÓN

PRESIDEN LOS SEÑORES REPRESENTANTES

MAESTRO ROQUE ARREGUI
(Presidente)

Y DOCTOR ALBERTO CASAS
(1er. Vicepresidente)

ACTÚAN EN SECRETARÍA LOS TITULARES DOCTOR JOSÉ PEDRO MONTERO Y ESCRIBANO ALBERTO BENSIÓN
Y LA PROSECRETARIA DOCTORA MARGARITA REYES GALVÁN

Texto de la citación

Montevideo, 2 de julio de 2009.

LA CÁMARA DE REPRESENTANTES se reunirá en sesión ordinaria, el próximo martes 7, a la hora 14, para informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

- ORDEN DEL DÍA -

- 1º.- Comisión Permanente del Poder Legislativo. (Elección de miembros para el Quinto Período de la XLVI Legislatura). (Artículo 127 de la Constitución).
- 2º.- Comisión Administrativa del Poder Legislativo. (Elección de miembros para el Quinto Período de la XLVI Legislatura). (Ley N° 16.821, de 23 de abril de 1997).
- 3º.- Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas). (Carp. 3292/009). Rep. 1578
- 4º.- Topes de endeudamiento del sector público. (Modificación de la Ley N° 17.947). (Carp. 3294/009). (Informado). Rep. 1580 y Anexo I

JOSÉ PEDRO MONTERO ALBERTO BENSIÓN
S e c r e t a r i o s

SUMARIO

	Pág.
1.- Asistencias y ausencias	5
2.- Asuntos entrados	5
3.- Proyectos presentados	7
4 y 6.- Exposiciones escritas	10, 11
5.- Inasistencias anteriores.....	10

MEDIA HORA PREVIA

7.- Solicitud de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas realice mejoras en una explanada del puerto de Nueva Palmira. — Exposición del señor Representante Asqueta Sónora	12
8.- Firma de un Convenio Marco entre el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, el Instituto Nacional de Colonización y la Intendencia Municipal de Florida. — Exposición del señor Representante Maseda	14
9.- Medidas adoptadas y a adoptar en favor de los micro y pequeños empresarios. — Exposición del señor Representante Yanes.....	15
10.- Diferencia en la actitud del Gobierno y de un candidato a la Presidencia de la República en cuanto a la captación de inversiones para actividades productivas. — Exposición del señor Representante Asti	16
11.- Últimos emprendimientos del Gobierno Nacional y de la Intendencia Municipal en el departamento de Salto. — Exposición de la señora Representante Cocco Soto	17
12.- Situación del Grupo Habitacional "Parque Rodó", de la ciudad de Artigas. — Exposición del señor Representante Texeira	18

CUESTIONES DE ORDEN

14.- Aplazamientos	31
13, 16 y 18.- Integración de la Cámara	19, 41, 62
26.- Levantamiento de la sesión.....	80
13, 16 y 18.- Licencias.....	19, 41, 62
19.- Prórroga del término de la sesión	63
23.- Urgencias	68

VARIAS

21.- Comisión Investigadora para estudiar y pronunciarse sobre legalidad, oportunidad y conveniencia de gastos realizados por determinados Entes Autónomos y Servicios Descentralizados entre el 1° de marzo de 2000 y el 1° de marzo de 2005. (Prórroga de plazo).....	65
---	----

ORDEN DEL DÍA

15, 17, 20, 22 y 25.- Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas). Antecedentes: Rep. N° 1578, de junio de 2009. Carp. N° 3292 de 2009. Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. — Aprobación. Se devolverá al Senado	31, 44, 63, 65, 73
— Texto del proyecto aprobado	78

24.- Villa Rodríguez, departamento de San José. (Declaración de feriado laborable cada 19 de julio y feriado no laborable el día 17 de julio de 2009, con motivo de celebrarse los 100 años de su categorización como pueblo).

Antecedentes: Rep. N° 1529, de marzo de 2009. Carp. N° 3157 de 2009. Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración.

- Aprobación. Se comunica al Senado..... 68
- Texto del proyecto aprobado 73

1.- Asistencias y ausencias.

Asisten los señores Representantes: Pablo Abdala, Washington Abdala, Pablo Álvarez López, José Amorín Battle, Beatriz Argimón, María Argüello, Roque Arregui, Miguel Asqueta Sónora, Alfredo Asti, Carlos Baráibar, Manuel María Barreiro, Julio Battistoni, Gloria Benítez, Juan José Bentancor, Gustavo Bernini, Daniel Bianchi, José Luis Blasina, Sergio Botana, Eduardo Brenta, José Carlos Cardoso, Alberto Casas, Hebert Clavijo, Alba M. Cocco Soto, Roberto Conde, Beatriz Costa, Mauricio Cusano, Javier Chá, Richard Charamelo, Juan José Domínguez, David Doti Genta, Heber Duque, Gustavo A. Espinosa, David Fernández, Julio César Fernández, Martín Fernández, Luis José Gallo Imperiale, Carlos Gamou, Jorge Gandini, Javier García, Daniel García Pintos, Nora Gauthier, Carlos González Álvarez, Rodrigo Goñi Romero, Óscar Groba, Diego Guadalupe, Gustavo Guarino, Uberfil Hernández, Doreen Javier Ibarra, Pablo Iturralde Viñas, Luis Alberto Lacalle Pou, Fernando Longo Fonsalías, Guido Machado, Jorge Machiñena, José Carlos Mahía, Daniel Mañana, Rubén Martínez Huelmo, Carlos Maseda, Carlos Mazzulo, Gonzalo Mujica, Pablo Naya, Gonzalo Novales, Lourdes Ontaneda, Jorge Orrico, Edgardo Ortuño, Miguel Otegui, Ivonne Passada, Daniela Payssé, Daniel Peña Fernández, Darío Pérez Brito, Esteban Pérez, Nelson Pérez, Mario Perrachón, Enrique Pintado, Mauricio Piquerez, Iván Posada, Jorge Pozzi, Juan A. Roballo, Edgardo Rodríguez, Nelson Rodríguez Servetto, Jorge Romero Cabrera, Javier Salsamendi, Raúl Servetto, Juan C. Souza, Gonzalo Teixeira, Hermes Toledo Antúnez, Daisy Tourné, Mónica Travieso, Jaime Mario Trobo, Carlos Varela Nestier, Álvaro Vega Llanes y Horacio Yanes.

Con licencia: Bertil R. Bentos, Gustavo Borsari Brenna, Germán Cardoso, Federico Casaretto, Silvana Charlone, Álvaro Delgado, Carlos Enciso Christiansen, Tabaré Hackenbruch Legnani, Álvaro F. Lorenzo, Aníbal Pereyra, Pablo Pérez González, Luis Rosadilla, Dardo Sánchez Cal y Homero Viera.

Faltan con aviso: Álvaro Alonso, Juan José Bruno, Rodolfo Caram, Julio Cardoso Ferreira, Sandra Etcheverry y Adriana Peña Hernández.

Sin aviso: Orlando Lemes y Francisco Sanabria.

Actúan en el Senado: Antonio Gallicchio, Alberto Perdomo Gamarra, Víctor Semproni y Héctor Tajam.

2.- Asuntos entrados

"Pliego N° 352

PROMULGACIÓN DE LEYES

El Poder Ejecutivo comunica que, con fecha 26 de junio de 2009, ha promulgado las siguientes Leyes:

- N° 18.506, por la que se aprueba el Acuerdo de Admisión de Títulos, Certificados y Diplomas para el Ejercicio de la Docencia en la Enseñanza del Español y del Portugués como Lenguas Extranjeras en los Estados Partes, suscrito por los Estados Partes del Mercosur, el 20 de junio de 2005. C/3135/009
- N° 18.507, por la que se establece el procedimiento aplicable en las causas judiciales originadas en relaciones de consumo comprendidas en la Ley N° 17.250, de 11 de setiembre de 2000. C/3268/009

- Archívense

DE LA PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL

La Presidencia de la Asamblea General destina a la Cámara de Representantes los siguientes proyectos de ley, remitidos con su correspondiente mensaje por el Poder Ejecutivo:

- por el que se aprueba la Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal, correspondiente al ejercicio 2008. C/3337/009
- A la Comisión de Presupuestos, integrada con la de Hacienda
- por el que se regula la actividad del corredor inmobiliario. C/3339/009
- A la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración
- por el que se complementan las normas de la Ley N° 18.391, de 24 de octubre de 2008, sobre subsidio por desempleo de los ex trabajadores de la empresa FIBRATEX S.A. que se desempeñan o se han desempeñado en la empresa Niralan S.A. C/3340/009

- A la Comisión de Legislación del Trabajo

DE LA CÁMARA DE SENADORES

La Cámara de Senadores remite el proyecto de ley, aprobado por dicho Cuerpo, por el que se establecen normas relacionadas con la abreviación de los procesos laborales. C/3341/009

- A la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración

La citada Cámara comunica que, en sesión de 1º de julio de 2009, ha sancionado el proyecto de ley por el que se autoriza al Instituto Nacional de Carnes a conceder quitas y a reducir recargos e intereses por mora, a efectos de facilitar el cobro de las multas.

C/3174/009

- Téngase presente

INFORMES DE COMISIONES

La Comisión de Hacienda se expide sobre el proyecto de ley por el que se modifica la Ley Nº 17.947, de 8 de enero de 2006, por la que se determina la fijación de los topes de deuda para el sector público.

C/3294/009

- Se repartió con fecha 2 de julio

COMUNICACIONES GENERALES

La Suprema Corte de Justicia remite oficio del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Penal de 18º Turno por el que solicita el desafuero del señor Representante Alberto Casas.

C/3342/009

- A la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración

La Junta Departamental de Rocha remite copia del texto de la exposición realizada por un señor Edil, sobre una denuncia por malos tratos radicada por un señor ciudadano ante el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Penal de Rocha.

C/25/005

- A la Comisión de Derechos Humanos

COMUNICACIONES DE LOS MINISTERIOS

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social contesta el pedido de informes del señor Representante Jaime Mario Trobo, sobre la presunta vinculación de un señor ciudadano con el Instituto Nacional de Alimentación u otra dependencia del citado Ministerio.

C/3280/009

El Ministerio de Relaciones Exteriores acusa recibo de las siguientes exposiciones realizadas:

- por el señor Representante Washington Abdala, en sesión de 3 de junio de 2009, por la que propone recurrir a la Organización Mundial del Comercio, por la obstrucción de exportaciones de artículos uruguayos a la República Argentina S/C
- por el señor Representante Víctor Semproni, en sesión de 9 de junio de 2009, por la que hace una propuesta en el sentido de facilitar a las Intendencias Municipales de todo el país equipos para la perforación de pozos, para enfrentar la sequía. S/C

- por el señor Representante Hermes Toledo, en sesión de 2 de junio de 2009, referida a la conmemoración, el 30 de octubre del año en curso, del centenario de la firma del Tratado de la Laguna Merín y el Río Yaguarón. S/C

El Ministerio de Salud Pública contesta la exposición escrita presentada por el señor Representante Dardo Sánchez Cal, sobre el costo del transporte que deben afrontar las funcionarias de enfermería que desempeñan tareas en la localidad de Vergara. C/22/005

El Ministerio de Economía y Finanzas contesta los siguientes pedidos de informes:

- del señor Representante Carlos Enciso Christiansen, relacionado con la adquisición de equipos informáticos para el Banco de la República Oriental del Uruguay. C/3137/009
- del señor Representante Luis Alberto Lacalle Pou, acerca de licencias, sumarios y destituciones de funcionarios motivados por licencias por enfermedad de origen psiquiátrico. C/3238/009

- A sus antecedentes

PEDIDOS DE INFORMES

El señor Representante José Carlos Cardoso solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sobre el deterioro constatado en el tramo de la Ruta Nacional Nº 19, comprendido entre el pueblo San Luis y el empalme con la Ruta Nacional Nº 15. C/3331/009

El señor Representante Julio Cardozo Ferreira solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Industria, Energía y Minería, con destino a la Administración Nacional de Telecomunicaciones, relacionado con la interrupción del servicio de comunicación móvil Ancel y del servicio de internet, constatado el pasado 28 de junio. C/3332/009

- Se cursaron con fecha 1º de julio

El señor Representante Dardo Sánchez Cal solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Educación y Cultura, con destino al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, acerca de las actividades que se desarrollan en la Escuela Nº 60 de Arrozal Treinta y Tres. C/3333/009

El señor Representante Andrés Abt solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Salud Pública, referente a las infecciones y fallecimientos constatados a causa del virus de gripe H1N1 en nuestro país. C/3334/009

El señor Representante Jorge Romero Cabrera solicita se cursen los siguientes pedidos de informes:

- al Ministerio de Industria, Energía y Minería, y por su intermedio a la Dirección Nacional de Minería y Geología, sobre el monto y destino de las sumas percibidas por la explotación de yacimientos minerales en el departamento de Rivera. C/3335/009
- al Ministerio de Economía y Finanzas, relacionado con los comercios habilitados para operar en régimen de Free Shop en el departamento de Rivera. C/3336/009

- Se cursaron con fecha 2 de julio

El señor Representante Juan José Domínguez solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, acerca de la reparación y compra de coches por parte de la Administración de Ferrocarriles del Estado. C/3338/009

- Se cursa con fecha de hoy

PROYECTOS PRESENTADOS

La señora Representante Alba M. Cocco Soto y los señores Representantes Guido Machado y Rodrigo Goñi Romero presentan, con su correspondiente exposición de motivos, un proyecto de ley por el que se designa "Maestra María Dominga Ravagni de Andrade (Nora)", la Escuela N° 97 del departamento de Salto. C/3343/009

- A la Comisión de Educación y Cultura

El señor Representante Guido Machado presenta, con su correspondiente exposición de motivos, un proyecto de ley por el que se crea la Dirección Nacional de Policía Especializada de Frontera. C/3344/009

El señor Representante Jorge Romero Cabrera presenta, con su correspondiente exposición de motivos, un proyecto de ley por el que se transfiere por el título y modo que por derecho corresponda, la propiedad y posesión de los padrones rurales ubicados en toda la frontera seca con la República Federativa del Brasil, actualmente de propiedad de la Dirección Nacional de Aduanas, a la Comisión Honoraria Pro Erradicación de la Vivienda Rural Insalubre, a fin de que los mismos sean utilizados para la realización de programas de construcción de viviendas en la zona rural. C/3345/009

- A la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración".

3.- Proyectos presentados

- A) "MAESTRA MARÍA DOMINGA RAVAGNI DE ANDRADE (NORA) (Designación a la Escuela N° 97 del departamento de Salto)".

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Designase "Maestra María Dominga Ravagni de Andrade (Nora)" la Escuela Pública N° 97, del departamento de Salto, dependiente del Consejo de Educación Primaria (ANEP).

Montevideo, 1° de julio de 2009.

ALBA M. COCCO SOTO, Representante por Salto, GUIDO MACHADO, Representante por Rivera, RODRIGO GOÑI ROMERO, Representante por Salto.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La maestra María Dominga Ravagni de Andrade, a la que todos conocíamos por "Nora" nació en Salto el 1° de febrero de 1931, hija de Alejandro Ravagni y de Catalina Nicolini. Tuvo dos hermanos, Sergio, fallecido al año de edad, y Eduardo Olivio, fisioterapeuta y actual profesor de psicomotricidad de la Universidad Federal de Brasilia. Cursó primaria en la Escuela N° 2 y secundaria en el Liceo Osimani y Llerena. Se recibió de maestra en el Instituto Normal de Salto, fundado y conducido por la Asociación Magisterial. Obtuvo por concurso de oposición el derecho a efectividad en el año 1957. Desarrolla su actividad como maestra en la Escuela N° 15 de la Estación San Antonio, hasta que en el año 1962 comienza a trabajar en la Escuela N° 97, de Recuperación Psíquica, abrazando una causa de la que jamás se apartaría, convirtiéndose en pionera y líder en el pensamiento y la acción de la necesaria e imprescindible integración de los discapacitados intelectuales con la sociedad.

Accede a la dirección de la misma en el año 1967, debiendo realizar, para alcanzar la efectividad, la especialización, que duraba dos años, en Montevideo. Aprendió que la única alternativa para lograr la inclusión era integrar a los y las jóvenes a centros ocupacionales que les permitieran luego desarrollar en forma digna actividades productivas.

Regresa a Salto con la firme decisión de transformar la escuela en un centro mucho más amplio que posibilitara recibir a los más de 200 discapacitados anotados en lista de espera.

Realiza acuerdos con la sociedad civil, en este caso el Club de Leones y en conjunto impulsan una "Comisión Pro-Edificio de la Escuela de Recuperación

Psíquica", y a través de una singular colecta de botellas vacías logran los \$ 200 para adquirir el local y terreno donde funciona actualmente la Escuela N° 97, en la avenida Batlle y Ordóñez.

Junto con la Comisión de Fomento y la comunidad educativa bajo el lema "Aquí late una esperanza", construyen el Taller en donde, además de integrar técnicas de diagnóstico y tratamientos específicos para niñas, niños y adolescentes de capacidades diferentes, tuvieron la oportunidad de convertirse en peluqueros/as, mimbrenos/as, quinteros/as, carpinteros/as, etcétera.

Así es que con la colaboración de la comunidad se inaugura en 1974 el "Taller Regional José Luis", que daba la impronta popular del propio centro, y a solicitud del Encuentro Regional Argentino-Urugayo del Litoral, el Cuerpo Interventor del Consejo de Educación Primaria le confiere ese carácter, autorizando de esta manera la realización de diagnósticos precoces en toda la zona, dentro y fuera de fronteras.

Pocos meses después ese mismo Cuerpo Interventor decreta la destitución de "Nora". A partir de allí, inicia una nueva etapa en su vida, actuando a nivel internacional: el Instituto Interamericano del Niño la recomienda para asesorar al Centro FASINARM de Guayaquil, Colombia (1979-1980), Mato-Grosso, Brasil, en el Centro Pestalozzi, Campo Grande (1981).

Con el retorno a la vida democrática, fue restituida a su cargo y a su Escuela N° 97.

Se jubiló en el año 1994. Falleció el 12 de enero de 2001.

Montevideo, 1º de julio de 2009.

ALBA M. COCCO SOTO, Representante por Salto, GUIDO MACHADO, Representante por Rivera, RODRIGO GOÑI ROMERO, Representante por Salto".

B) "DIRECCIÓN NACIONAL DE POLICÍA ESPECIALIZADA DE FRONTERA (Creación).

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Créase la Dirección Nacional de Policía Especializada de Frontera.

Artículo 2º.- La mencionada Dirección Nacional tendrá su sede en la ciudad de Rivera, departamento de Rivera.

Montevideo, 2 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, Representante por Rivera.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las fronteras entre las Naciones generan a nivel mundial un ámbito político cultural por demás particular. En ellas se da el encuentro entre culturas vecinas, sociedades con complejidades y situaciones diferentes e incluso idiomas distintos que en muchos casos se funden en una lengua común a ambos lados de las fronteras.

Las fronteras en la mayoría de los casos representan una separación puramente administrativa, mientras las sociedades establecen sus vasos comunicantes por todo el entramado socio cultural.

Son seguramente las fronteras secas entre Uruguay y Brasil el ejemplo más claro de esta integración, teniendo sin lugar a ninguna duda su punto de máxima expresión en el núcleo urbano que componen las ciudades de Rivera y Santana do Livramento.

Todos los factores positivos que estos lazos de integración traen aparejados tienen como contrapartida y como ocurre en toda sociedad, la integración también del delito.

Éste se desarrolla con características propias diferentes sin duda a lo que ocurre en el resto del territorio nacional potenciándose actividades delictivas que buscan en la libertad del tránsito fronterizo la impunidad que les facilite su accionar.

El narcotráfico, el tráfico de personas, el contrabando, la prostitución infantil, el tráfico de armas y metales preciosos, entre otros, tienen en las zonas fronterizas una relevancia mayor y características propias amparadas en esa suerte de impunidad antes mencionada.

Estos hechos llevan a la necesidad de que los Estados busquen formas de contrarrestar estas actividades con el objetivo de preservar los valores de la sociedad.

En nuestro país hasta el presente el Ministerio del Interior, a través de las diferentes reparticiones de la Policía Nacional ha estado encargado de la represión del delito en estas zonas como en el resto del territorio.

La compleja realidad de las fronteras exige que en el ámbito de la represión del delito como en el resto de sociedad se tenga una visión integradora y un conocimiento profundo de las realidades locales ya que las mismas tienen particularidades que las hacen diferentes al resto del territorio. El delito asume en estas zonas características propias que hace que las técnicas y metodologías que exhiben buenos resultados en otras zonas no cumplen su cometido eficazmente en estos ámbitos territoriales.

La creación en la órbita del Ministerio del Interior, en la Policía Nacional, de una Dirección Nacional de Policía de Frontera daría al Instituto Policial la posibilidad de especializar una dependencia en esta compleja situación que se genera en los territorios limítrofes.

Entendemos asimismo esta creación como un primer paso en el camino de que en el marco del MERCOSUR el resto de los países adopten un criterio similar de forma que en un futuro cercano todas las Policías de la región cuenten con un Cuerpo especializado en la represión del delito en las zonas fronterizas, lo que permitiría una mayor coordinación de las actividades.

En virtud de lo manifestado en esta exposición de motivos, el Ministerio del Interior arbitrará lo necesario para que desde el punto de vista presupuestal los funcionarios de dicha Dirección Nacional cuenten con los incentivos salariales que la especialización de la función requiere.

La realidad existente en la frontera Rivera-Livramento hace que sin lugar a ninguna duda sea la ciudad de Rivera donde se instale la Dirección Nacional de la Policía de Frontera.

Montevideo, 2 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, Representante por Rivera".

- C) INMUEBLES RURALES PERTENECIENTES A LA DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS UBICADOS EN LA FRONTERA SECA CON LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL (Se dispone su transferencia a favor de la Comisión Honoraria Pro Erradicación de la Vivienda Rural Insalubre a efectos de la construcción de viviendas).

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Transfiérase por el título y modo que por derecho corresponda, la propiedad y posesión de los padrones rurales ubicados en toda la frontera seca de nuestro país con la República Federativa del Brasil, actualmente de propiedad de la Dirección Nacional de Aduanas, al Movimiento de Erradicación de la Vivienda Rural Insalubre (MEVIR) con la finalidad de que los mismos sean utilizados para la realización de programas de construcción de viviendas en la zona rural.

Montevideo, 2 de julio de 2009.

JORGE ROMERO CABRERA, Representante por Rivera.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Uruguay es un país independiente, con fronteras claramente delimitadas y fuertemente tuteladas y resguardadas desde el punto de vista legal.

Nuestra nación es pacífica y se caracteriza por contar con un equilibrio político e institucional ejemplo de América Latina, condición ésta, que debe ser respetada y guarecida por todos sus habitantes con el compromiso nacionalista que ello impone.

Es imprescindible defender la personalidad, individualidad territorial e ideológica de nuestro país con todo lo que ello significa.

Nuestras fronteras son inviolables, y marcan con precisión la soberanía de nuestro Estado, por lo que no podemos aceptar que aquélla sufra fisuras de ninguna especie.

Nuestro país cuenta con una importante línea de frontera con el hermano Brasil, siendo una característica notoria de esa región, la fuerte influencia derivada de las acciones directas y/o indirectas de diversos movimientos sociales, económicos, políticos y culturales.

En esas regiones de nuestro país en las que la influencia de nuestros vecinos se agudiza, parece ser la explotación de predios improductivos una fuente de refuerzo de nuestra identidad, de arraigo a nuestras tierras, de enclave de nuestra más enraizada cultura y tradición.

En ese sentido es dable señalar que existen diversos predios rurales cuyo propietario es la Dirección Nacional de Aduanas y que desde larga data constituyen puestos de control del referido organismo.

Se trata de predios cuyas extensiones son variables, y que en la mayoría de los casos cuentan con alguna vivienda con superficie de construcción de escasa entidad, quedando en consecuencia el resto del predio sin utilidad.

Que los referidos predios pasaran a la órbita del Movimiento Pro Erradicación de la Vivienda Rural Insalubre (MEVIR), sería muy buena cosa, puesto que permitiría a tal organismo, la construcción de viviendas que permitieran en dichas zonas, la instalación de pobladores abocados a la productividad de la tierra.

De esa forma, no solo estaríamos garantizando el bienestar de nuestros moradores del interior del país, sino que estaríamos generando en predios de propiedad nacional, viviendas dignas a uruguayos, fuentes de trabajo, evitando en consecuencia el ingreso irregular de animales, de intervenciones sociales que di-

recta o indirectamente afecten a nuestra soberanía e identidad, todo ello, con sus consecuentes efectos económicos, sociales, culturales y políticos.

A modo de ejemplo y tan solo en el departamento de Rivera, pueden señalarse como predios pasibles de ser transferidos a la órbita de MEVIR los siguientes: en la localidad de Capón Alto, padrón N° 3166; en Corrales, padrones N° 5421 y N° 5677; en Arroyo Yaguarí, padrón N° 1648 fracción A; en la localidad de Paso Lajeado, padrón N° 4406; Paso Eeal de San Luis, padrón N° 8615; en la localidad de Masoller, frente a Ruta Nacional N° 30, entre otros.

El status sanitario del país también permanecería bajo control como se señalara, en la medida de que en nuestras zonas de frontera existan conciudadanos comprometidos con la agropecuaria.

La natural conformación de una franja poblada por orientales en nuestra frontera seca, viene a palear una constante necesidad de velar por nuestra soberanía, máxime si la consideramos desde un proceso de integración sano y adecuado, permitiendo además el mantenimiento de nuestra identidad cultural, política, social y económica como se señalara.

Montevideo, 2 de julio de 2009.

JORGE ROMERO CABRERA, Representante por Rivera".

4.- Exposiciones escritas.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Está abierto el acto.

(Es la hora 14 y 22)

—Dese cuenta de las exposiciones escritas.

(Se lee:)

"El señor Representante Julio Cardozo Ferreira solicita se cursen las siguientes exposiciones escritas:

- al Ministerio de Educación y Cultura, y por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, sobre la necesidad de contar con un liceo en la localidad de Achar, departamento de Tacuarembó. C/22/005
- al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con destino a la Unidad Nacional de Seguridad Vial, relacionada con la necesidad de tomar medidas para evitar accidentes por parte de birrodados que circulan por rutas nacionales y caminos vecinales. C/22/005

El señor Representante Miguel Asqueta Sónora solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Junta Departamental y a la Intendencia Municipal de Colonia, y por su intermedio a la Junta Local de Ombúes de Lavalle, acerca de la necesidad de instalar lomos de burro en el tramo de la Ruta Nacional que atraviesa la localidad de Campana, en el citado departamento.

C/22/005".

—Se votarán oportunamente.

5.- Inasistencias anteriores.

Dese cuenta de las inasistencias anteriores.

(Se lee:)

"Inasistencias de Representantes a la sesión ordinaria realizada el día 1° de julio de 2009:

Con aviso: Álvaro Alonso, José Amorín Batlle, Beatriz Argimón, Manuel María Barreiro, Rodolfo Caram, Sandra Etcheverry, Jorge Gandini, Pablo Iturralde Viñas y Daniel Peña Fernández.

Sin aviso: Orlando Lemes y Mónica Travieso.

Inasistencias a las Comisiones:

Representantes que no concurrieron a las Comisiones citadas:

Miércoles 1 de julio

ASUNTOS INTERNACIONALES

Con aviso: Enrique Pintado, Jaime Mario Trobo y Washington Abdala.

DERECHOS HUMANOS

Con aviso: Álvaro Alonso, Edgardo Rodríguez y Gonzalo Novales.

HACIENDA

Con aviso: Carlos González Álvarez, Iván Posada, Jorge Gandini, José Amorín, José Carlos Cardoso y Pablo Pérez González.

INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

Con aviso: Mauricio Cusano y Sandra Etcheverry.

SALUD PÚBLICA Y ASISTENCIA SOCIAL

Con aviso: Dardo Ángel Sánchez Cal.

VIVIENDA, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

Con aviso: Carlos Mazzulo, Jorge Romero Cabrera, Mónica Travieso y Rodolfo Caram.

DERECHOS HUMANOS integrada con la ESPECIAL DE GÉNERO Y EQUIDAD

Con aviso: Adriana Peña Hernández, Álvaro Alonso, Beatriz Argimón, Daisy Tourné, Edgardo Rodríguez, Gonzalo Novales, Rubén Martínez Huelmo y Sandra Etcheverry.

Sin aviso Juan José Bentancor.

Jueves 2 de Julio

ESPECIAL DE GÉNERO Y EQUIDAD

Con aviso: Adriana Peña Hernández, Beatriz Argimón, Gonzalo Teixeira Gallardo, Rubén Martínez Huelmo y Sandra Etcheverry.

Sin aviso: Juan José Bentancor.

INVESTIGADORA PARA ESTUDIAR Y PRONUNCIARSE SOBRE LA LEGALIDAD, OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA DE GASTOS REALIZADOS POR DETERMINADOS ENTES AUTÓNOMOS Y SERVICIOS DESCENTRALIZADOS ENTRE EL 1º DE MARZO DE 2000 Y EL 1º DE MARZO DE 2005

Con aviso: Álvaro Delgado y Eduardo Brenta.

Sin aviso: Gonzalo Mujica, Gustavo A. Espinosa, Gustavo Bernini y Rodrigo Goñi Romero".

6.- Exposiciones escritas.

—Habiendo número, está abierta la sesión.

Se va a votar el trámite de las exposiciones escritas de que se dio cuenta.

(Se vota)

—Treinta y seis en treinta y siete: AFIRMATIVA.

(Texto de las exposiciones escritas:)

- 1) Exposición del señor Representante Julio Cardozo Ferreira al Ministerio de Educación y Cultura, y por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, sobre la necesidad de contar con un liceo en la localidad de Achar, departamento de Tacuarembó.

"Montevideo, 2 de julio de 2009. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, maestro Roque Arregui. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura y, por su intermedio, al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública

(ANEP). Elevamos a las autoridades educativas la consideración de un proyecto anhelado por los pobladores de una importante localidad del departamento de Tacuarembó, Achar. Es una localidad con una población permanente de, aproximadamente, 850 personas. Actualmente, los jóvenes que cursan estudios secundarios deben trasladarse a las ciudades de Paso de los Toros o de San Gregorio de Polanco, en el mismo departamento. Son, aproximadamente, 20 los estudiantes que se trasladan a Paso de Los Toros y 80 a San Gregorio de Polanco. Dicho traslado se produce en dos ómnibus, que le insumen a la Intendencia Municipal de Tacuarembó -que colabora con el combustible- US\$ 80.000 por año. Es por demás justificable, el derecho que tienen los pobladores de Achar a que sus hijos puedan asistir a un centro educativo en su propia localidad, que no tengan que trasladarse hasta otra ciudad y exponer, con ello, a los jóvenes a una serie de riesgos. Téngase presente que se trata de jóvenes de entre 12 y 14 años de edad, que dejan su casa y, con ella, la contención familiar. Un reciente relevamiento mostró que, de haber un liceo en Achar, 20 jóvenes se reinsertarían en el sistema educativo. Corresponde, además, señalar que el Gobierno Departamental ha adelantado que se hará cargo del costo del arrendamiento de la finca que albergue el liceo. Sin otro particular, saludamos al señor Presidente muy atentamente. JULIO CARDOZO FERREIRA, Representante por Tacuarembó".

- 2) Exposición del señor Representante Julio Cardozo Ferreira al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con destino a la Unidad Nacional de Seguridad Vial, relacionada con la necesidad de tomar medidas para evitar accidentes por parte de birrodados que circulan por rutas nacionales y caminos vecinales.

"Montevideo, 1º de julio de 2009. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, maestro Roque Arregui. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con destino a la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV). Lamentablemente, nuestro país tiene un triste récord en materia de accidentes de tránsito. Los esfuerzos públicos por educar y prevenir, generando una nueva cultura de seguridad en el tránsito, no han logrado aún revertir las tendencias de la siniestralidad. Motiva la presente, que las autoridades nacionales reaccionen frente a un tema que provoca la muerte de uruguayos en las rutas nacionales. Muchos motociclistas y ciclistas circulan por rutas nacio-

nales, en horas de la noche, sin ningún tipo de señalización luminosa. Si bien el Reglamento Nacional de Circulación Vial establece que los ciclomotores y las bicicletas que transitan por rutas nacionales deben estar provistos de luces delanteras y posteriores, dicho extremo no se cumple en los hechos, lo que viene ocasionando numerosas muertes. Dichos requerimientos reglamentarios no resultan suficientes. Conocemos el caso de nuestro departamento de Tacuarembó donde, en los últimos tiempos, se han sufrido accidentes fatales. La siniestralidad, que involucra birrodados, viene en aumento en el 2009. En el año 2008, de 3.625 accidentes acaecidos en rutas y carreteras, el 26% -949- involucró a motos y a ciclomotores, y el 4% -137-, a bicicletas. En el año 2009 -de enero a junio- los siniestros con birrodados están en 536 casos. Ocurrieron 128 colisiones entre autos y motos, 80, en que autos embistieron motos y 40 de motos con motos. Es por lo expuesto que proponemos y elevamos a su consideración nacional, en primer lugar, la necesidad de establecer la obligatoriedad de utilizar chalecos fluorescentes, con cintas reflexivas, para conductores de ciclomotores y bicicletas, que permitan su individualización, en horas nocturnas, tanto para transitar por las rutas nacionales como por los caminos vecinales. En segundo lugar, proponemos que sea el propio Estado que brinde esos elementos, pudiéndose recurrir a organismos internacionales (Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial) para su financiamiento. El país tiene que adoptar como política pública la prevención de esos siniestros, entendemos que ninguna erogación resulta suficiente si se trata de prevenir accidentes fatales. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. JULIO CARDOZO FERREIRA, Representante por Tacuarembó".

- 3) Exposición del señor Representante Miguel Asqueta Sónora al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Junta Departamental y a la Intendencia Municipal de Colonia, y por su intermedio a la Junta Local de Ombúes de Lavalle, acerca de la necesidad de instalar lomos de burro en el tramo de la Ruta Nacional que atraviesa la localidad de Campana, en el citado departamento.

"Montevideo, 7 de julio de 2009. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, maestro Roque Arregui. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas; a la Intendencia Municipal de Colonia y, por su

intermedio, a la Junta Local de Ombúes de Lavalle; y a la Junta Departamental de Colonia. Ha llegado a nuestro conocimiento, la inquietud de los habitantes del poblado de Campana, sito a la vera de la Ruta Nacional N° 55, próximo a la ciudad de Ombúes de Lavalle, departamento de Colonia, referida a la necesidad de colocar lomos de burro en la citada ruta nacional. Motiva ese reclamo, la preocupación manifiesta de los pobladores de que se disminuya la velocidad de los vehículos, en una gran proporción de transporte de carga, que circulan por el trayecto de la Ruta Nacional N° 55, comprendido entre los kilómetros 13,500 y 14,100. Es por ello, que solicitan a ese Ministerio la colocación de 3 lomos de burro: uno situado en el kilómetro 13,500 donde se inicia el poblado; otro en el kilómetro 13,800 en la mitad del mismo y, el último, en el kilómetro 14,100 en su finalización. De esa manera, se estaría controlando la velocidad de los vehículos y garantizando mayor seguridad a los habitantes. Es nuestro deseo, que se busquen todas las alternativas de solución posibles para que los habitantes de esa localidad puedan gozar de las mayores garantías de seguridad vial y así evitar cualquier eventual accidente que se pueda ocasionar. En lo que a nosotros respecta, en lo que sea necesario, estaremos en todo aquello que se nos requiera, para el logro de ese objetivo. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. MIGUEL ASQUETA SÓÑORA, Representante por Colonia".

MEDIA HORA PREVIA

7.- Solicitud de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas realice mejoras en una explanada del puerto de Nueva Palmira.

—Se entra a la media hora previa.

Tiene la palabra el señor Diputado Asqueta Sónora.

SEÑOR ASQUETA SÓÑORA.- Señor Presidente: queremos referirnos en esta oportunidad a un problema persistente, que aqueja a la ciudad de Nueva Palmira, particularmente a la zona portuaria, que en estos años se ha convertido en un símbolo por no verificarse allí ningún avance.

Ya nos referimos a este problema hace exactamente cuatro años y un mes, el 7 de junio de 2005, en una media hora previa. En aquel momento -con esto vamos a informar al Cuerpo-, nos referíamos a una explanada en la que maniobran y estacionan ca-

miones, que es el núcleo básico del transporte desde el puerto de Nueva Palmira y del comercio con gran parte del mundo y constituye la verdadera vena de la actividad portuaria, ya que la mayor parte del transporte terrestre -por no decir todo- llega por camiones a Nueva Palmira.

En el año 2005 nos referíamos a esta explanada, que está construida frente a la gran Terminal Granelera del Uruguay -TGU-, en lo que es el puerto oficial de Nueva Palmira, lindante con un muy importante puerto privado, que es el de la Corporación Navíos del Uruguay, lugar en el que en época de zafra trabajan, en promedio, unos quinientos camiones al día. En aquel momento la explanada recién había tenido algún tipo de mantenimiento, porque se le había realizado un adoquinado de hormigón. En ese entonces saludábamos la construcción del adoquinado, porque antes era solo barro, pero el problema era que nadie tomaba el mando de las acciones futuras.

Dijimos en la mencionada oportunidad que se trataba de un terreno de zonas francas, en el que la potestad la tenía el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que, obviamente, era el organismo que debía regir la obra en toda esa zona extraportuaria, periportuaria, aunque habitualmente muchas de las culpas de lo que allí no existía se cargaban a la Intendencia Municipal, que no tiene potestades sobre el terreno ni sobre la operativa. Eventualmente, en el caso de que se construyera una explanada apropiada para la maniobra de camiones, la Intendencia Municipal debería, como corresponde, proveer de servicios, realizar la higiene pública, etcétera; pero en este caso no podía intervenir.

Esto lo decíamos en el año 2005. No leí textualmente mi exposición, sino que hice una referencia para que se entienda de qué hablamos.

¿Qué pasa hoy, cuatro años y un mes después? Realmente, existe riesgo hasta para la seguridad personal de los propios camioneros. Hace dos meses hubo vuelcos de camiones y de zorras porque, además, la zona no está toda adoquinada, hormigonada, por lo que el barro es lo corriente cuando llueve. Si pudiéramos ver las fotografías publicadas en la prensa podríamos comprobar que hay centenares de camiones operando en tierra de nadie.

En la página web de la Presidencia de la República, el 26 de diciembre de 2008, hace ya siete meses,

a propósito del Sistema Nacional de Puertos y de lo maravillosos que son los puertos en Uruguay -estamos de acuerdo en cuanto a que deberían ser una maravilla, pero muchas veces la obra no se acompasa con lo que debería ser-, al referirse al puerto de Nueva Palmira se da cuenta de un plan maestro de desarrollo, que contemplaría la ampliación y ensanche del muelle sur del puerto oficial y la construcción -que también pedimos en 2005 y por fortuna se está realizando- de un nuevo muelle y de una explanada de maniobras para aumentar la capacidad operativa. Suponemos que se está refiriendo a la explanada de maniobras extrapuerto -porque no nos cabe en la cabeza que se refiera a otra cosa-, por donde deben ingresar y donde permanecen estos camiones.

Cuando en la página se hace referencia al plan, se dice que el fin de la obra de un muelle costero para barcas estaría planificada para febrero de 2010 y el total del proyecto para octubre del mismo año. Si todo el proyecto incluye esta explanada, estaríamos hablando de octubre de 2010. Como para octubre de 2010 falta un año y cuatro meses, vamos a ser optimistas y pensar que esta obra se realizará. No debería pasar este lapso -si es que esta obra está comprendida en el proyecto- sin la realización de estas obras, porque la operativa de los camiones, la seguridad de los camioneros, las condiciones de trabajo de quienes no tienen un lugar para resguardo, un baño, un lugar donde alimentarse, es realmente dificultosa. Además, estamos hablando de un lugar oscuro, lleno de barro, por lo que la situación es verdaderamente complicada.

(Suenan los timbres indicadores de tiempo)

—La Junta Local de Nueva Palmira abordó con mucha responsabilidad este tema, y en mayo, en la propia Junta Local de Nueva Palmira, un señor Edil del Frente Amplio, a quien reconozco su trabajo y aprecio personalmente, llegó a la paradoja de plantear -leo textualmente la nota periodística- lo siguiente: "[...] y consideró que deberá consultarse al diputado nacionalista Miguel Asqueta, quien se asesoró sobre quién tiene potestades en el tema, [...]". Nosotros agradecemos mucho esto que se ha dicho. Si la Junta Local de Nueva Palmira nos pide que intervengamos, lo haremos. Hasta ahora no se nos ha comunicado, pero creemos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el organismo que tiene las potestades correspondientes, y no un legislador de la oposición.

Por lo tanto, pedimos que este Cuerpo acompañe la solicitud de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas actúe de una vez por todas en el caso de esta explanada para terminar con esta situación lastimosa.

Solicito que la versión taquigráfica de estas palabras pase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas -olvidamos mencionar que el propio Ministro Rossi visitó la obra en julio de 2007-, a la Dirección Nacional de Zonas Francas, a la Administración Nacional de Puertos, a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de Colonia y a las Juntas Locales del departamento.

Muchísimas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Treinta y cinco en treinta y ocho: AFIRMATIVA.

8.- Firma de un Convenio Marco entre el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, el Instituto Nacional de Colonización y la Intendencia Municipal de Florida.

Tiene la palabra el señor Diputado Maseda.

SEÑOR MASEDA.- Señor Presidente: hoy de mañana se firmó en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca un Convenio Marco entre esta Cartera, el Instituto Nacional de Colonización y la Intendencia Municipal de Florida. Este hecho contó con la presencia de Diputados integrantes de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca -los señores Diputados Casas y Viera-, de actores productivos, sobre todo relacionados con la producción lechera, de la prensa y de distintas autoridades nacionales como, por ejemplo, integrantes de MEVIR.

El Convenio Marco se refiere a algo que voy a leer textualmente. Dice así: "El Instituto Nacional de Colonización adquirió, por opción de Art. 35 (Ley Nº 11.029) el inmueble Nº 650, Padrón 11.939 de Florida, de una superficie total de 4.708 hás, de las cuales se dispone, para comenzar la colonización, de 3.089 hás. El propósito de la adquisición del campo es promover y ampliar la cuenca lechera, dinamizando la zona Norte del departamento. El predio se encuentra ubicado en la 8va. Sección Judicial, al oeste de la ruta

6 y al sur del arroyo Mansavillagra, ex estancia el Timote.- La próxima etapa de la nueva colonia se planifica con 16 fracciones lecheras de entre 100 y 150 hás., una fracción ganadera que atenderá en forma grupal la vecindad inmediata de productores y trabajadores rurales de la zona, otra fracción que se destinará al trabajador rural ya instalado en el predio y tres fracciones para usos grupales múltiples en apoyo a la colonia.- Se prevé construir los alambrados divisorios de las fracciones, la caminería interna e instalaciones que potencien la actividad productiva local. Se construirá una represa de 79 hás. de espejo de agua que permitirá el riego de hasta 400 hás. de cultivos. El riego se instalará principalmente en las áreas de usos comunes, no descartando posibilidades de su utilización en los predios individuales.- Como nuevos colonos se seleccionarán personas jóvenes, con familia en desarrollo y experiencia de trabajo en el rubro lechero. Se priorizarán pequeños productores lecheros con problemas de tamaño o tenencia de tierra, encargados de tambos o hijos de productores lecheros. El Instituto preseleccionará un grupo máximo de 35 aspirantes, del cual surgirá la selección definitiva de los nuevos colonos. Por más información" -esto es importante que se sepa- "dirigirse a la Regional Florida, tel. (035) 49 037, a cualquier otra regional del Instituto o informarse en www.colonización.com.uy".

Creo -utilizando las claras expresiones del Presidente del Instituto, señor Gallero, quien en su intervención plasmó el trabajo del Instituto Nacional de Colonización en estos últimos años- que estos son hechos importantes. Me refiero a una visión institucional, a la misión del Instituto Nacional de Colonización y a un plan de trabajo estratégico que se basó en la modernización y en el apoyo al desarrollo de la nueva colonización. Valoramos esta actividad de una forma muy importante por la presencia que tuvieron los distintos actores productivos del departamento.

También consideramos que la producción no puede estar conceptualizada como un tema partidario -tal como expresaba el señor Ministro-, sino como producción en sí misma, pasando por la educación, la salud y la vivienda. En suma, debe ser una política de Estado.

Hoy estamos hablando de 43.000 hectáreas otorgadas en los últimos cinco años contra las 500 hectáreas entregadas en el período anterior, teniendo en cuenta que 500.000 hectáreas de tierras colónicas

fueron colonizadas por el Instituto después de su creación en el año 1948. De esta forma, se sigue dando un gran aporte al concepto de la tierra como algo social, de producción y al servicio de los pequeños productores. Se trata de una tarea que hoy, en este Convenio Marco, con la presencia de autoridades departamentales, viene llevando adelante el Instituto Nacional de Colonización, lo que es importante resaltar.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a las Juntas Locales de Bella Unión, Tomás Gomensoro y Baltasar Brum; a las 19 Juntas Departamentales del país; a las Comisiones de Ganadería que corresponda; a las Comisiones Departamentales de Descentralización; al Intendente Municipal de Florida, señor Amaral, que estuvo presente en la firma de este Convenio Marco con el Instituto; al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca; al Directorio del Instituto Nacional de Colonización; a todas las Asociaciones de Colonos, que tienen una representación central en Montevideo; a la Asociación de Productores de Leche; a las Asociaciones Agrarias de cada departamento; a todas las Asociaciones relacionadas con la producción, y al Directorio de MEVIR, porque en esa actividad se hizo hincapié en el concepto social que lleva adelante este movimiento.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Treinta y cinco en treinta y seis: AFIRMATIVA.

9.- Medidas adoptadas y a adoptar en favor de los micro y pequeños empresarios.

Tiene la palabra el señor Diputado Yanes.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: hoy volveré a referirme a las micro y pequeñas empresas de nuestro país.

Esta Legislatura está llegando a su fin, y este Gobierno, aunque faltan para ello algunos meses, está cerrando lo planificado en términos políticos y poco más queda por hacer. Entonces, es hora de hacer ciertos balances.

Creo que nuestro Gobierno ha hecho mucho por este tipo de empresas, pero restan por hacer algunas cosas. A fin de ayudar a la memoria, quiero decir que

durante estos años nos preocupamos y nos ocupamos de las tarifas públicas con carácter comercial y doméstico que encarecían los presupuestos de los micro y pequeños comerciantes. Así, entre otras cosas, nuestro Gobierno concretó la eliminación del cobro por llamadas de larga distancia, aliviando los costos de estos empresarios.

Luego, encaramos las desigualdades entre los grandes y pequeños empresarios con respecto al tratamiento de las tarjetas de crédito. Entonces, la Cámara de Tarjetas de Crédito nos informó de un plan piloto para generalizar los costos bajos y permitir la libre y real competencia.

Al mismo tiempo, nos ocupamos de alertar del avance indiscriminado y salvaje de las grandes superficies comerciales, que genera a su paso consecuencias económicas y sociales a los micro y pequeños comerciantes, de las que nadie se hace cargo. Sin embargo, vemos cómo los señores Intendentes siguen aprobando proyectos sin aceptar las advertencias emitidas por CAMBADU, ANMYPE y quien habla, solo por mencionar algunos.

En cuanto al tema de las tarjetas, dijimos que las legislaciones de los países del MERCOSUR crean condiciones que obligan a un trato más parejo e igualitario y, en lo referente a las grandes superficies, expresamos en esta Cámara que tienen limitaciones en todo el mundo, y a pesar de eso, aquí se hace oídos sordos a ello. Como se trata de un tema tan importante, me he preguntado por qué solo se habla de los empresarios de esta categoría cuando se establecen líneas de crédito y cursos. También me he preguntado por qué no se escucha este tipo de planteos en los medios de comunicación. No soy ingenuo y sé que las tarjetas de crédito son anunciantes muy poderosos, así como las grandes superficies comerciales, y que los grupos económicos que están detrás de estas tienen relación con los medios de comunicación.

Sé que este planteo puede ponerme en una situación incómoda en este año electoral, pero, ¿alguien puede responderlo? ¿Alguien cree que es más importante una empresa de doscientos empleados que la suerte de cien micro y pequeños comerciantes? ¿Alguien cree que nos vamos a dar por cumplidos con lo que nuestro Gobierno hizo? No, no va a ser así. Todavía debemos convencer acerca de que los micro y pequeños empresarios son nada más y nada menos que trabajadores independientes que no están bajo la

ley de ocho horas, porque trabajan doce o catorce horas de domingo a domingo; que no tienen seguro de desempleo, dado que si tienen que cerrar se quedan de la noche a la mañana sin trabajo y sin subsidio alguno; que no tienen despido y, por mejor contribuyentes que hayan sido, si se funden a nadie le importa. En esto, es lo mismo el buen empresario que el malo.

Estamos convencidos de que queda mucho por hacer. Por ejemplo, lo primero es denunciar que los medios de comunicación, salvo algunas excepciones, no se refieren a este tema. Luego hay que decir que las autoridades miran para el costado a la hora de dar permisos a las grandes superficies y se esconden en las supuestas fuentes laborales que se crean, sin ver las que se pierden.

Por lo tanto, desde esta banca anunciamos que seguiremos en la misma tesitura y resaltamos que la competencia desleal no se da solo con el informal en la calle, sino con los empresarios instalados que las Intendencias no controlan; y esto pasa en todo el país, sin distinción. Seguiremos reclamando la atención sobre aquellos que cuando se jubilan lo hacen con tres pesos porque aportaron por el mínimo y se les dice que cobran poco porque eran patrones. Continuaremos dando pelea contra las panaderías truchas, las grandes superficies, las leyes que no se fijan en el tamaño del empresario y la falta de incentivos.

Reiteramos que las Comisiones Departamentales establecidas por la ley de grandes superficies están rengas y los Intendentes las usan para justificar sus actos de Gobierno cuando aprueban estos grandes emprendimientos.

No supe convencer en esta Legislatura ni encontrar los instrumentos para cambiar estas cosas, pero que nadie crea que dejaré de luchar por quienes no han recibido el trato que merecen.

Las trabajadoras domésticas, como fue mi madre, tienen su ley, que hace que sean respetadas como nunca; los trabajadores rurales, su ley de ocho horas, que tanto lío generó. Los trabajadores han obtenido leyes que, por su justicia, estamos orgullosos de haber votado, pero estos trabajadores independientes, que no han encontrado la forma de hacerse escuchar, merecen atención. En eso estamos.

Solicitamos que la versión taquigráfica de nuestras palabras sea enviada a CAMBADU; a AMNYPE; al

Congreso de Intendentes; a las Juntas Departamentales de todo el país, y a los Ministerios de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Treinta y nueve en cuarenta y uno: AFIRMATIVA.

10.- Diferencia en la actitud del Gobierno y de un candidato a la Presidencia de la República en cuanto a la captación de inversiones para actividades productivas.

Tiene la palabra el señor Diputado Asti.

SEÑOR ASTI.- Señor Presidente: no nos tocaba hacer uso de la palabra en esta instancia de la media hora previa, pero la ausencia de algunos compañeros legisladores nos da esa oportunidad y, por supuesto, vamos a referirnos a algo que nos preocupa.

Hablaremos de dos noticias absolutamente contradictorias sobre un mismo tema, conocidas en el día de ayer. El tema es el de las inversiones en nuestro país. ¿Cuáles son las noticias? La primera noticia es que el Gobierno uruguayo confirma la inversión de Portucel. A través del Secretario de la Presidencia, que viajó a Lisboa para entrevistarse con representantes de la mencionada empresa, se aseguró ayer que la firma portuguesa confirmó la inversión en nuestro país. Esta empresa planea invertir alrededor de € 1.200:000.000 en un complejo industrial de celulosa y fabricación de papel. En la visita que hizo el Secretario de la Presidencia a Lisboa se firmó un memorándum de entendimiento previo a la firma del contrato de inversión.

La segunda noticia es que el ahora confirmado como candidato a Presidente del Partido Nacional reiteró su recomendación a los inversores extranjeros de esperar hasta diciembre para decidir sobre sus inversiones. Esta posición ya había sido manifestada antes del 28 de junio y a ella se había referido, primero, el compañero Senador Astori y luego nuestro candidato a la Presidencia, el compañero Senador Mujica.

Queríamos hacer notar, precisamente, la cara y la contracara de un mismo tema a través de estas dos noticias. Una es que el Gobierno está buscando continuar con este proceso absolutamente extraordinario

de crecimiento de las inversiones en nuestro país, que seguramente no se van a desarrollar en este Gobierno sino en el próximo, cualquiera sea su signo. Nosotros estamos convencidos de que ese signo será el de una renovación de la confianza en el Gobierno frenteamplista, pero tengamos en cuenta que cualquiera puede ser el resultado que deparen las urnas. La otra refiere a un candidato a la Presidencia por un partido importante, que pretende que los inversores posterguen sus decisiones hasta que el pueblo uruguayo resuelva, en octubre de este año, cuál será su nuevo gobierno. Solamente el hecho de plantear ante los inversores la posibilidad de una postergación, de generar un clima de desconfianza, no en este Gobierno ni en el próximo, sino en el país, es absolutamente negativo para los intereses de la mayoría de los uruguayos, de esos uruguayos que han logrado, por medio de los empleos que se generan con las inversiones, mejorar sus condiciones de vida.

Lamentablemente, tenemos que oír que debemos esperar quizás seis meses para dar a los uruguayos la tranquilidad de que importantes inversiones se van a desarrollar en el país. Si los inversores hicieran caso a quien hoy ostenta la condición de candidato a la Presidencia, en esos seis meses algunos de ellos podrían decidir invertir en otro lugar y así perder la inversión, pero suponiendo que esperaran hasta diciembre, estaríamos pidiendo a los uruguayos que aguardaran seis meses para conseguir mejores oportunidades de trabajo.

Este Gobierno, mediante la misma ley que rigió en períodos anteriores, logró en los últimos meses, incluso en medio de una gran crisis internacional, un importante aumento en la cantidad de proyectos presentados. Me refiero a la ley de inversiones, que fue muy mal utilizada en el pasado; sin embargo, advertimos que en los primeros cinco meses del año, en plena crisis internacional, ha aumentado en forma considerable, hasta duplicar la cantidad de proyectos presentados que terminaron siendo aprobados por la Comisión del Ministerio de Economía y Finanzas que los estudia. Tanto la cantidad de proyectos como los montos de las inversiones han aumentado considerablemente, si los comparamos con lo que pasaba en el mismo período del año 2008. Por lo tanto, ese pretendido riesgo no es sentido por los inversores, que, por supuesto, lo rechazan. Pero no son los únicos: el 20 de mayo de 2009, en plena campaña electoral hacia las internas, una empresa internacional asesora en

inversiones, Moody's, decía que "en los meses recientes habían elevado la calificación de dos países de la región: Chile y Uruguay. La crisis supone un mayor desafío en materia crediticia para todos los países, pero también sirve para destacar a aquellos que están mejor preparados política y económicamente para enfrentarla".

Esto lo dicen desde el exterior, mientras que acá, un candidato de un partido, del Partido Nacional, pretende que los inversores esperen otras oportunidades.

Gracias, señor Presidente.

11.- Últimos emprendimientos del Gobierno Nacional y de la Intendencia Municipal en el departamento de Salto.

Tiene la palabra la señora Diputada Cocco Soto.

SEÑORA COCCO SOTO.- Señor Presidente: en la tarde de hoy me quiero referir a algo que se está diciendo desde hace mucho tiempo. Se hablaba de los desastres que podía cometer nuestra fuerza política, el Frente Amplio, en el Gobierno Nacional y en los Gobiernos Departamentales. Lamentablemente para esos agoreros y para suerte de la mayoría de la población de nuestro país, hoy se goza de los beneficios de todo lo que hemos hecho y de todo lo que vamos a seguir haciendo. Entonces, quiero compartir con el plenario dos de las últimas realizaciones de nuestro Gobierno Departamental en Salto y una del Gobierno Nacional.

En primer lugar, se está remodelando la calle Orestes Lanza -ex Mataojo-, al sur de nuestra ciudad, lo que va a permitir mejorar notablemente la circulación entre los barrios Cien Manzanas, Salto Nuevo y Ceibal, desde el Río Uruguay hasta la Ruta N° 3. Se trata de un extenso trayecto que atraviesa en eje las populosas barriadas y que desde hace mucho tiempo necesitaba un tratamiento digno.

La remodelación comenzó en diciembre y se extenderá durante gran parte de 2009. La obra tiene un costo aproximado de \$ 26:000.000. Está planificado el cordón cuneta junto con el mejoramiento de los cursos peatonales y la generación de espacios para que los vecinos construyan las aceras al mismo tiempo que se reconstruye totalmente el pavimento.

Además, en el marco de una licitación pública, se hará un nuevo puente sobre el arroyo Ceibal, en las inmediaciones de la cancha de River. Actualmente hay un puente alcantarilla inundable, que dejará de existir a partir de la realización de la nueva estructura. Esta obra viene a sumarse a los cambios que se están ejecutando por medio del proyecto "Nuevo Salto Nuevo", que está transformando totalmente la fisonomía de la zona sur de nuestra ciudad.

Por otra parte, con la dirección técnica de la Intendencia Municipal de Salto, muy próximamente se va a empezar a construir el Centro de Atención Ciudadana -CAC-, en el barrio Artigas.

Se trata del segundo CAC en nuestro departamento, siendo el de Colonia Lavalleja el primero en Salto y en el país, de cuya inauguración hace muy poco se cumplió un año. Ahora le corresponde el turno al extremo este de la ciudad, en el barrio Artigas. Como se recordará, el emprendimiento de los Centros de Atención Ciudadana forma parte de la propuesta del Gobierno Nacional hacia el proceso de descentralización, propuesta ampliamente compartida por esta Administración municipal de Salto, encabezada por el Intendente, maestro Ramón Fonticiella. Es un paso que tiende al acercamiento que inicia el Estado hacia el ciudadano, en particular hacia el que se encuentra en condiciones desfavorables o más alejado de los centros donde se ejerce la administración. Se apunta a generar lugares públicos donde la ciudadanía pueda ejercer la participación directa e inmediata, centros en los cuales dicha participación se ejercite en forma coloquial, abierta, con presencia permanente. El local estará ubicado en el corazón del extremo este, en la avenida Pascual Harriague, en la intersección con Instrucciones del Año XIII, donde se encuentra el quicho del barrio -quienes conocen Salto saben a qué nos estamos refiriendo- y al lado de la nueva sede del CAIF "Los Pajaritos", que actualmente también está construyendo la Intendencia Municipal de Salto.

El CAC -Centro de Atención Ciudadana- contará con una galería techada, que dará acceso a un salón con grandes ventanales, donde se van a ubicar los escritorios para la atención personalizada. Allí, los funcionarios con experiencia en trámites públicos asesorarán y ayudarán al público en el acceso a los expedientes, a través de un sistema en red con la Intendencia, el Correo, el Banco de Previsión Social, OSE, UTE y ANTEL. En ese ámbito será posible realizar todo

tipo de gestiones, tal como se haría en la oficina central de cada organismo. En definitiva, reitero, se podrá efectuar todo tipo de gestiones sin tener que alejarse de la zona en que se vive, evitando desplazamientos lejanos hasta las oficinas ubicadas en el centro de la ciudad y la consiguiente pérdida de tiempo. Todas estas gestiones se realizarán en un ambiente agradable, espacioso, vinculado con el parque y con la naturaleza que rodea la zona, en un entorno focalizado en los barrios Artigas y Uruguay, muy cerca del Liceo N° 7, que también fue construido por la Intendencia Municipal de Salto.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras pase a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de Salto; a los diarios salteños "Cambio", "La Prensa" y "El Pueblo", y a los distintos medios de comunicación del departamento.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Cuarenta y seis en cuarenta y siete: AFIRMATIVA.

12.- Situación del Grupo Habitacional "Parque Rodó", de la ciudad de Artigas.

Tiene la palabra el señor Diputado Texeira.

SEÑOR TEXEIRA.- Señor Presidente: en virtud de que hemos recibido una denuncia de vecinos de Artigas, la trasladaremos al seno de este Cuerpo.

Se trata de un grupo de vecinos del Grupo Habitacional "Parque Rodó", que consta de 48 viviendas construidas en terreno municipal en forma totalmente ilegal, en las manzanas 555 y 557 de la capital departamental.

Luego de muchos años, nos enteramos de que las viviendas estaban construidas en una zona de la franja denominada "Curva del 59", descrita por la Intendencia Municipal de Artigas como zona inundable. Todo esto está establecido en la Resolución N° 178 del Concejo Departamental de Artigas -hoy Intendencia Municipal de Artigas-, de 16 de abril de 1959, y en los artículos 1° y 6° de la Ley N° 9.915, de 9 de abril de 1940, y su ratificación consta en la Resolución N° 1.973, de 1991, de la Intendencia Municipal de Artigas.

El valor de las viviendas fue tasado por el Banco Hipotecario. El valor de origen de algunas ascendía a 2.979 UR, y el de otras, a 2.396,74 UR. En 1981, cuando los vecinos tomaron las viviendas, el valor de la UR era de N\$ 127,21, y el del dólar, N\$ 9,34. En setiembre de 2009 cumplieron 28 años pagando religiosamente; aunque algunos verificaron atrasos, siempre continuaron pagando.

Dicen los vecinos: "Actualmente de las 48 viviendas solamente 29 somos los promitentes compradores originarios, el resto las adquirió en compra por el propio Banco y algunos particulares. De los 29 dos pagaron la totalidad hace 4 años sin haber obtenido los títulos de propiedad aún, porque nunca se pudo dilucidar el tema con la Intendencia Municipal". Y agregan: "Asimismo, se verifican problemas de construcción; se han realizado solicitudes a técnicos para realizar informes detallados de dichos problemas de construcción, esos informes fueron elevados al Banco Hipotecario en un expediente de fecha 14/11/1991 (hundimiento de piso, rajaduras importantes en las paredes, planchas que pasan humedades importantes, según relevamiento técnico, por problemas en la red sanitaria, no se le dio las caídas necesarias, todo por defecto de construcción y el Banco asumió responsabilidad de no haber hecho los controles necesarios [...]".

Y continúa la nota de los vecinos: "Nos causa profundo asombro, cuando la Suc. Artigas del BHU el día 8/6/2009, nos cita para realizar la refinanciación de la deuda. Como ejemplo, el caso de un deudor: le informan que actualmente debe 1.236 UR y de colgamento 540,77 UR, habiendo pagado religiosamente durante 28 años, la refinanciación la realizaron en 300 cuotas, por lo que actualmente debería pagar \$ U 1.800 por mes. Luego de finalizar comenzaría a pagar el colgamento de 540 UR". Ante esto, el vecino señala: "Haciendo un cálculo en base a que actualmente tengo 55 años, solamente mis nietos la terminarían pagando. Señores del Parlamento esto se llama estafa y si no que alguien me diga qué otro nombre le podemos poner al mal manejo que durante años hicieron los Directores del BHU.- Cuando en el 2008 se solicitó un informe para realizar el pago total de la vivienda se me informó", dice el deudor, "que la deuda actual ascendía a 60.000 dólares, luego de haber pagado 28 años. El precio de venta actual en el mercado no llegaría a 15 mil dólares, teniendo en cuenta además que están construidas en zona inundable y que los títulos no se obtendrían fácilmente".

Finalmente, estos vecinos señalan: "Solamente pedimos una retasación de las viviendas y si se considera que ya están pagas, que se nos haga la quita de esos valores insostenibles de la UR. Nunca se nos dio la opción de pasar a dólar, si no ya estaban pagas hacía muchos años. El valor desmesurado de la UR frente al dólar hace que estos grupos de viviendas sean impagables. Señores Representantes nacionales, solicitamos una salida a este tipo de problema, más aún tratándose del departamento de Artigas, siempre tan sumergido, conocido solo por desastres climáticos. Buscar una solución es un compromiso de todos".

Solicitamos que la versión taquigráfica de nuestras palabras sea enviada a la casa central y a la sucursal Artigas del Banco Hipotecario del Uruguay, y a la Intendencia Municipal de Artigas.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Cuarenta en cuarenta y tres: AFIRMATIVA.

SEÑOR TEXEIRA.- ¿Me permite, señor Presidente?

Omití solicitar que la versión taquigráfica de mis palabras también fuera remitida a la Junta Departamental de Artigas y a la prensa del departamento.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar el nuevo trámite solicitado por el señor Diputado.

(Se vota)

—Cuarenta en cuarenta y dos: AFIRMATIVA.

Ha finalizado la media hora previa.

13.- Licencias.

Integración de la Cámara.

Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Ante la convocatoria del señor Representante Víctor Semproni a la Cámara de Senadores, se convoca al suplente siguiente, señor Pablo Naya, por el día 7 de julio de 2009.

Del señor Representante Carlos Enciso Christiansen, por motivos personales, inciso tercero

del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 7 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Nelson Pérez Cortelezzi.

Del señor Representante Aníbal Pereyra Huelmo, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por los días 7 y 8 de julio de 2009, convocándose al suplente siguiente, señor Raúl Servetto.

Del señor Representante Bertil Bentos, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por los días 7 y 8 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Miguel Otegui Griego.

De la señora Representante Silvana Charlone, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 7 y 9 de julio de 2009, convocándose a la suplente siguiente, señora Gloria Benítez.

Del señor Representante Daniel García Pintos, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 8 y 11 de julio de 2009, para asistir a la reunión de la Comisión de Asuntos Laborales, Previsión Social y Asuntos Jurídicos del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Yamandú Flangini.

Del señor Representante Homero Viera, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por los días 7 y 8 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Mario Perrachón.

Ante la convocatoria del señor Representante Antonio Gallicchio a la Cámara de Senadores por los días 7 y 8 de julio de 2009, se convoca al suplente siguiente, señor Javier Chá.

Del señor Representante Dardo Sánchez Cal, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 7 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Orlando Lemes.

Del señor Representante Álvaro Delgado, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 7 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Martín Fernández.

Del señor Representante Federico Casaretto, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por los días 7 y 8 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor David Fernández.

Del señor Representante Tabaré Hackenbruch, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por los días 7 y 8 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Heber Duque.

Del señor Representante David Doti, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 8 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Jorge Schiappapietra.

Del señor Representante Pablo Pérez González, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 7 y 9 de julio de 2009, convocándose a la suplente correspondiente siguiente, señora Lourdes Ontaneda.

Del señor Representante Luis Rosadilla, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por los días 7 y 8 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Óscar Groba.

Ante la convocatoria del señor Representante Héctor Tajam a la Cámara de Senadores, se convoca a la suplente siguiente, señora Beatriz Costa, por el día 7 de julio de 2009.

Del señor Representante Pablo Álvarez, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley N° 17.827, para asistir a la Reunión de la Comisión de Educación, Ciencia y Tecnología del Parlamento Latinoamericano, PARLATINO, a desarrollarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador, por el período comprendido entre los días 8 y 10 de julio de 2009, convocándose a la suplente correspondiente siguiente, señora Beatriz Costa".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y cinco en cuarenta y siete: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los correspondientes suplentes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley N° 16.465, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia el día 7 de julio de 2009, por estar integrando la Cámara de Senadores.

Sin más saluda atentamente.

VÍCTOR SEMPRONI

Representante por Canelones".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a Ud. mi renuncia por esta única vez, a ocupar la banca.

Saludo a Ud. muy atentamente.

Yamandú Orsi".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria de la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Sin más, saluda atentamente.

Matías Carámbula".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.

Presente.

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente comunico a usted que, por esta única vez, no he de aceptar la convocatoria de la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Sin más, saluda atentamente.

Antonio Vadell".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: I) Que el señor Representante por el departamento de Canelones, Víctor Semproni, se incorporó a la Cámara de Senadores por el día 7 de julio de 2009.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señores Yamandú Orsi, Matías Carámbula y Antonio Vadell.

ATENCIÓN: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, y en el artículo cuarto de la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Acéptanse las negativas que, por esta vez, presentan los suplentes siguientes señores, Yamandú Orsi, Matías Carámbula y Antonio Vadell.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la representación por el departamento de Canelones, por el día 7 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 609, del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Pablo Naya.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO".

"Florida, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración.

De acuerdo a lo establecido en la Ley N° 17.827, solicito al Cuerpo que usted tan dignamente preside me conceda licencia para el día martes 7 de julio, basado en la causal "motivos personales".

Sin otro trámite se despide muy atentamente,

CARLOS ENCISO CHRISTIANSEN
Representante por Florida".

"Florida, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley N° 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, acepte mi renuncia por esta única vez a la convocatoria que he sido objeto.

Sin más, saluda atentamente,
Daniela Molina".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Florida, Carlos Enciso Christiansen.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 7 de julio de 2009.

II) Que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que fue objeto el suplente siguiente, señora Daniela Molina Ruiz.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero de artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 7 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Florida, Carlos Enciso Christiansen.

2) Acéptase la negativa que, por esta vez, presenta el suplente siguiente, señora Daniela Molina Ruiz.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 7 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 6262 del Lema Partido Nacional, señor Nelson Pérez Cortelezzi.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 6 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente me dirijo a usted, solicitando se me conceda licencia por los días 7 y 8 de julio del corriente año, según lo establecido en el artículo 1º, inciso 3, de la Ley N° 17.827.

Sin otro particular, saluda a usted atentamente,
ANÍBAL PEREYRA
Representante por Rocha".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

En mi calidad de suplente del Diputado Aníbal Pereyra Huelmo, fui convocado como suplente de ese Cuerpo los días 7 y 8 de julio del corriente año.

Comunico a usted que por esta única vez no acepto la convocatoria.

Sin otro particular, le saluda atentamente,
Pablo Silvera".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

En mi calidad de suplente del Diputado Aníbal Pereyra Huelmo, fui convocado como suplente de ese Cuerpo los días 7 y 8 de julio del presente año.

Comunico a usted que por única vez no acepto la convocatoria.

Sin otro particular, le saluda atentamente,
Julio Morales".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Rocha, Aníbal Pereyra Huelmo.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por los días 7 y 8 de julio de 2009.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señores Pablo Silvera y Daniel Morales.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de

24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por los días 7 y 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Rocha, Aníbal Pereyra Huelmo.

2) Acéptase por esta vez, la denegatoria presentada por los suplentes siguientes, señores Pablo Silvera y Daniel Morales.

3) Convóquese por Secretaría, por los días 7 y 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 609 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Raúl Servetto.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente, solicito a usted licencia los días 7 y 8 de julio de 2009, por razones particulares por lo cual y de conformidad al inciso tercero de la Ley N° 17.827, se proceda a convocar al suplente correspondiente.

Sin otro particular le saluda muy atentamente.

BERTIL BENTOS

Representante por Paysandú".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Paysandú, Bertil Bentos.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por los días 7 y 8 de julio de 2009.

ATENCIÓN: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por los días 7 y 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Paysandú, Bertil Bentos.

2) Convóquese por Secretaría, por los días 7 y 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 2004 del Lema Partido Nacional, señor Miguel Otegui Griego.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en el artículo 1° de la Ley N° 10.618, en la redacción dada por el artículo 1° de la Ley N° 17.827, solicito se me autorice el goce de licencia por motivos personales por los días 7, 8 y 9 de julio el corriente año.

Sin más, lo saluda atentamente.

SILVANA CHARLONE

Representante por Montevideo".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

El que suscribe Sr. Gabriel Courtoisie, con cédula de identidad N° 1.449.223-7, en mi calidad de primer suplente de la Sra. Representante Nacional Silvana Charlone, quien ha solicitado licencia, comunico a usted que desisto por esta vez, de asumir el cargo.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

Gabriel Courtoisie".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que me fuera realizada por esa Cámara para integrar dicho Cuerpo, no acepto por esta única vez.

Sin más, lo saludo atentamente

Jorge Mazzarovich".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que me fuera realizada por esa Cámara para integrar dicho Cuerpo, no acepto por esta única vez.

Sin más, lo saluda a usted muy atentamente

Jorge Pandolfo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, de la señora Representante por el departamento de Montevideo, Silvana Charlone.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por los días 7, 8 y 9 de julio de 2009.

II) Que por esta única vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto, los suplentes correspondientes siguientes, señores Gabriel Courtoisie; Jorge Mazzarovich y Jorge Pandolfo.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales, a la señora Representante por el departamento de Montevideo, Silvana Charlone por los días 7, 8 y 9 de julio de 2009.

2) Acéptanse, por esta única vez, las denegatorias presentadas por los suplentes correspondientes siguientes, señores Gabriel Courtoisie; Jorge Mazzarovich y Jorge Pandolfo.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 90 del Lema Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señora Gloria Benítez.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de solicitar a ese Cuerpo, se me conceda licencia desde el día 8 de julio próximo al día 11 inclusive del mismo mes, por tener que concurrir en Misión Oficial a la reunión de Comisiones del Parlamento Latinoamericano a realizarse en la ciudad de Quito (Ecuador) entre los días 9 y 10 del corriente.

Adjunto copia de la invitación correspondiente.

Saluda a usted muy atentamente,

DANIEL GARCÍA PINTOS

Representante por Montevideo".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a los efectos de comunicarle que habiendo sido convocada para integrar el Cuerpo en mi calidad de suplente del señor Daniel García Pintos desde el día 8 hasta el 11 del corriente inclusive, por esta única vez no acepto dicha convocatoria.

Saluda a usted atentamente.

Roxana Tejera".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial del señor Representante por el departamento de Montevideo, Daniel García Pintos, para asistir a la reunión de la Comisión de Asuntos Laborales, Previsión Social y Asuntos Jurídicos del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a desarrollarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador.
CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 8 y 11 de julio de 2009.

II) Que, por esta vez, no acepta la convocatoria la suplente siguiente, señora Roxana Tejera.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de

24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia en misión oficial por el período comprendido entre los días 8 y 11 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Daniel García Pintos, para asistir a la reunión de la Comisión de Asuntos Laborales, Previsión Social y Asuntos Jurídicos del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a desarrollarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador.

2) Acéptase la negativa que, por esta vez, presenta la suplente siguiente, señora Roxana Tejera.

3) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 15 del Lema Partido Colorado, señor Yamandú Flangini.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por intermedio de esta nota remito a usted el presente pedido de licencia por motivos personales para los días 7 y 8 del presente, a la vez que solicito que se convoque al suplente correspondiente Sr. Mario Perrachón.

Sin otro particular, le saluda atentamente.

HOMERO VIERA

Representante por Colonia".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Colonia, Homero Viera.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por los días 7 y 8 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de se-

tiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes:

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por los días 7 y 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Colonia, Homero Viera.

2) Convóquese por Secretaría, por los días 7 y 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 609 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Mario Perrachón.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración.

En virtud de haber sido convocado para integrar la Cámara de Senadores los días 7 y 8 de julio, solicito se convoque a mi suplente respectivo.

Sin otro particular lo saluda a usted atentamente.

ANTONIO GALLICCHIO

Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: Que el señor Representante por el departamento de Montevideo, Antonio Gallicchio, se incorporó a la Cámara de Senadores por el período comprendido entre los días 7 y 8 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en los artículos 116 y 122 de la Constitución de la República.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

Convóquese por Secretaría para integrar la representación por el departamento de Montevideo, por los días 7 y 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 99000, del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Javier Chá.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente, solicito licencia por motivos personales el día 7 de julio de 2009, solicitando que se convoque a mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saluda atentamente,

DARDO SÁNCHEZ CAL
Representante por Treinta y Tres".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Treinta y Tres, Dardo Sánchez Cal.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 7 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de septiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 7 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Treinta y Tres, Dardo Sánchez Cal.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 7 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 504 del Lema Partido Nacional, señor Orlando Lemes.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente me dirijo a Ud. para solicitar licencia por motivos personales por el día 7 de julio y se convoque a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saluda atentamente,

ÁLVARO DELGADO
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Álvaro Delgado.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 7 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de septiembre de 2004 y en el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 7 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Álvaro Delgado.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el día 7 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 33 del Lema Partido Nacional, señor Martín Fernández.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente, solicito licencia por los días 7 y 8 de julio por motivos personales.

Atentamente,

FEDERICO CASARETTO
Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Maldonado, Federico Casaretto.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por los días 7 y 8 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por los días 7 y 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Federico Casaretto.

2) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 22 del Lema Partido Nacional, señor David Fernández.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Al amparo de lo previsto por la Ley N° 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia por motivos personales por los días 7 y 8 de julio del presente año.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

TABARÉ HACKENBRUCH LEGNANI
Representante por Canelones".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, Tabaré Hackenbruch Legnani.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por los días 7 y 8 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por los días 7 y 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Canelones, Tabaré Hackenbruch.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por los días 7 y 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 2005 del Lema Partido Colorado, señor Heber Duque.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 6 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui
Presente.

De mi mayor consideración:

Por este medio solicito a usted licencia por motivos personales para el día miércoles 8 del mes en curso del presente año, solicitando se convoque a mi suplente respectivo.

Saludo a usted muy atentamente.

DAVID DOTI GENTA
Representante por Paysandú".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Paysandú, Cosme David Doti.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 8 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Paysandú, Cosme David Doti.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 36 del Lema Partido Nacional, señor Jorge Schiappapietra.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente, y conforme al inciso 3º del artículo 1º de la Ley Nº 17.827, solicito licencia por motivos personales para los días, 7, 8 y 9 del corriente y se convoque para el mismo a mi suplente respectiva, la Sra. Lourdes Ontaneda.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente,

PABLO PÉREZ GONZÁLEZ
Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Maldonado, Pablo Pérez González.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 7 y 9 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 7 y 9 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Pablo Pérez González.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 738 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señora Lourdes Ontaneda.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 3 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 16.465, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por los días 7 y 8 del corriente, por motivos personales.

Sin más saluda atentamente.

LUIS ROSADILLA
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 3 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Saludo a usted muy atentamente

Hugo Arambillete".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Luis Rosadilla.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por los días 7 y 8 de julio de 2009.

II) Que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente, señor Hugo Arambillete y la señora Beatriz Costa integra la Cámara por el período indicado.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada a su artículo primero por la Ley Nº 17.827 de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de la citada.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por los días 7 y 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Luis Rosadilla.

2) Acéptase, por ésta única vez, la negativa presentada por el suplente siguiente, señor Hugo Arambillete.

3) Convóquese por Secretaría, por los días 7 y 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 609 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Óscar Groba.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.

Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo con lo establecido en la Ley N° 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia el día 7 de julio de 2009, por haber sido citado para la Cámara de Senadores.

Saluda atentamente.

HÉCTOR TAJAM
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: Que el señor Representante por el departamento de Montevideo, Héctor Tajam, se incorporó a la Cámara de Senadores por el día 7 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en los artículos 116 y 122 de la Constitución de la República.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

Convóquese por Secretaría para integrar la representación por el departamento de Montevideo, por el día 7 de julio de 2009, a la suplente siguiente de la Hoja de Votación N° 609, del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio - Nueva Mayoría, señora Beatriz Costa.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 3 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui

Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente me dirijo a usted a fin de solicitarle licencia por actividades notorias, para los días 8, 9 y 10 de julio del presente, ya que debo concurrir a la reunión de la Comisión de Educación, Ciencia y Tecnología del PARLATINO, que tendrá lugar en la ciudad de Quito, Ecuador, los días 9 y 10 de julio próximo.

Solicito la misma amparándome en el literal C), Artículo 1° de la Ley N° 17.827.

Sin más, saluda atentamente.

PABLO ÁLVAREZ
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por misión oficial del señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Álvarez, para asistir a la Reunión de la Comisión Educación, Ciencia y Tecnología del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a desarrollarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 8 y 10 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por misión oficial, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Álvarez, por el período comprendido entre los días 8 y 10 de julio de 2009, para asistir a la Reunión de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia, Tecnología y Comunicación del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 609 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señora Beatriz Costa.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, ALBERTO PERDOMO, PABLO NAYA".

—Dese cuenta de otro informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar la siguiente resolución:

Ante la convocatoria del señor Representante Alberto Perdomo a la Cámara de Senadores por el período comprendido entre los días 2 y 24 de julio de 2009, se convoca a los suplentes siguientes, señores Mauricio Piquerez, por el día 7 de julio de 2009 y Raúl Casás, por el período comprendido entre los días 8 y 24 de julio de 2009.

Del señor Representante Rodrigo Goñi, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 8 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Luis A. Galbarini".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y siete en cuarenta y ocho: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 6 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente, me dirijo a usted a los efectos de comunicarle que he sido convocado para asumir como Senador durante los días 2 al 24 de julio inclusive.

Al saludarlo muy atentamente le ruego se sirva convocar a mi suplente respectivo.

ALBERTO PERDOMO
Representante por Canelones".

"Montevideo, 6 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes

Roque Arregui.

Presente.

De mi mayor consideración:

Al haber sido convocado por el Cuerpo que usted preside, cúmpleme informarle que por el día de hoy no aceptaré la convocatoria de la que fui objeto, por lo que le ruego sirva convocar al suplente respectivo.

Saluda muy atentamente.

Raúl Casás".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: I) Que el señor Representante por el departamento de Canelones, Alberto Perdomo, se incorporó a la Cámara de Senadores por el período comprendido entre los días 2 y 24 de julio de 2009.

II) Que, por esta única vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente, señor Raúl Casás, por el día 7 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Acéptase, por esta única vez, la denegatoria presentada por el suplente siguiente, señor Raúl Casás, por el día 7 de julio de 2009.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la representación por el departamento de Canelones, por el día 7 de julio de 2009, y por el período comprendido entre los días 8 y 24 de julio de 2009, a los suplentes correspondientes siguientes de la Hoja de Votación N° 20004, del Lema Partido Nacional, señores Mauricio Piquerez y Raúl Casás, respectivamente.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente solicito licencia por motivos personales por el día 8 del corriente.

Sin otro particular, lo saludo muy atentamente.

RODRIGO GOÑI ROMERO
Representante por Salto".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Salto, Rodrigo Goñi Romero.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 8 de julio de 2009.

ATENCIÓN: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales, por el día 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Salto, Rodrigo Goñi Romero.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 892 del Lema Partido Nacional, señor Luis A. Galbarini Álvarez.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, MAURICIO PIQUERES, PABLO NAYA".

14.- Aplazamientos.

—Se entra al orden del día.

En mérito a que no han llegado a la Mesa las respectivas listas de candidatos, si no hay objeciones correspondería aplazar la consideración de los asuntos que figuran en primer y segundo término del orden del día, referentes a la elección de miembros de la Comisión Permanente y de la Comisión Administrativa del Poder Legislativo para el Quinto Período de la XLVI Legislatura.

15.- Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas).

Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: "Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 1578

"PODER EJECUTIVO

Ministerio de Transporte y Obras Públicas Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 16 de setiembre de 2008.

Señor Presidente
de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el alto honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir el adjunto proyecto de ley.

El mismo se propone contribuir con el fortalecimiento de la política nacional de puertos en el entendido de que apoyar dicha política, en un país de nuestras características geopolíticas y culturales, su tradición en materia de tratamiento legal y administrativo de los servicios portuarios y su importancia socioeconómica y comercial es un objetivo estratégico y una prioridad fundamental del Estado para lograr el desarrollo de nuestra República y su mejor inserción en el concierto regional e internacional.

El proyecto, en la oportunidad, apunta a dos aspectos de esa política: la creación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo y avanzar hacia la futura, potencial instalación de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha para buques de porte ya existentes, pero no alcanzables en Montevideo.

Lo primero se justifica en la necesidad de disponer en los próximos años de otra infraestructura portuaria que permita responder oportuna y adecuadamente a las exigencias esperables del notorio y progresivo crecimiento marítimo-comercial, a la vez que generar escenarios alternativos que permitan una mayor eficiencia y competitividad en la prestación de los servicios portuarios.

Lo segundo tiene su justificación en la histórica expectativa de que se desarrollen en el futuro servicios portuarios de nivel en una zona del país particularizada por sus características naturales y su aptitud para atraer buques transoceánicos de gran calado.

El artículo 1º del proyecto contiene una declaración programática que revela la importancia que el legislador le asigna a la política de puertos.

El artículo 2º se refiere justamente a la intención y voluntad de avanzar en un eventual proyecto de desarrollo de un puerto en el departamento de Rocha.

El artículo 3º plantea la decisión estatal de que se concrete una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo, a través de un mecanismo alternativo de concesión a privados reconocido expresamente en la Ley de Contabilidad y Administración

Financiera, como es el remate o subasta, cometiendo al Poder Ejecutivo su reglamentación.

Los artículos 4º, 5º, 6º, 7º y 8º plantean la subasta del paquete accionario, y establecen algunas pautas mínimas en la materia, tendientes a asegurar la mayor transparencia y la mejor oferta técnica y económica.

El artículo 9º determina el plazo dentro del cual el Poder Ejecutivo deberá reglamentar la presente ley.

El artículo 10 establece la obligación de comunicar a la Asamblea General la reglamentación de la ley y la información relativa a la subasta de referencia.

Saludamos al señor Presidente de la Asamblea General con las seguridades de nuestra más alta consideración.

TABARÉ VÁZQUEZ, VÍCTOR ROSSI,
DANILO ASTORI.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2º.- Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3º.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4º.- Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de esta-

blecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 5º.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo.

Artículo 6º.- La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos y aplicado al desarrollo de sus fines específicos, a través de inversiones en infraestructura.

Artículo 7º.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5º, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8º.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

- a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.

- b) Demostrar que más del 50% del paquete accionario pertenece a un operador especializado de terminal de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.
- c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% del capital contractual.

Artículo 9º.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10º.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a ésta las resultancias de la subasta del paquete accionario.

Montevideo, 16 de setiembre de 2008.

VÍCTOR ROSSI, DANILO ASTORI.

CÁMARA DE SENADORES

La Cámara de Senadores en sesión de hoy ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2º.- Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3º.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo por un plazo de 30 (treinta) años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamen-

tación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4º.- Esta sociedad anónima formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de 30 (treinta) años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato la Administración Nacional de Puertos establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores. El contratista deberá contar en su plantilla de empleados con al menos un 70% (setenta por ciento) de residentes en Uruguay.

Al finalizar el plazo contractual la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles.

El contratista dispondrá de un plazo máximo de 180 (ciento ochenta) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios.

En el caso que, por mutuo acuerdo de las partes, el contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y nivel de servicio de la terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizados económicamente, el contratista recibirá de la Administración Nacional de Puertos la compensación pertinente, de acuerdo con lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.

Artículo 5º.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, entre el 1º de marzo y el 1º de junio del año 2010, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 (Ley de Puertos) ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevi-

deo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo.

La Administración Nacional de Puertos designará un síndico adicional al órgano de contralor interno establecido por la Ley N° 16.060, de 4 de setiembre de 1989, que se renovará cada dos años. Su designación recaerá sobre una persona con notoria solvencia técnica en la materia a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores cuyas competencias quedarán definidas en la reglamentación. Dicho síndico deberá suministrar a la Administración Nacional de Puertos, en cualquier momento que ésta lo requiera, información sobre las materias que sean de su competencia.

Artículo 6°.- El contratista abonará un canon a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

La base de la subasta será de US\$ 1:200.000 (un millón doscientos mil dólares de los Estados Unidos de América).

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos.

El contratista pagará mensualmente a la Administración Nacional de Puertos un canon consistente en la suma de cuatro componentes:

a) Componente 1:

Canon fijo mensual: Un monto básico durante todo el plazo del contrato de gestión, a partir del año de la firma del mismo, cuyo monto mensual será igual al producido de la subasta dividido 12 (doce) ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

b) Componente 2:

Canon por TEU Movilizado: Un monto proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal de Contenedores, consistente en la 1/100.000 (cienmilésima) parte en dólares de los Estados Unidos de América por TEU, del monto producido en la subasta, durante todo el plazo de la concesión, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

Para la determinación de este componente se considerarán todos los contenedores cargados o descargados a través del muelle de la Terminal de Contenedores y de las

eventuales incorporaciones a la gestión integral de la terminal (nuevos puestos de atraque), sin considerar los removidos.

c) Componente 3:

Canon por TEU Desconsolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden en el mes en la terminal, de US\$ 20/TEU (veinte dólares de los Estados Unidos de América por TEU Desconsolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

d) Componente 4:

Canon por TEU Consolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se consoliden en el mes en la terminal, de US\$ 20/TEU (veinte dólares de los Estados Unidos de América por TEU consolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de estos dos últimos componentes se considerarán todos los contenedores desconsolidados o consolidados en todas las áreas gestionadas por la Terminal de Contenedores.

El establecimiento de este canon no exime al contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la Administración Nacional de Puertos u otros terceros a quienes se le soliciten.

Los valores referidos a tarifas y precios podrán ser actualizados por la aplicación de la paramétrica definida en la reglamentación de la presente ley.

La reglamentación establecerá límite de volumen y canon para la carga general.

Artículo 7°.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5° de la presente ley, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8°.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario el adjudicatario deberá, en los pla-

zos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

- a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.
- b) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento) del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.
- c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual.

Artículo 9º.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a ésta las resultancias de la subasta del paquete accionario

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 13 de mayo de 2009.

RODOLFO NIN NOVOA, Presidente,
CLAUDIA PALACIO, Prosecretaria”.

—Léase el proyecto.

(Se lee)

—En discusión general.

SEÑOR TROBO.- ¿Me permite una aclaración?

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Creo que este proyecto no ha sido informado.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene razón el señor Diputado Trobo; el proyecto no ha sido informado y el texto que íbamos a leer está orientado en ese sentido.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: por diversas circunstancias la Comisión no ha podido reunirse, pero hemos convenido utilizar los minutos disponibles para estos casos, aunque no seamos miembros infor-

mantes. Por supuesto que en su momento solicitaremos nuevamente el uso de la palabra a través de las formas que permite el funcionamiento legislativo.

Históricamente, cuando la sociedad uruguaya habla del puerto, siempre hace referencia al puerto de Montevideo. Como Representante por un departamento del interior -al menos de uno del litoral, donde está el río Uruguay-, puedo decir que más que nunca hemos sentido la necesidad de contactarnos con el puerto de Montevideo y de entender su importancia, con los medios logísticos que le permitan desarrollarse para el país que estamos construyendo, para el país productivo que pretendemos.

En este breve informe -no queremos extendernos- quiero decir que nuestra ciudadanía está muy embebida de la discusión sobre la segunda terminal de contenedores. Como se sabe, las diversas dificultades que hubo para la instalación de la primera terminal de contenedores en nuestro país obedecieron a circunstancias muy duras, con muchas discusiones, problemas y aspectos que a veces rozaban la cristalinidad; es más: en muchos momentos la situación fue muy intempestiva, inclusive, con instancias penales. Nos quedó entonces la experiencia de cómo instalar algo tan importante para el país, que se logró con grandes dificultades. Cuando se encara la instalación de una segunda terminal de contenedores, sin duda aparece la sombra de esos problemas, de esas dificultades.

En este período de Gobierno, cuando asume el Directorio de la Administración Nacional de Puertos y aparecen figuras versadas en estos temas, como el ingeniero Fernando Puntigliano, quienes integramos la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas comenzamos a hacer contactos. De esta forma comienza a aparecer la inquietud acerca de la instalación de la segunda terminal de contenedores y se genera la masa crítica de pensamiento que culmina en un proyecto de ley. Por supuesto que el iniciador de esto fue el Poder Ejecutivo de este Gobierno, seguido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y su Ministro, el Director de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Puntigliano, la Dirección Nacional de Hidrografía y una serie de resortes que juegan en torno a estos temas.

En la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado recayó la mayor parte del trabajo. Sin embargo, todos los integrantes de nuestra Comisión

nos abocamos a recibir información sobre este tema e, inclusive, a participar en las sesiones de dicha Comisión del Senado. Allí pudimos comprobar la complejidad en la que quedaríamos inmersos, pues se iban a presentar muchos desafíos que en el futuro podrían ser entendidos como una verdad revelada. En estas cosas hay que actuar como lo hicieron nuestros antecesores en el siglo XIX, cuando se construyó el muelle del puerto de Montevideo, que actualmente permite el dragado a una profundidad de 11 metros, aproximadamente; después de esa profundidad no se puede dragar más porque los muros se vendrían abajo. Estamos hablando de un trabajo que se hizo hace más de cien años para que hoy podamos usufructuar este puerto, con todo lo que eso significa para la región. Entonces, sin duda que nos veíamos abocados a poder tener sobre la mesa la discusión de este fenómeno complejo, que es una segunda terminal, dado el conjunto de intereses que se avizoraban en ese horizonte bien cercano, táctico, que sin duda estamos viendo hoy. ¿Principalmente por qué? Porque está el Estado, que quizás entienda que debe orientar -y lo está haciendo correctamente-, que debe participar o no; están los privados, que dicen que deben tener la mayor incidencia en esa segunda terminal, aunque hay quienes opinan que no la deben tener. También están las empresas navieras, que son como una especie de cielo encapotado, porque todo lo que se mueva o se toque aparecería como algo sospechoso, ya que son muy poderosas, pero en realidad es el juego que se ve en todos los puertos del mundo. Esa situación se respira en todos los puertos del mundo, principalmente en aquellos que son los número uno, de destino y origen, o los que, como el nuestro, aspiran a ser de trasbordo. En realidad, nuestro puerto es de trasbordo, de origen y de destino, porque en la medida en que nos instalamos en el mundo comercial, en el mundo del desarrollo, vamos a tener importaciones y también exportaciones desde nuestro territorio. Evidentemente, el 62% del que se habla en cuanto a la incidencia del trasbordo es un hecho real y hoy marca las posibilidades de cualquier rentabilidad en el puerto de Montevideo.

También debemos decir que nosotros estábamos inspirados -y seguimos estándolo- en que este país debe tener una multimodalidad en el desarrollo de los transportes. Tuvimos la oportunidad de incidir en este caso y de participar en la discusión de lo que fueron los planteamientos en cuanto a las necesidades hidro-

gráficas, de tener puertos en el interior, puertos deportivos y una política en este sentido que se fue abriendo cancha, según nuestra visión. Empezamos a sentir que el país necesitaba una multimodalidad de transportes, a pesar de saber que hemos vivido bajo la égida del transporte carretero de carga. Nada tenemos que decir de él; simplemente, en nuestro país se llevó adelante lo que se quiso en el mundo: instalar las grandes empresas transportistas y utilizar la vía de las carreteras. Ese es un capítulo que, en términos generales, ha sido muy negativo para nuestro territorio, porque hemos olvidado los medios de transporte que son más baratos: los que utilizan el agua y el ferrocarril. Hubo intereses que incidieron claramente y que vinieron desde afuera, pero acá fueron muy bien recibidos por las políticas que se llevaron a cabo en materia de transporte durante muchos años. Quedó instalado que el transporte carretero de carga es el transporte por excelencia y que puede jugar -y va a jugar- un papel importantísimo en la transversalidad regional, en lo que tiene que ver con los corredores. Pero nuestro país siente como necesidad el funcionamiento de nuestros ríos y la utilización de las vías ferroviarias y el modo aéreo como medida de complemento múltiple en materia de transporte.

Este proyecto de ley fue muy discutido y estuvo muchísimo tiempo en el Senado. Creo que los legisladores aprendimos mucho durante la discusión, ya que no tenemos una idea acabada de lo que significa este modo de transporte, con su complejidad y con sus intereses, como ya señalábamos. Hubo una serie de artículos que nos llegaron que son una síntesis muy apretada de los fenómenos, como puede ser cualquier aspecto de la realidad sobre el que nosotros queramos profundizar. Siempre, por más que no queramos, vamos a navegar bastante -valga la paradoja sobre el tema- en la superficie del problema.

De todos modos, hay que dar este paso, que comienza por aceptar que en vez de una licitación había que ir a una subasta, en el entendido de que esta nos iba a dar una cristalinidad mayor y la posibilidad de que esto no tuviera todo lo que tuvo aquel fenómeno que fue la primera terminal de contenedores, sabiendo, además, que en la subasta íbamos a percibir un buen dinero que nos permitiera hacer cosas. De aquellos US\$ 17:000.000 que emanaron de la primera terminal de contenedores y que anduvieron por todos los bancos del Estado, al final, este Gobierno hizo llegar a la mayoría de las escuelas los dineros que nece-

sitaban para hacer arreglos. Hoy vamos a asistir a un sistema de subasta, en el que habrá un canon fijo que se va a dividir entre doce meses. Allí se va a estipular cuál será el monto de la subasta y se dividirá entre doce al año siguiente de la instalación. Quiere decir que el precio que deberá pagar la empresa que se instale va a ser ese monto de la subasta dividido entre doce.

¿Pero qué pasa? El fenómeno del canon ha sido uno de los temas que últimamente se ha instalado. Quisiera dejar para el final este tema, porque me parece que primero debemos analizar otro punto, aparte de la subasta y del entendido que hubo en todo el espectro político de este país. En este sentido, debemos reconocer que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas recorrió todos los partidos políticos, todos los sectores, y discutió con todos ellos la posibilidad de hacer esto; fundamentalmente, lo que se discutió mucho fue si se hacía a través de una subasta o de una licitación.

El segundo tema tiene que ver con la proyección. Quienes desconocíamos el funcionamiento de la logística en el mundo tuvimos que aceptar que los movimientos logísticos de los puertos nunca pueden estar ligados al Producto Bruto Interno, ya que tienen su gráfica propia y no poseen los quiebres que puedan tener las economías en sus determinados tiempos. Esto lo pudimos ver observando el año 2002. Se puede verificar en todos los estudios que las proyecciones se mantuvieron y no hubo alteraciones traumáticas para los puertos de ninguna parte del mundo, fundamentalmente para aquellos que están trabajando de manera importante, como el nuestro.

¿Qué quiere decir esto? Que luego de empezada la discusión sobre la segunda terminal de contenedores nos encontramos con que el mundo aparece ensombrecido por una nueva crisis internacional, una crisis que realmente no se pudo disimular y se instaló, en la que el sistema capitalista sufrió -y sufre- desde sus metrópolis uno de los castigos más fuertes por el uso y abuso de la libre competencia y del libre comercio. Entonces, los Estados quedaron pintados y, por supuesto, la redistribución, y fundamentalmente el control de la parte financiera fue lo que hizo que hubiera alteraciones muy bruscas y duras. Nosotros estamos recibiendo esas consecuencias, que se van acercando peligrosamente a nuestros países, llamados del Tercer Mundo.

Nuestros países son capaces de frenar y revertir esta situación. En ese sentido es que aparece la proyección de la segunda terminal de contenedores. La proyección, basada en esos cálculos, nos muestra que nosotros vamos a precisar irreversiblemente una segunda terminal de contenedores alrededor de los años 2013, 2014 o 2015. Se puede prefijar en un año o en meses cuál puede ser esa proyección y ese movimiento en el mundo en cuanto a los trasbordos y el manejo logístico.

Eso fue irrefutable. Obviamente, hubo una sola oposición, por parte de una empresa a la que respetamos mucho y ha sido pionera en materia de terminal de contenedores; esto hay que reconocerlo e, inclusive, respaldar a la empresa, porque es parte del funcionamiento de nuestro puerto. Reitero que esa es una opinión que tenemos en cuenta, pero increíblemente debemos reconocer que todos los números, el conocimiento y todo lo que tiene que ver con el puerto de Montevideo nos indica que esa proyección es correcta.

SEÑOR HERNÁNDEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR HERNÁNDEZ.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Muchas gracias, señor Diputado.

La proyección queda instalada en el análisis de este proyecto de ley.

Otros aspectos aparecen. El tema de los costos que va a tener el Estado por el desenlace y el desarrollo de esta segunda terminal fue muy discutido. En realidad, hay que poner un piso al canon móvil; del canon fijo ya hablamos. Va a haber tres cánones porque el negocio se va a componer así. Los cánones móviles van a tener un monto mínimo proporcional a los contenedores movilizados en un mes en los muelles de la terminal de contenedores, con un piso de US\$ 12. Esto nos trajo una discusión muy fuerte y muy importante, porque de todo debate bien intencionado en el que se busque profundidad vamos a salir fortalecidos todos. La Administración Nacional de

Puertos mantuvo su posición, en el Senado se planteó lo mismo, y nosotros respaldamos lo de la movilidad de US\$ 12 por TEU. Aquí cabe explicar que esto no es por caja. Por ello surgía el debate. Los US\$ 12 que paga la terminal de contenedores son por caja, y cada caja puede tener dos TEU, es decir, cuarenta pies en lugar de veinte. Ahora se va a cobrar por TEU, por veinte pies. Se habla de un elevado costo, pero no creo que sea así. Necesitamos tener un respaldo porque la terminal de contenedores va a ser 100% privada, como es de público conocimiento. Si ese es el resultado de la discusión -nosotros lo aceptamos-, al menos necesitamos no perder plata. Al fijar los US\$ 12 como piso se está estableciendo que la Administración Nacional de Puertos no va a perder plata cuando tenga que poner en marcha dragados que impliquen un movimiento de tierra enorme. No tenemos aquí los números, que son aburridores y tienen una complejidad que, obviamente, manejan los contadores; sin embargo, el concepto es que si no se establecía este piso no se podría realizar un dragado que cuesta US\$ 8:000.000 o US\$ 9:000.000 anuales; para arrancar se van a necesitar unos US\$ 30:000.000 o US\$ 40:000.000. Entonces, la idea de poner un piso de US\$ 12 tiene un peso específico.

Además, hay que tener en cuenta el costo del movimiento de los contenedores por concepto de PBIP, es decir, los planes de seguridad que tienen todos los puertos en el mundo a partir de aquel 11 de setiembre. Ahora hay que tener un vallado y controles de todo tipo, inclusive electrónicos; por eso hoy los puertos no se pueden visitar como en la época de nuestros padres o de nuestros abuelos, sino que hay que ir en una delegación casi militar para hacerlo porque, realmente, son lugares reservados y de mucha seguridad. Para eso hay que pagar US\$ 15 dólares por contenedor.

También hay que saber que el Gobierno, el Poder Ejecutivo, tiene que comprar los escáneres, que salen fortunas, y hay que tener en cuenta todas las vicisitudes que tuvimos con estos aparatos, que no vamos a relatar ahora.

(Suenan el timbre indicador de tiempo)

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Ha finalizado el tiempo de que disponía, señor Diputado.

Me acota el señor Diputado Hernández que le concede otra interrupción.

Puede continuar el señor Diputado Domínguez.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: ADAU, la Asociación de Despachantes de Aduanas del Uruguay, está estudiando la posibilidad de cobrar alrededor de US\$ 50 por un nuevo tipo de precintos que sean más seguros para los contenedores.

En el balance de TCP de 2007 surge que el cobro promedio por contenedor es de US\$ 165, frente a lo cual, para el gasto que implica un contenedor, los US\$ 12 mencionados representan una ínfima cantidad de dinero. Esta cifra está muy bien sustentada, aunque tal vez debería estar en la reglamentación de la ley y no en la ley misma, crítica que se le ha formulado. Esto se ha planteado así porque esta es la mayor seguridad para que el Estado pueda pagar los costos que debemos enfrentar como país para una empresa que va a ser privada.

Hay otros temas, pero creemos que hay que resumir.

¿Por qué estamos planteando que esta iniciativa vuelva al Senado? Porque en el artículo 4° se había incursionado en el tema de los trabajadores portuarios, pero se entendió que era importante eliminar el porcentaje de 70% de residentes en el país. Pese a la urgencia que tiene este asunto, surgió esta observación con relación al tema de los trabajadores, que no nos parece menor. El artículo 4° sustitutivo dice: "Esta sociedad anónima formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato la Administración Nacional de Puertos establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo de los trabajadores portuarios, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores". El artículo sustitutivo continúa, pero me atengo a este cambio por el cual estamos planteando este artículo sustitutivo.

Quizás este tema merezca muchas más explicaciones y podría haber un debate ilustrativo para los señores Diputados, pero creo que el tiempo que utilicé ha sido suficiente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede continuar el señor Diputado Hernández.

SEÑOR HERNÁNDEZ.- He finalizado, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado Botana.

SEÑOR BOTANA.- Este proyecto, señor Presidente, sin dudas enfrenta dos concepciones: la estatista y colectivista del Gobierno y las ideas de libertad que tenemos los sectores del Partido Nacional. Es un tema fundamental, sin dudas.

Uruguay es el puerto; el país está explicado por el puerto. El nacimiento y la vida de este país han estado y siguen estando asociados indisolublemente al puerto de Montevideo. Desde la época de la independencia estaba el cambio aquel de territorio por un faro; había que salvar, en la época, lo que era importante. Y lo importante era, en la bahía del puerto de Montevideo, la posibilidad de embarcar y de desembarcar, de hacer comercio exterior.

Este es un proyecto, señor Presidente, que está poniendo en juego la soberanía del país en su concepción actual, que no pasa indudablemente por límites territoriales marcados por ríos, líneas imaginarias, mojones. La soberanía es hoy la libertad de los ciudadanos de ejercer sus derechos en un mundo altamente interdependiente; no es otra cosa. Estamos jugando en este país la posibilidad del ejercicio del derecho de la gente a participar de la vida del mundo, del derecho de los uruguayos a participar de la vida del mundo en los próximos treinta, cuarenta o cincuenta años.

No es menor el proyecto que estamos enfrentando. No es este un proyecto de la Ciudad Vieja, de un pedacito de territorio de la Ciudad Vieja y de un pedacito del mar que al país corresponde. Este es un proyecto nacional, el más nacional de todos los proyectos que se han discutido en este Parlamento en este Período. Y no es un proyecto que haga al país de hoy, a los uruguayos de hoy; no es un proyecto de este Gobierno ni es un proyecto del próximo Gobierno. Es un proyecto del país de los próximos treinta, cuarenta o cincuenta años. Es un proyecto que involucra a todas las generaciones que vienen, y por eso, señor Presidente, debió ser un proyecto de todos. En un aspecto es un proyecto de todos, solo en uno: en la necesidad de hacer esta segunda terminal de contenedores del

puerto de Montevideo. En eso este proyecto responde al acuerdo nacional; en eso este proyecto responde a lo que es la necesidad del Uruguay. Nuestro país necesita una segunda terminal de contenedores en el puerto de Montevideo, en un mundo en el cual las cargas son cada vez mayores. El comercio internacional involucra cada vez más a los actores porque la especialización productiva es cada vez mayor. En ese mundo, indudablemente, el comercio, el tránsito de mercancías, se va "contenerizando" porque las condiciones de frío y de seguridad de las cargas hacen imprescindible este proceso. En ese mundo, una segunda terminal de contenedores es imprescindible. Por allí están los números, los estudios, y algunos dicen que será en 2014, y los que se oponen al proyecto dicen que la segunda terminal se debe hacer por 2020 o 2030. No importa. No importa si es en 2014, 2015 o 2016 porque este tampoco es un proyecto cuya construcción se pueda hacer de un día para el otro. El Uruguay se tiene que cubrir porque no puede correr el riesgo de quedar fuera del comercio internacional.

Hay algunos estudios en los cuales se correlaciona el PBI del país con el nivel de actividad del puerto de Montevideo; se hace un estudio de correlación simple. Con ese estudio se llega a la conclusión de que en 2014 las autoridades entenderán oportuna la construcción de una segunda terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. Si se hace un estudio un poco más complejo, si se hace un estudio económico en el cual se introduzcan algunas variables como la mayor exportación del Uruguay, el crecimiento acelerado de las exportaciones del Uruguay en este mundo altamente interdependiente y la necesidad de importaciones asociadas a dos conceptos, al concepto de materias primas y al de consumo creciente del país, y por otro lado, además, se pone un segundo conjunto de variables que son las del puerto "hub", el puerto distribuidor en la región, indudablemente, esta fecha de 2014 se verá más justificada.

En cualquier caso, señor Presidente, sea en 2014, 2015 o 2020, Uruguay necesita una segunda terminal de contenedores en el puerto de Montevideo, y más vale que resolvamos lo antes posible este tema. Más vale que, como país, lo resolvamos lo antes posible. Es más: creo que la crisis internacional, la crisis mundial, fue la que ha salvado un poco la siesta nacional que nos hemos tomado con este tema. La mordera nacional ha sido salvada por la caída en el nivel de actividad que el mundo ha exhibido. Si no, capaz

que el plazo de necesidad se venía mucho antes y el Uruguay se empezaba a quedar sin posibilidad de responder muchísimo antes de las fechas que estamos manejando.

El Gobierno, para la presentación del tema, ha tenido que estudiar los aspectos jurídicos y ha sido altamente cuestionado; el país ha sido altamente cuestionado. Hay una empresa que reclama el monopolio sobre la terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. En el Uruguay el monopolio es por ley, señor Presidente, y acá ninguna ley otorgó el monopolio a ninguna empresa. Acá no hay contrato que esté por encima de estos preceptos. Acá la norma dice claramente que el monopolio debe ser por ley, y esto no tiene vuelta. Hay acusaciones que van y que vienen. Hay acusaciones de incumplimiento del país, de eventual incumplimiento del país por hacer una segunda terminal en el puerto de Montevideo, contraponiéndose a lo que es un verdadero incumplimiento que tuvo la empresa al no construir en fecha lo que debía para poder tener el nivel de actividad necesario en Uruguay. En eso nuestro país no debe tener el más mínimo temor jurídico, más allá de que el Gobierno haya dado un paso dudoso en este sentido, como fue negociar el incumplimiento para conseguir que la empresa empezara a cumplir. Me refiero a negociar lo que se había incumplido.

Acá es claro que se incumplió con los contratos, que Uruguay tuvo que hacer una transacción, y esperamos que ahora las empresas cumplan con las inversiones que debieron hacer hace varios años y con el nivel de movimiento de contenedores que debieron cumplir y no cumplieron. En ese sentido, creo que los uruguayos actuamos como uruguayos, todos juntos. Y en ese sentido este Parlamento tiene unanimidades.

El proyecto ha tenido diversos tipos de cuestionamientos, algunos que se levantarán sin duda alguna con la reglamentación, porque así ha sido expresado en la Comisión por los delegados de la Administración Nacional de Puertos y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La Administración Nacional de Puertos ha dicho claramente en el Parlamento que todas esas dudas acerca de la localización de la nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo van a ser levantadas debidamente. También ha manifestado que el tamaño, es decir, la inversión necesaria y la capacidad operativa serán debidamente puestas en la reglamentación; que los pliegos para la subasta van a

contemplar los aspectos técnicos necesarios y que no habrá incertidumbre para todos aquellos que se presenten a pujar para obtener esta concesión pública. Quiere decir que desde ese punto de vista la intervención en la Comisión ha sido tranquilizadora.

Otro debate importante que existe es este que nos traía recién el señor Diputado Domínguez, acerca de salvar el hecho de que sea el trabajo nacional el que tenga lugar en el puerto de Montevideo. ¡Por supuesto que tenemos que privilegiar a los nacionales! Allí, el Presidente de la ANP, ingeniero Puntigliano, hacía un buen aporte al decir que a través de exigencias de conocimientos técnicos y de conocimientos en temas de seguridad portuaria, tan importantes hoy, se podría privilegiar al trabajador nacional. Yo creo que ese es un buen camino, y más allá de los convenios internacionales que el país tiene suscritos en la OIT, por medio de este tipo de exigencias, que son lógicas, de conocimiento técnico y de seguridad en materia portuaria, existe un camino por el cual el país puede resolver esta cuestión en favor de los trabajadores. Creo que en ese sentido todos estamos concordando.

El proyecto de ley tiene, eso sí, algunos aspectos que desde mi punto de vista son bastante preocupantes. El primero: el hecho de que el Gobierno tenga que elegir un síndico que viene de la Unión de Exportadores, que viene de una terna propuesta por la Unión de Exportadores. La Unión de Exportadores es muy importante; es una organización sumamente importante, porque es el contacto de la producción nacional con el mundo, con la posibilidad de colocar el trabajo nacional en el mundo. Pero es solo una parte de lo que es el negocio portuario. También hay importación, y una sociedad de consumidores que nosotros tenemos la obligación de proteger. También hay una actividad portuaria de distribución de carga que, a su vez, tenemos la necesidad de proteger como país. Entonces, frente a esa situación, la Unión de Exportadores representa solo una parte, solo una pata, importante pero una pata al fin, de lo que es la actividad portuaria. Yo no creo que se pueda ser juez y parte de las cosas, que el cliente Unión de Exportadores pueda ser, al mismo tiempo, quien decida y controle, y diga lo que está bien y lo que está mal respecto de lo que se hace en el puerto de Montevideo.

Otra cuestión importante, señor Presidente, y que yo creo que es la fundamental en todo esto, la más importante de las cuestiones que estamos tra-

tando, es la de la competitividad de nuestro puerto. Si el puerto no es competitivo, el país se verá afectado en su competitividad. Si nuestro puerto tiene sobrecostos, estos no van a incidir solamente sobre la actividad del puerto de Montevideo: van a incidir sobre la producción nacional que se intenta colocar en los mercados del mundo y sobre el costo de las mercaderías que se introducen y que van a ser consumidas por los uruguayos.

Entonces, yo iría redondeando esta parte por aquí, y luego prosigo.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- ¿Ha culminado por ahora la exposición?

SEÑOR BOTANA.- Sí, señor Presidente.

16.- Licencias.

Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a dar cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Del señor Representante Germán Cardoso, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por el día 7 de julio de 2009, convocándose al suplente siguiente, señor Francisco Sanabria.

Del señor Representante Javier Salsamendi, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por el período comprendido entre los días 8 y 11 de julio de 2009, para asistir a la reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana, Combate y Prevención del Narcotráfico y Crimen Organizado, del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador, convocándose a los suplentes correspondientes siguientes, señores Daniel Carbajal, Óscar Groba y señora Beatriz Costa, por el día 8 de julio de 2009, por los días 9 y 10 de julio de 2009 y por el día 11 de julio de 2009, respectivamente.

Del señor Representante José Carlos Mahía, por motivos personales, inciso tercero del artículo

primero de la Ley Nº 17.827, por el día 8 de julio de 2009, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Luis E. Gallo".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y siete en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los correspondientes suplentes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente y al amparo de lo previsto por la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día de la fecha, por razones personales.

Sin otro particular, saludo muy atentamente,

GERMÁN CARDOSO

Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Maldonado, Germán Cardoso.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 7 de julio de 2009.

ATENCIÓN: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 7 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Germán Cardoso.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 7 de julio de 2009, al

suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 73 del Lema Partido Colorado, señor Francisco Sanabria.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, MAURICIO PIQUERES, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente

De mi mayor consideración:

Solicito al Cuerpo que usted tan dignamente preside, me conceda licencia por el período comprendido entre el 8 y 11 del corriente mes, amparado en el inciso C) (Misión Oficial) del artículo 1° de la Ley N° 17.827, con motivo de mi asistencia a la X Reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana, Combate y Prevención al Narcotráfico, Terrorismo y Crimen Organizado del Parlamento Latinoamericano, a realizarse los días 9 y 10 en Ecuador, Quito.

Sin más, lo saludo atentamente.

JAVIER SALSAMENDI
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente

De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Hugo Arambillete".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente

De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Daniel Montiel".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,

Roque Arregui.

Presente

De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Heber Bousses".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Javier Salsamendi, para asistir, a la X Reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana, Combate y Prevención al Narcotráfico, Terrorismo y Crimen Organizado del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a desarrollarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 8 y 11 de julio de 2009.

II) Que por ésta única vez no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes correspondientes siguientes, señores Hugo Arambillete, Daniel Montiel y Heber Bousses, y los suplentes siguientes señora Beatriz Costa y Óscar Groba integran la Cámara hasta el día 10 de julio y por el día 8 de julio, respectivamente.

ATENCIÓN: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004, y por el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia al señor Representante por el departamento de Montevideo, Javier Salsamendi, por el período comprendido entre los días 8 y 11 de julio de 2009, para viajar al exterior en misión oficial, para asistir a la IX Reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana, Combate y Prevención al Narcotráfico, Terrorismo y Crimen Organizado del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a desarrollarse en la ciudad de Quito, República de Ecuador.

2) Acéptanse las negativas presentadas, por ésta única vez, por los suplentes correspondientes siguientes, señores Hugo Arambillete, Daniel Montiel y Heber Bousses.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el día 8 de julio de 2009, por los días 9 y 10 de julio de 2009 y por el día 11 de julio

de 2009, a los suplentes correspondientes siguientes de la Hoja de Votación N° 609 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señores Daniel Carbajal, Óscar Groba y señora Beatriz Costa, respectivamente.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, MAURICIO PIQUERES, PABLO NAYA".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.

Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente solicito al Cuerpo que usted preside licencia por el día 8 de julio por motivos personales, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Saluda atentamente,

JOSÉ CARLOS MAHÍA

Representante por Canelones".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.

Presente.

De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocada por ese Cuerpo, en mi calidad de suplente por el Representante Nacional José Carlos Mahía, comunico mi renuncia por esta única vez, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saludo al Sr. Presidente muy atentamente.

Gabriela Garrido".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.

Presente.

De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocada por ese Cuerpo, en mi calidad de suplente por el Representante Nacional José Carlos Mahía, comunico mi renuncia por esta única vez, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saludo al Sr. Presidente muy atentamente.

Paul Moizo".

"Montevideo, 7 de julio de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Roque Arregui.

Presente.

De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocada por ese Cuerpo, en mi calidad de suplente por el Representante Nacional José Carlos Mahía, comunico mi renuncia por esta única vez, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saludo al Sr. Presidente muy atentamente.

Hugo Vergara".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, José Carlos Mahía.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 8 de julio de 2009.

II) Que por esta única vez no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señora Gabriela Garrido, señores Paul Moizo y Hugo Vergara.

ATENCIÓN: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Canelones, José Carlos Mahía.

2) Acéptanse, por esta única vez, las denegatorias presentadas por los suplentes siguientes, señora Gabriela Garrido, señores Paul Moizo y Hugo Vergara.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 2121 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Luis E. Gallo.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, MAURICIO PIQUERES, PABLO NAYA".

17.- Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas).

—Continúa la consideración del asunto en debate.

Tiene la palabra el señor Diputado Gandini.

SEÑOR GANDINI.- Gracias, señor Presidente...

SEÑOR BOTANA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR GANDINI.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede interrumpir el señor Diputado Botana.

SEÑOR BOTANA.- Muchas gracias, señor Presidente; muchas gracias, señor Diputado Gandini.

Señor Presidente: este proyecto juega, no en la competitividad del puerto, sino en la competitividad de la economía nacional. Y entendemos que a la hora de la fijación del canon o de los cánones que se deberán pagar por la operación portuaria de los contenedores, el Gobierno ha cometido algunos graves errores. El primer error es el de pensar que lo que importa en este país es la plata que saque el Estado, cada año, del puerto de Montevideo. No es así, señor Presidente. Lo que importa aquí no es el Estado; aquí lo que importa es el país. Aquí no está en juego ni el nivel de empleo de ese pedacito de la Ciudad Vieja ni de ese pedacito de mar asociado a la Ciudad Vieja, sino que lo que está en juego es el nivel de actividad en la economía nacional y el trabajo de todos los uruguayos. Y el Gobierno ha establecido un canon que es fijo y en dólares, fijo y en moneda extranjera. Cuando uno habla de un canon fijo debe pensar y hacerse algunas preguntas.

¿Cuánto costaba una computadora hace cinco, ocho o diez años, y cuánto cuesta hoy? ¿De qué tamaño eran los barcos? ¿Cuánto movían las grúas? ¿Cuánto ha cambiado todo eso? Hemos multiplicado y multiplicado y bajado los costos cientos de veces. Hemos aumentado los tamaños, las dimensiones de lo que se carga y de lo que se mueve varias veces; varias. Entonces, ¿qué va a pasar con el mundo dentro de diez, quince, veinte o treinta años, inclusive con respecto al dólar? ¿Y por qué atarnos? ¿Por qué atar al Uruguay a la economía norteamericana y a su suerte? ¿Que irá a pasar con el mundo? ¿Quién irá a liderar el mundo dentro de diez, veinte o treinta años? ¿Estamos seguros de eso? ¿Cuál será el mayor peso

de la economía? ¿Con quién tendremos más o menos comercio? ¿Seguiremos asociados a la parte del mundo a la que estamos asociados?

El Uruguay no debe atar su suerte, a través de este tipo de mecanismos, a la de ninguna potencia. Debemos preservar nuestra soberanía, aun en estas cosas que aparentemente son pequeñas. En eso, los blancos siempre hemos sido muy cuidadosos. Cuando todos los demás partidos, los de derecha y los de izquierda, todos, querían instalar las bases, hubo un partido blanco para decir que no. No voy a hablar de las historias del siglo anterior; hablo de las historias de cada día. Los blancos preservamos la vigencia del derecho nacional, la no intromisión de los otros países. Fue nuestro celo con el tema venezolano, fue nuestro celo con el tema argentino, ha sido nuestro celo en todas las cuestiones en este período de Gobierno, y en este proyecto en particular lo sigue siendo. No podemos fijar un canon en dólares; pero, además, un canon que es diferente al que hoy se cobra en el puerto de Montevideo. Hoy, en el puerto de Montevideo se cobra un canon que tiene una forma y un monto que es diferente del que se impone en este caso a quien será el operador de la segunda terminal de contenedores. Entonces, el Uruguay debería de proteger la justicia, la competencia entre las terminales de contenedores y, además, proteger la soberanía nacional y la competitividad de nuestra economía no fijando un canon en dólares. Porque hoy se decía: "Bueno, son US\$ 12, US\$ 15, US\$ 16 en US\$ 165". Eso es altamente significativo. El 10% de margen es algo significativo en el comercio interno de un país, cuanto más cuando hablamos de estos volúmenes y de estas cantidades que se mueven, de estas cifras impresionantes que se están moviendo.

(Suenan el timbre indicador de tiempo)

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Disculpe, señor Diputado. El señor Diputado Gandini me advierte que le concede una nueva interrupción.

Puede continuar, señor Diputado Botana.

SEÑOR BOTANA.- Muchas gracias, señor Presidente y señor Diputado Gandini.

Existe un segundo grave riesgo, y es el de quién va a ser el operador de esta segunda terminal de contenedores. Porque es cierto que acá estamos hablando de la libre competencia; es cierto que estamos hablando de la libertad que en definitiva todos tene-

mos de participar de esta subasta, pero en realidad acá existen pocos que pueden participar de la subasta y sabemos claramente quiénes son los que pueden hacerlo. Entonces, deberíamos cuidarnos, en el proceso, de poder aventar algunos riesgos. Tenemos que aventar algunos riesgos; tenemos que salvar al país de algunas situaciones. Así como vamos a evitar, con este proyecto, que los actuales operadores de la Terminal Cuenca del Plata puedan participar de la subasta porque eso estaría otorgando un monopolio de hecho que el país no quiere brindar, también deberíamos de cuidar que los operadores de los puertos cercanos, competitivos de la región, no participen. Y eso por una muy sencilla razón: porque podrían desviar cargas, y cuando se desvían cargas, se desvía la oportunidad de trabajo de la operación en el puerto de Montevideo para el trabajo nacional, pero, además, se desvía la posibilidad de traer mercaderías a menor costo para su industrialización acá o para su consumo en el país y su reexportación en el primer caso, o bien para la directa exportación de la producción nacional.

También deberíamos evitar caer en el hecho de que sea un armador el que pueda operar la segunda terminal de contenedores. Los armadores en el mundo, los que participan con peso, son tres, cuatro, cinco, seis, ocho grandes empresas. Y al formular un proyecto de este tipo uno debe preguntarse: ¿qué pasaría si dejáramos a los productores uruguayos, a la exportación uruguaya, al trabajo nacional, dependientes de un solo armador, que nos pueda imponer los costos del transporte, decidir a dónde lleva nuestros productos y a dónde no los lleva? Porque eso es lo que se está jugando.

Entonces, tenemos que eliminar toda dependencia para la producción nacional; tenemos que evitar todo riesgo de que nuestros productores nacionales, de que la exportación de nuestros productos, dependa de las decisiones de quien es dueño de las cargas y del transporte de las cargas en el mundo. El Uruguay debe evitar el doble riesgo que tiene este proyecto de disminuir el nivel de actividad de la actual empresa que explota el negocio de la terminal de contenedores del puerto de Montevideo y, a su vez, asegurar que la que se viene sea competitiva.

Señor Presidente: lamentablemente, nuestro Partido no ha tenido la oportunidad de discutir esas cosas. Ha sido debidamente informado en algunas de

las etapas del proyecto, pero entendemos que este debió ser un proyecto país; entendemos que este debió ser un proyecto que hiciéramos entre todos los uruguayos, porque involucra al país de los próximos veinte, treinta, cuarenta o cincuenta años. Este es un proyecto que no involucra a sectores de la actividad económica: involucra a toda la economía nacional. Entonces, señor Presidente, debió haber sido un proyecto que contara con la participación de todos. El Partido Nacional hubiera querido participar de este proyecto y haber aportado constructivamente.

(Suenan los timbres indicadores de tiempo)

—En los temas institucionales y en los temas país, nosotros no hacemos especulación de ningún tipo. Los blancos, lamentablemente, no pudimos participar de un proyecto en el que era necesario que participáramos todos los orientales.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede continuar el señor Diputado Gandini.

SEÑOR GANDINI.- He finalizado mis profundas palabras, señor Presidente.

(Hilaridad)

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado Posada.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: sin duda, el proyecto de ley que está a consideración de nuestra Cámara constituye una de las iniciativas más importantes que se ha puesto a consideración del Parlamento en esta Legislatura. Tampoco cabe duda de que las decisiones que tome nuestro país a este respecto suponen que se pueda trabajar en pos de los objetivos estratégicos del desarrollo económico y social del Uruguay. Por lo tanto, hubiera sido deseable que una decisión de esta naturaleza fuera acompañada por todos los partidos políticos. Quizá sea, por cierto, desaconsejable que terminemos tratando este proyecto ya cuando estamos en el tramo final, de cara a las elecciones nacionales del último domingo de octubre, sobre todo porque creo que la Administración Nacional de Puertos actuó en tiempo y forma al enviar este proyecto a discusión del Parlamento hace ya varios meses.

En efecto, el proyecto firmado por el Poder Ejecutivo tiene fecha de setiembre de 2008, y creo que en el transcurso de este período, cuando ya se han

aprobado tantas leyes sin la debida discusión, esta iniciativa, para la que sí hubo en lo previo un intercambio político de ideas al más alto nivel, hubiese merecido otro tratamiento y que, en consecuencia, su discusión en el día de hoy no estuviera teñida por aspectos de carácter electoral. Digo esto, señor Presidente, porque nadie puede tener dudas en esta Cámara de que esta decisión tiene que ser tomada por nuestro país ahora. Es más: debió haber sido tomada el año pasado. Y tampoco caben dudas, porque así se manifestaron todos los sectores políticos cuando se hizo la presentación por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y particularmente del Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, acerca de los fundamentos que había detrás de esta decisión. No hubo, en esa oportunidad en que fuimos convocados todos los sectores políticos a la reunión que se llevó a cabo en el Senado, manifestaciones en contrario a esta idea, a este proyecto. Sin embargo, el proyecto se demoró, y creo que la principal demora fue planteada en el propio Partido de Gobierno, en la propia bancada de Gobierno, que entró en una discusión acerca de cuáles eran los contenidos del proyecto y qué era lo que estaba detrás. Y cuando la propia bancada de Gobierno genera dudas, obviamente que eso trae, entre otras cosas, la demora y una discusión que, a nuestro juicio, ha sido absolutamente contraproducente con respecto a esta decisión que, sin duda, debíamos tomar en el Poder Legislativo acompañando el proyecto de ley planteado por el Poder Ejecutivo.

Cuando nuestro Partido fue consultado previamente con respecto a este tema -por supuesto, mucho antes del envío de este proyecto- manifestamos dos cosas. La primera, que deseábamos conocer los fundamentos de la decisión en cuanto a la necesidad de una nueva terminal y, ciertamente, los fundamentos que nos fueron expuestos eran absolutamente convincentes.

La segunda condición que nos parecía fundamental para tomar una decisión a este respecto era la transparencia. Entonces, dijimos al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y al Presidente de la Administración Nacional de Puertos que para nosotros el mecanismo más adecuado -sobre todo teniendo en cuenta la experiencia nefasta de la licitación de la anterior terminal de contenedores- era el de la subasta, que fue el que en definitiva se terminó usando des-

pués para la adjudicación de la actual Terminal Cuenca del Plata.

Los dos aspectos fueron satisfechos por las autoridades de Gobierno y, en tal sentido, en esa reunión del Senado a la que hacía referencia adelantamos nuestra decisión política de acompañar este proyecto de ley. Lo que lamentamos, señor Presidente, es la demora; lo que también lamentamos son las modificaciones que se introdujeron en el Senado y que van a ser consagradas por la Cámara de Diputados. En el artículo 6º se agregó una serie de definiciones que notoriamente solo podían estar en el ámbito de la reglamentación, porque estos aspectos terminan, de alguna manera, marcando la cancha e, inclusive, pueden hacer fracasar la subasta. Es un claro error creer que las leyes pueden determinar las relaciones de mercado y las expectativas del mercado.

El proyecto de ley debió haber sido aprobado el año pasado tal como vino del Poder Ejecutivo, tal como estaba, salvo alguna pequeña modificación que se introdujo en el Senado y que creo fue positiva. Lamentablemente, eso no ha sucedido. Terminamos discutiendo en el año electoral un proyecto que hace a la clave estratégica del desarrollo de nuestro país, ya que la infraestructura del puerto de Montevideo resulta clave para la competitividad de los productos uruguayos, y lo terminamos haciendo a las apuradas, sin que ni siquiera haya un informe a considerar. No hubo informe en mayoría en un tema que ingresó en setiembre del año pasado.

Al margen de estas consideraciones, y señalando que vamos a pedir el desglose de aquellos aspectos que nos parece inconveniente figuren en este proyecto de ley, ratificamos la voluntad que expresáramos desde el primer día, en el sentido de votar afirmativamente esta iniciativa por la que se habilita al Poder Ejecutivo a recurrir al mecanismo de la subasta para tener una nueva central de contenedores en el puerto de Montevideo, en el marco de una Ley de Puertos que fue muy fustigada en el momento de su aprobación, pero que los hechos han demostrado que era muy beneficiosa para nuestro país.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado Mahía.

SEÑOR MAHÍA.- Señor Presidente: en primer lugar, quiero expresar mi satisfacción de poder analizar este tema en Cámara.

Comparto algunos de los argumentos planteados aquí en Sala en cuanto a que este es uno de los proyectos de ley que va a tener más trascendencia para el futuro del Uruguay, de acuerdo con esa vieja tradición -un viejo libro de historia decía que Uruguay era pradera, frontera y puerto- de que es una de las áreas estratégicas de desarrollo que tiene nuestro país. La fundamentación que hizo el compañero Diputado Domínguez sobre este punto, vinculada a todo el transporte de carga y a la importancia regional, nos exime de mayor comentario, entre otras cosas porque el tiempo que tenemos no es el que necesitaríamos para exponer en mayor profundidad estos asuntos.

Sí me interesa particularmente señalar algunos aspectos que es bueno que queden registrados como parte del debate parlamentario. En primer lugar, los procedimientos del Gobierno en este tema: transparentes y de diálogo. Históricamente no se ha procedido así en temas tan importantes. Nos consta que tanto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como las autoridades de la Administración Nacional de Puertos tuvieron una actitud de diálogo constante con todos los involucrados y con todo el espectro político nacional. Creo que, más allá de la posición política final de cada legislador y de cada partido, eso es algo realmente a destacar y muestra la dimensión que se le quiso dar a este asunto por parte del Gobierno Nacional.

En segundo término, esta es una definición de por qué caminos podíamos andar para resolver esto porque, como es sabido, el marco legal vigente habilita a optar por él sin haber producido en este ámbito el debate que se está generando y, sobre todo, teniendo en cuenta el que se dio con mayor profundidad en el Senado, porque fue la primera Cámara que recibió el proyecto de ley. En ese sentido, esta fuerza política, desde el Gobierno, tomó la opción de que el Parlamento estuviera involucrado, y, al hacerlo, involucramos institucionalmente a los partidos; y eso es complementario y no sustitutivo del diálogo fecundo que se tuvo con todos los partidos políticos y con los distintos actores involucrados en el tema.

Es por eso que la combinación de este marco legal y la posterior subasta hace a una concepción que permite trabajar en estos términos uno de los temas

que todos sabemos que genera intereses muchas veces contrapuestos, muchas veces de difícil conciliación, y todos y cada uno de ellos muy pero muy pesados.

Voy a hacer algunas consideraciones generales.

En primer lugar, más allá de las crisis periódicas, en este rubro es innegable la tendencia al crecimiento constante del intercambio de bienes a nivel mundial, registrándose en esta última década un aumento sin precedentes en la historia. Podrán variar los precios de los bienes, pero es muy difícil que se revierta la tendencia en lo que respecta a su volumen.

En segundo término, ha habido una revalorización del transporte fluvio-marítimo. La constante alza en los precios de los combustibles orgánicos derivados del petróleo ha determinado una revalorización del agua como vía de transporte, buscando abaratar costos. Esta tendencia, si bien tiene variaciones lógicas, no parece que vaya a revertirse en el corto o mediano plazo y sí es segura su profundización en el largo plazo, debido a la baja de las reservas petrolíferas y a la necesidad de racionalizar su consumo. Hasta no hace mucho tiempo, la industria naviera había fijado como tope del tamaño de los barcos la medida del Canal de Panamá, pero la saturación del tráfico -que determinaba largos tiempos de espera- obligó a utilizar rutas alternativas, y en aras de la racionalización del tiempo, del costo y de la capacidad se rompió ese estándar de medidas y nacieron los Post Panamax, y ahora ya están navegando los Super Post Panamax, con calados de entre catorce y dieciséis metros.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Casas)

—Esa situación general la tenemos que complementar con un elemento fundamental, que fue señalado y en el que nos interesa profundizar porque fue parte de un debate previo al ingreso del proyecto de ley a la Cámara. Me refiero al desarrollo del puerto de Montevideo, a sus expectativas y al crecimiento que estaba teniendo. Se pusieron en entredicho los plazos que establecía el informe del Gobierno Nacional para hacer una terminal de contenedores; eso fue fuertemente cuestionado. Pero el tiempo pasó y ha quedado demostrado que estábamos en lo cierto. Un año más o un año menos no importa; lo que es claro es que tomar esta decisión como país es estratégico para el futuro de todos los uruguayos. Ese ha sido uno de los

aspectos que más nos ha motivado a trabajar y a aceptar algunos otros sobre los que tenemos diferencias, con respecto a este proyecto de ley y que vamos a dejar establecidos en la versión taquigráfica. Pero lo principal es que para el Uruguay, como país, es estratégico que tomemos esta decisión.

Creo que es cierta la siesta a la que se refirió el señor Diputado Botana en su intervención; el debate parlamentario en este tema se tomó una siesta, algo que no hace el mundo de los negocios ni el mundo en general. Por suerte, ahora se está cerrando el plazo parlamentario.

Asimismo, complementando los aspectos económicos se plantearon cuestionamientos jurídicos. Entiendo que toda empresa nacional e internacional tiene el derecho de defender sus intereses; no tiene por qué compartir el interés nacional. En ese sentido, los informes presentados en el Parlamento por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, el Director de la Administración Nacional de Puertos y las autoridades del Poder Ejecutivo nos dan la garantía de que, más allá de los reclamos, hay un estudio serio y profundo en cuanto al respaldo jurídico de este emprendimiento. Es claro que podía haber cuestionamientos porque había intereses legítimos a defender, aunque desde el punto de vista jurídico nuestra posición no coincidiera con la de los reclamantes. Insisto: no es lo mismo el interés general que el particular; muchas veces son contrapuestos, y el deber del Gobierno, del Estado, es defender los intereses generales. Es por esa razón que estamos convencidos de que la actividad del puerto y la necesidad de contar con una nueva terminal de contenedores debe superar este tipo de controversias y debe ser considerada como una de las inversiones que necesita el país. Este tipo de apuestas estratégicas debe trascender los aspectos electorales y las definiciones partidarias porque tiene que ver con el trabajo de los uruguayos, con la posibilidad y la viabilidad de contar con miles y miles de puestos de trabajo que directa e indirectamente genera la actividad portuaria.

Señor Presidente: ¿cuánto tiempo me queda?

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Le restan seis minutos, señor Diputado.

SEÑOR MAHÍA.- Gracias, señor Presidente.

Nosotros compartimos el proyecto, pero coincidimos más con el enviado por el Poder Ejecutivo que

con el que llegó a la Cámara de Diputados luego del acuerdo alcanzado en el Senado. Los acuerdos tienen que ver con la suma de voluntades y hacen a los acuerdos partidarios; entonces, nosotros los vamos a acompañar y, por supuesto, a respetar. No obstante ello, vamos a señalar algunos aspectos que no nos convencen y que creemos que no son positivos. Me refiero, concretamente, al artículo 6º, a la inclusión del canon y a que la base de la subasta será de US\$ 1:200.000. Luego, en el componente 2, habla de la cienmilésima parte en dólares de los Estados Unidos de América por TEU. Y más adelante, en el componente 3 habla de otras unidades y otros costos. No voy a referirme a si este precio está bien o mal o a si el monto es bueno, malo o conveniente, porque eso tiene que ver con algo muy especializado, que hace al negocio en sí mismo y a los que formulan sus pautas; lo que digo es que, en lo personal, entiendo que este capítulo debió ser parte de la reglamentación y no de la ley -lo cual señalamos en la Comisión, en el plenario y anteriormente en nuestra bancada-, máxime teniendo en cuenta que en el artículo 3º se establece lo siguiente: "Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo por un plazo de treinta años [...]". Ese plazo, que es razonable para este tipo de emprendimientos, tiene que ver con su viabilidad, pero la inclusión de este aspecto, que para nosotros es netamente parte de la reglamentación, no es una opción que nosotros hubiésemos tomado.

La realización de esta nueva terminal de contenedores le genera al Uruguay más competencia, y hemos aprendido, visto y comprobado que en la actividad portuaria la competencia ha representado y representa beneficios para la producción nacional; ese es un aspecto fundamental en este proyecto de ley, y seguramente lo será en la construcción de la terminal y en su puesta en funcionamiento.

Por otra parte, lo que realmente se quiere es proyectar a Montevideo como puerto "hub", como concentrador de cargas regionales. Por lo tanto, es imprescindible ampliar la capacidad operativa y el movimiento del puerto, que lo hace estratégico para el desarrollo nacional.

Asimismo, la existencia de más de una terminal hace que los costos de dragado y mantenimiento sean más accesibles porque estos se reparten de mejor manera, evitando un alto impacto en el peaje de los buques o un sobre costo para el Estado por mantener las infraestructuras para un solo operador.

Como dijimos, las obras son necesarias, y como lo que se está discutiendo es una pequeña diferencia de años, es bueno que se lleven adelante.

En Uruguay, originalmente esto estuvo en manos del Estado. Luego se concedió a un sector privado en exclusividad, en la Administración pasada se optó por hacer una combinación que llevó a que el 80% estuviera en manos privadas y el 20% en las del Estado, y ahora se está yendo por este camino que creemos positivo.

Entendíamos que este proceso debería haberse cerrado completamente en esta Legislatura. La vida demostró que no pudo ser así. Como nuestro objetivo central era, y es, que esta terminal de contenedores se realice en el menor plazo posible, porque esto está ligado al desarrollo económico y social del Uruguay, efectivamente vamos a acompañar con nuestro voto esta iniciativa, que fue presentada en la Comisión y que ahora estamos debatiendo.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Tiene la palabra el señor Diputado Trobo.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: nosotros no vamos a acompañar este proyecto. El Partido Nacional, en la instancia del Senado, sostuvo una posición muy clara al respecto, que se vincula esencialmente con las particularidades que ha tenido este proceso, en especial la forma que el Gobierno ha utilizado para llevarlo adelante.

En primer lugar, queremos decir -y en este sentido creo que coincido con las últimas palabras del señor Diputado Posada- que la Ley de Puertos habilita a hacer un llamado de estas características sin necesidad de que exista una autorización legislativa. Y yo he visto en este proyecto ponerse otra vez de manifiesto un espíritu que reiteradamente ha puesto en marcha el actual Gobierno, de aparecer como en instancias fundacionales: todo lo que ha pasado por este Gobierno es la primera vez. Claro, en materia de puertos el Frente Amplio se opuso radical, tenaz y hasta vio-

lentamente a la aprobación de la ley de 1992 y, aunque parezca una sutileza, en este proyecto se pretende fundar la política de puertos hacia el futuro, ya que en su artículo 1º -cuando se lea, lo comprobaremos- se dice: "Declarase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales". Esto fue lo que hizo la ley de 1992, que era mucho más cauta en su literatura, mucho más comprimida en su expresión, pero decía una cosa muy simple: que los puertos de la República tendrían que funcionar las 24 horas del día, los 365 días del año. Esta es la definición realmente importante. Ahora se presenta este proyecto que tiene su filosofía, su entraña, su búsqueda de algo que con el paso de los días ha ido apareciendo y realmente nos tiene sorprendidos.

Cuando se envió este proyecto, el propio Presidente de la Administración Nacional de Puertos ha dicho en el Senado y en las Comisiones de la Cámara de Representantes que esta iniciativa no era necesaria para hacer esto. Primero, se envió una propuesta que, si uno la lee, se da cuenta de que era una especie de autorización no necesaria, pero lograba generar un respaldo a una decisión que iría a tomar el Gobierno. Obviamente, ese respaldo estaba relacionado con una situación que se presentaba al Gobierno, ante la cual tenía que reaccionar en el ejercicio de todas sus potestades, diciendo: "Yo esto lo hago porque corresponde que lo haga, y si hay alguna consecuencia de mis actos políticos de Gobierno, asumo las consecuencias". Sin embargo, como existía el antecedente de los que estaban administrando la terminal portuaria del Cerro de Montevideo, a quienes se iba a echar a patadas del Uruguay y se les terminó pagando US\$ 25:000.000 de indemnización, y en este caso la actual Administración tenía cierta prevención de que le fueran a hacer un juicio, se dijo: "Si me hacen un juicio, yo quiero tener de respaldo a los demás. Entonces, no lo hago según estoy habilitado por la ley vigente, sino que voy a mandar al Parlamento un proyecto y voy a pedir el respaldo del Poder Legislativo". Recuérdese que a quienes estaban en posesión de predios en el Oeste de Montevideo para construir una terminal se les iba a echar por incumplimiento, y después se les terminó pagando una indemnización para que dejaran esos predios. Obviamente, si el Gobierno

tuviera un juicio y lo perdiera o, en todo caso, un arbitraje por cuyo fallo tuviera que conceder algo, no querría ser el único responsable de ello.

Francamente, creo que el Gobierno está en condiciones de llevar adelante este proceso, y tendría que haberlo hecho. Así no habría perdido estos dos años que dice haber perdido y que en realidad se perdieron, porque lo increíble es escuchar a esta mayoría parlamentaria que ha sacado en cinco minutos todo lo que quiso aprobar, decir que existe responsabilidad de algún tercero para que este tema no se haya resuelto a veinticuatro horas de haber ingresado en el Parlamento. Lo cierto es que la demora que ha tenido este proyecto en el Parlamento fue por las diferencias internas del Gobierno, que no parecen haber quedado sustanciadas, porque este proyecto vino acordado por la mayoría del Senado y, según se nos dice, en la Cámara habrá algunas modificaciones.

Creo que es una ocasión adecuada, porque cuando discutamos los artículos tendremos que analizar sus características, es decir, qué tienen adentro, quiénes pueden presentarse a esta licitación y quiénes no, porque en este punto también tenemos que analizar el mundo de los negocios en transporte de mercaderías por mar, quiénes son los operadores, quiénes tienen posibilidades, y si a partir de este proyecto, por imperio de una decisión de una mayoría parlamentaria, puede ponerse en riesgo la libre competencia declarada por la Ley de Puertos de 1992.

En este proyecto existen algunas idas y venidas, marchas y contramarchas, que seguramente ponen en discusión la posibilidad de que en la aplicación de la norma realmente estos principios sigan vigentes.

Además, quiero decir -porque la ocasión es oportuna- que el tema de los puertos es una cuestión principal, importante, y no ha ocupado muchas horas de tratamiento legislativo. Por lo pronto, en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, donde hemos estado recurrentemente presentes cuando se consideró este tema, se ha llegado al extremo de que si el Ministro de Transporte y Obras Públicas no autorizaba a la Administración Nacional de Puertos a concurrir a la Comisión, esta no venía. Es decir: el señor Ministro Rossi prohibió al Directorio de la Administración Nacional de Puertos asistir al Parlamento, como históricamente los Directorios de los entes autónomos y de las empresas del Estado lo hicieron cuando fueron re-

queridos por alguna Comisión para explicar acerca de las materias de su especialidad. Se trata de un hecho curioso, pero ocurrió. Indudablemente, todo esto ha retaceado el tratamiento del tema, no en particular el de la eventual construcción de la segunda playa de contenedores, sino otros asuntos que tienen que ver con los puertos, en especial con el de Montevideo, que realmente son muy importantes.

Además, en la Administración actual han ocurrido cosas que nos preocupan mucho. Por ejemplo, existe esa disposición que establece que los puertos deben funcionar las 24 horas del día, los 365 días del año. Y en la historia de la Ley de Puertos las primeras veces que se ha violado, o que no se ha aplicado, fue durante esta Administración política, la del Frente Amplio. Es más: en el último año hubo tres paralizaciones en el puerto de Montevideo, y el Gobierno las ha querido minimizar diciendo que no fueron paralizaciones, que fueron cuestiones gremiales, que la Administración no tiene nada para hacer. ¡Claro que tiene para hacer! La Administración tiene que asegurar la continuidad de los servicios portuarios bajo el criterio y las fórmulas que sean. Hay operadores portuarios y, sobre todo, agentes que se sirven del puerto de Montevideo para su actividad de transporte de mercaderías que ven con mucha preocupación que en el último año, en tres ocasiones hubo paralizaciones en el puerto de Montevideo y que la Administración no hizo nada para resolverlas; no tomó medidas concretas para resolverlas, lo que representó costos muy altos para algunos armadores. Todos ustedes saben el costo que tiene un barco parado que no ingresa a un puerto por dificultades, de las que fuera. Reitero que son costos altísimos que llevan a que algunos empiecen a analizar la posibilidad de tener otro destino en la región.

El capital que ha logrado Montevideo desde el año 1992 es precioso, y este capital precioso necesita ser cuidado con mucho celo. Ha habido conflictos en las grúas de la Terminal Cuenca del Plata y la Administración Nacional de Puertos dijo que era un tema que no podía resolver. Esto generó perjuicios notorios a armadores y a exportadores e importadores nacionales. Ha habido conflictos en el transporte. Todos lo conocemos. Hubo un largo conflicto en el transporte que tuvo consecuencias negativas para el funcionamiento del puerto de Montevideo y que fue en contra de la vigencia del precepto de funcionamiento del puerto durante las 24 horas del día los 365 días del año.

Además, en los últimos tiempos ha habido un conflicto, una especie de gimnasia sindical respecto a esta ley; y a raíz de los planteos que tienen su origen en esa inactividad que causó efectos en la actividad del puerto, seguramente hoy se va a presentar la inclusión de un artículo modificativo de este proyecto que lo va a hacer volver al Senado. O sea que la perfección que tenía el funcionamiento del área del puerto hasta el inicio de este Gobierno, lamentablemente, se ha discontinuado durante esta Administración. Este es un tema muy grave, que debe ser analizado en profundidad, porque ingresar a la incertidumbre respecto de las actividades del puerto puede representar que se empiece el camino de retorno al origen de esto, que era realmente un puerto sucio, que no era conveniente para los armadores, salvo para aquellos que tenían que traer mercaderías al Uruguay, aunque ahora pueden tener otras opciones en algunos puertos de la región.

Entonces, a fin de que el puerto de Montevideo sea un puerto "hub", como el que tantos dicen que es necesario tener, es decir, un puerto que trabaja más para afuera que hacia adentro, que crea servicios a terceros y que le sirve al país porque trae recursos de dichos servicios en volúmenes realmente sorprendentes para lo que se pensó en el momento de la creación de la Ley de Puertos, las decisiones que se tomen en esta materia deben ser de política de Estado; deben ser decisiones serias y responsables y no tomadas al vuelo o en forma imprudente, como indudablemente son las que se incluyen en las disposiciones de este proyecto de ley que la Cámara está tratando en la tarde de hoy.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR TROBO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Señor Presidente: el señor Diputado Trobo ha planteado claramente lo innecesario de un proyecto de ley para avanzar en lo que quiere el Gobierno respecto a la playa de contenedores del puerto de Montevideo, y creo que ha fundado adecuadamente ese criterio. Pero por si algo faltara, revisemos el articulado. El artículo 2° dice: "Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección

Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha". Esto se podría caracterizar perfectamente como la Venus de Milo: bella pero inútil. Lo que establece el artículo es absolutamente inútil. ¡Autorizar al Ministerio a hacer gestiones para el estudio jurídico de un puerto...! Y el año pasado, el Ministerio de Economía y Finanzas compró a la Intendencia Municipal de Rocha, por US\$ 8:500.000, un predio con destino al puerto. Pero el que puede lo más, puede lo menos. Entonces, ¿para qué comprar el predio? Compraron a la Intendencia Municipal de Rocha por US\$ 8:500.000 lo que se supone que es la cabecera portuaria del puerto de la Paloma, el conocido camping "Los Delfines". Compraron un predio; el Ministerio de Economía y Finanzas compró un predio a la Intendencia Municipal de Rocha a pedido del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para la construcción de un puerto. Pero ahora se quiere dar la autorización para estudiar esa posibilidad. Entonces, quiere decir que no tenían autorización para comprar.

(Suenan los timbres indicadores de tiempo)

—Y si el estudio dice que no es conveniente la instalación de un puerto, ¿qué van a hacer? ¿Le van a devolver el predio a la Intendencia Municipal de Rocha y esta les dará los US\$ 8:500.000?

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Ha terminado el tiempo de que disponía el señor Diputado Trobo. Por favor, señor Diputado José Carlos Cardoso, redondee su pensamiento.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Voy a redondear, señor Presidente.

Si me permite, voy a insistir sobre el tema porque me parece llamativo e interesante que ahora un proyecto de ley intente autorizar al Ministerio a estudiar la posibilidad de instalar un puerto cuando el año pasado ya le compraron el predio a la Intendencia Municipal de Rocha por US\$ 8:500.000; salvo que la compra haya sido con otro objetivo. Pero la documentación existe, está en la Intendencia y fue aprobada por la Junta Departamental de Rocha. Para ello se requirieron diecinueve votos, y la Junta Departamental de Rocha autorizó al señor Intendente Barrios a ven-

der el camping "Los Delfines" al Ministerio de Economía y Finanzas con destino al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a fin de que se construya el puerto de La Paloma.

Me parece que vamos a tener que profundizar un poquito más en este tema.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Señor Diputado Trobo: el tiempo de que disponía se ha acabado. Si lo desea, puede redondear su pensamiento.

SEÑOR TROBO.- He terminado, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Tiene la palabra el señor Diputado Brenta.

SEÑOR BRENTA.- Señor Presidente: a lo largo de este debate se ha visto con bastante claridad la importancia que la decisión que va a tomar esta Cámara tiene para el país. Tiene una significativa importancia porque, en principio, refiere al desarrollo de la actividad portuaria en el Uruguay, a su ampliación, a la posibilidad de desarrollar más y mejores servicios, a la apertura del país al mundo y a la posibilidad de incrementar en forma notoria el intercambio con él, fortaleciendo fundamentalmente su papel como agente facilitador del comercio exportador, pero también constituyéndose como un elemento central para el tránsito de las mercaderías en la región. Creo que esto es bastante común. Es más: tan común es que el Gobierno eligió el camino de enviar un proyecto de ley al Parlamento para lograr el consenso político y el grado de decisión de Estado -como habitualmente se dice-, para obtener el respaldo del conjunto de los partidos políticos.

Recordamos que en una invitación que nos cursó la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado durante el debate de este tema, precisamente persiguiendo el objetivo de lograr los más amplios acuerdos, el señor Senador Moreira propuso incluir en el articulado del proyecto de ley una disposición acerca de la necesidad de promover el puerto en la zona de Rocha al que el señor Diputado preopinante hacía referencia. Entonces, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, demostrando voluntad de incluir un artículo que, obviamente, tendría carácter programático, recogió la iniciativa del señor Senador Moreira y la incorporó en el proyecto de ley a consideración de esta Cámara. De esa forma, recogió una aspiración

absolutamente correcta, sana y bien intencionada del señor legislador.

Con este mismo espíritu, se incorporaron distintos aspectos y consideraciones realizadas por señores legisladores de todos los partidos. Es verdad, señor Presidente, que este proyecto tuvo un largo debate en la fuerza política que gobierna hoy el Uruguay y al interior de su bancada. Tan verdad es esto como que este proyecto de ley va a contar con los votos de todos los legisladores del Frente Amplio, como ya es tradición -por suerte- en el Parlamento, obviamente, frustrando las expectativas de algunos señores legisladores de la oposición.

Hace tiempo se criticaba duramente, y hoy algún legislador -no logramos comprenderlo- indicó que el proyecto actual recogía -voy a tratar de decirlo casi textualmente- el pensamiento estatista y colectivista que caracteriza al Gobierno. Se ve que mi inteligencia no es suficiente, porque no alcancé a comprender estos conceptos; lo digo autocríticamente. Por el contrario, el Poder Ejecutivo y el Gobierno muestran con esta iniciativa su capacidad de articular con el sector privado, generando un mecanismo que, teniendo en especial consideración la transparencia -otro aspecto esencial, que explica otra de las decisiones tomadas-, impulse un proyecto de ley que alcance altos niveles de acuerdo. Creo que quien dentro de un tiempo lea la versión taquigráfica de esta sesión va a percibir con sorpresa que la gran mayoría de las intervenciones han sido favorables a la propuesta del Gobierno y, sin embargo, no las va a ver reflejadas en los votos.

Quiero hacer un reconocimiento a todos los actores que han participado de este proceso, que han aportado en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, muy particularmente a la actitud madura y responsable de los trabajadores portuarios, que realizaron significativos aportes al proyecto de ley que estamos analizando, no desde la visión exclusivamente corporativa de sus intereses específicos, sino desde los intereses nacionales, que deben ser los primeros a preservar por parte de los trabajadores uruguayos y sus organizaciones sindicales. Me parece que es un reconocimiento que corresponde y que es de lealtad, porque así consta en el conjunto de las versiones taquigráficas que están a consideración de esta Cámara.

Se ha dicho -coincidimos, y me parece destacable- que en ningún caso se ha constatado ni se ha

aprobado a través de ningún mecanismo la generación de una situación monopólica en el puerto de Montevideo. Ninguna de las disposiciones legales que este Parlamento ha aprobado otorgó ninguna clase de monopolio a ninguna empresa que hoy opere en el puerto de Montevideo. Por lo tanto, como consta en la intervención del doctor Rippe, realizada ante la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de esta Cámara, en nuestra opinión no hay ninguna limitante legal que ponga obstáculo a la aprobación de este proyecto de ley. Me parece que este es un aspecto de sustancial importancia.

Por otra parte, en los últimos tiempos la actividad portuaria ha tenido un incesante crecimiento, que se ubica en el orden del 15% anual y que no necesariamente sigue la evolución del Producto Bruto Interno del país. El crecimiento de la actividad portuaria se ha mantenido aun en momentos de detención o enlentecimiento del aumento del Producto Bruto Interno. Es por ello que las proyecciones que se analizaron en el marco de la elaboración del proyecto que estamos considerando demuestran que en el año 2014 se estaría generando una situación de embotellamiento, de colapso de las posibilidades de expansión de la actividad portuaria.

Este es el fundamento que sustenta la aprobación de este proyecto de ley a los efectos de generar el necesario desarrollo del puerto de Montevideo, que no solo tiene que ver con la actividad logística, estratégica, del desarrollo de los transportes, sino también con la actividad económica, el empleo, el trabajo y los niveles de pobreza y desarrollo que el país pueda tener en el futuro.

Esta es una apuesta importante y fuerte y, lógicamente, se hizo determinada opción por una razón básica de transparencia. Esto debe quedar sumamente claro. Aquí se discutieron dos modalidades que se podían utilizar para la adjudicación de la segunda terminal de contenedores. Una podía ser la tradicional: un proyecto de llamado a licitación internacional a la cual podrían presentarse distintos oferentes del mundo, y otra, el mecanismo de la subasta. Más allá de las virtudes y los defectos de ambos mecanismos, la decisión que el Gobierno tomó está basada en que el mecanismo de subasta otorga mucho más transparencia.

Obviamente, cuando se subasta algo hay que establecer un canon mínimo por encima del cual se rea-

lizarán ofertas. Durante todo este tiempo hemos ido escuchando distintas opiniones con respecto a por qué se estableció este canon en el proyecto de ley. Se ha dicho que es alto, que es bajo, que es imposible de pagar. Ha quedado demostrado claramente -consta también en las versiones taquigráficas de la Comisión- que el impacto del canon sobre el costo operativo del puerto de Montevideo no supera el 10% de las tarifas que cobran los operadores portuarios. Sin embargo, otros costos como el alquiler de equipos y los relacionados con la seguridad -como bien mencionaban otros señores legisladores- en algunos casos son más importantes que el canon que pagan los actuales operadores del puerto de Montevideo.

Por eso digo que cuando se analizaba el proyecto y se expresaban distintas opiniones con respecto al canon, en primer lugar, no se consideraba que aquí va a haber una subasta y que si el canon es alto, nadie se presentará, y si el canon es bajo, será altamente superado. Hay opiniones diversas. Hay quien dice que los armadores no se van a presentar porque este no es su negocio principal y hay quien dice que los operadores portuarios no se van a presentar porque el canon es demasiado alto o demasiado bajo. Es necesario reconocer que en esta clase de decisiones siempre hay en juego una suma de intereses legítimos de carácter empresarial que forman opinión en función de cuanto más favorable les sea el resultado.

Entonces, más allá de si debería estar incluido o no, el canon es una garantía necesaria para que el Estado uruguayo se asegure de compensar los costos que acompañen la instalación de la segunda terminal de contenedores, fundamentalmente los de dragado. Estamos hablando de que se van a agregar sesenta hectáreas al puerto de Montevideo; se trata de una significativa ampliación de la actividad portuaria que va a permitir, por ejemplo, operar al mismo tiempo a tres buques portacontenedores de los más grandes que operan hoy en el mundo.

Muchos señores legisladores han visto en otras partes del mundo terminales portuarias y saben muy bien lo que representa una ampliación de este tamaño para el potencial desarrollo del puerto de Montevideo. Estamos hablando de un emprendimiento que tiene garantías desde el punto de vista de la transparencia, porque acá se va a asistir a una subasta que tiene un canon fijo sobre el cual los interesados ofrecerán una

mejora y si, como algunos dicen, este canon es excesivamente alto, no se presentarán.

En segundo término, se ha buscado y lamentablemente no se ha conseguido -quizás aún estemos a tiempo de lograrlo- un significativo apoyo parlamentario, no para eludir ninguna clase de acción legal que obviamente se va a hacer, sino para obtener otra cosa: la trasmisión a la sociedad uruguaya del grado de compromiso de los partidos políticos en un proyecto de desarrollo nacional cuya necesidad han manifestado claramente todos los señores legisladores que han intervenido en el debate. En estas situaciones es imprescindible hacer gestos de grandeza y generosidad política, para dar señales a los uruguayos en el sentido de que los proyectos que tienen que ver con el grado de desarrollo del país tienen a todos los partidos políticos detrás, independientemente de los intereses puntuales o de carácter electoral que cada uno pueda tener.

En nuestra opinión, estamos ante un proyecto que da garantías y transparencia, que cuenta con un amplio respaldo y que es imprescindible que sea aprobado rápidamente.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: me veo obligado a hacer una breve expresión, simplemente, para relatar un hecho del que fui protagonista.

Se ha dicho aquí que el Senador Moreira pidió que se incluyera algo en el proyecto de ley. Estuve presente en la reunión de la que participaron el entonces Presidente del Directorio del Partido Nacional, doctor Larrañaga; los Senadores Moreira, Antía y Abreu, el Diputado Botana y otros legisladores, porque somos delegados de sector en las Comisiones de Transporte de ambas Cámaras. La reunión se hizo a pedido del Ministro de Transporte y Obras Públicas, porque como no venía a las Comisiones parlamentarias, encontró como salida pasar al ataque, pidiendo entrevista con los partidos y diciendo que querían llevar adelante, impulsar la segunda terminal de contenedores y explicar sus razones.

En aquel momento había una discusión sobre la cantidad de movilizaciones que se estaban produciendo en el puerto de Montevideo; se contaba con datos que daba el puerto y con otros que aportaba la CEPAL, que no coincidían entre sí. O sea que realmente había mucho ruido en el tema y las cosas no estaban claras.

En aquella reunión que el Partido Nacional concedió -como correspondía-, el Presidente del Directorio planteó al Ministro y al Presidente del Directorio del puerto lo siguiente: "Miren, señores, esto es muy importante, nosotros estamos de acuerdo, etcétera. No olviden que está el tema del puerto de La Paloma, del puerto de aguas oceánicas".

Esto ocurrió a raíz de un planteo que le hizo el Diputado José Carlos Cardoso, que ahora no está en Sala, pero que ya se refirió al tema y en virtud de ello el Diputado Brenta hizo un comentario que me pareció despectivo con respecto a lo que el legislador había expresado. A raíz del planteo que el Diputado José Carlos Cardoso hizo al Presidente del Directorio del Partido Nacional, se les dijo: "Miren, señores, no olviden que está el tema del puerto de aguas profundas, que es un tema muy importante". Y la cosa quedó ahí.

Después, el proyecto apareció con este artículo que no hace nada, no solo por las razones que esgrimió el Diputado José Carlos Cardoso, que ya se han emprendido acciones para el puerto de aguas profundas -él se refirió a la cesión de un predio de la Intendencia de Rocha al Ministerio de Economía y Finanzas-, sino además, porque entre las potestades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y según lo establecido en su Carta Orgánica está contemplado que debe trabajar en estos temas sin que la ley lo habilite especialmente. Inclusive, entre las potestades de la Administración Nacional de Puertos también está la de trabajar en estos temas, y así está estipulado en su Carta Orgánica. Entonces, así como es redundante el artículo 1º, que pretende fundar la política de puertos olvidando que existe el artículo 1º de la Ley Nº 16.246, de 1992, en este caso se dice algo que, en realidad, el Gobierno puede hacer sin necesidad de una ley: dedicarse a estudiar la factibilidad de un puerto de aguas profundas en la zona Este del país.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR BRENTA.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BRENTA.- Señor Presidente: debo reconocer que cometí un error. Fue el señor Senador Da Rosa quien, en una sesión del Senado, manifestó lo siguiente: "En particular, en lo que refiere al artículo 2º, se reflejó una interesante coincidencia -que yo rescató- por encima de las diferencias políticas y de los reproches hacia el pasado. A veces es bueno señalar las coincidencias hacia el futuro, porque es la historia que tenemos que construir por delante. En ese sentido, me parece muy interesante rescatar este artículo, aun cuando es una norma programática que consagra, concreta y específicamente, la voluntad de este Parlamento y de este Senado en particular de establecer normas referidas a la realización de los estudios necesarios para la instalación de un puerto de aguas profundas en las costas del departamento de Rocha".

A estas expresiones del señor Senador Da Rosa -con las que coincido plenamente- hice referencia. Me equivoqué de señor legislador; eso es verdad.

Por otra parte, también quiero aclarar que no emito opiniones despectivas con respecto a nadie, pero emito opiniones.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Casas).- Continuando con la lista de oradores, tiene la palabra el señor Diputado Pablo Abdala.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señor Presidente: vamos a suscribir en términos generales y particulares lo que han expresado ya en nombre de nuestro Partido tanto el señor Diputado Botana como el señor Diputado Trobo. Simplemente, queremos formular algunas reflexiones sobre aspectos de este proyecto de ley que están en discusión.

En primer lugar, como constatación general, creo que es una buena cosa que el actual Gobierno de la República y quienes ejercen su titularidad anuncien en el mensaje que remiten al Parlamento su propósito de fortalecer la política portuaria que el país viene desarrollando con éxito desde 1992. Creo que esto refleja un cambio de tesitura que me parece bueno señalar y destacar. En definitiva, es el reconocimiento al acierto de aquella política que se inició en el Gobierno que

presidió el doctor Lacalle y que, sin duda, determinó una revolución desde el punto de vista de la organización portuaria, pasando de un modelo de puerto operador a un modelo de puerto propietario, estableciendo el involucramiento cada vez mayor del sector privado en la gestión portuaria, descentralizando los puertos y apuntando a la constitución de un sistema portuario que brindara servicios confiables, eficientes, seguros y competitivos.

Obviamente, el acierto se reflejó en los resultados. Ya a los dos años de iniciado aquel modelo de gestión portuaria los movimientos marítimos, de contenedores y de tránsito y transbordo se multiplicaron por doscientos en cuanto al tonelaje de mercaderías que circularon por el puerto de Montevideo y por los demás puertos del país. De un promedio de 60.000 contenedores que se movilizaban en el Uruguay antes de la reforma, en poco tiempo pasamos a más del doble de cajas movilizadas por el puerto.

Es evidente que esto fue indispensable para que el puerto de Montevideo pudiera subsistir y para que pudiéramos enfrentar las severas condiciones de competencia que el país afronta en esta materia, que actualmente están más vigentes que nunca con los demás puertos de la región: Buenos Aires, Río Grande y Santos.

Precisamente, Brasil está impulsando inversiones millonarias a los efectos de transformar su sistema portuario. Las dificultades que surgieron en ese país en función del modelo de relaciones laborales en la actividad portuaria determinaron inversiones, por ejemplo, en el complejo de Sepetiba, en el sur de Río de Janeiro, a fin de impulsar alternativas portuarias y de transporte para fortalecer la presencia brasileña en el negocio de los tráficos y en la competencia por los tráficos regionales.

Actualmente, eso está vigente. Por supuesto, el país enfrenta el desafío de una segunda terminal de contenedores por esa razón y por la ya señalada del crecimiento de los tráficos. Sin ninguna duda, asiste razón al Gobierno -no tenemos problema en reconocerlo- en que, efectivamente, ha habido un crecimiento de los volúmenes que está determinando la necesidad de invertir en una segunda terminal y, al mismo tiempo, de ganar espacios, inclusive a la bahía, para la infraestructura, porque con las actuales instalaciones no es posible dar respuesta a la demanda y a las proyecciones de demanda que, sin duda, tenemos

planteadas en el horizonte de ahora en adelante, para un mercado como el nuestro en el que los movimientos de contenedores crecen a tasas del 10% o del 15% anual y en el que, además, el país está exportando servicios logísticos por cifras millonarias -es bueno destacarlo-, que en los últimos años superaron los US\$ 1.000:000.000. Muchos de estos servicios están asociados a la actividad portuaria.

Desde ese punto de vista, está bien que el país esté dando este paso. También está bien que el paso se dé con seguridad en cuanto a que estamos habilitados a hacerlo. La actual concesión de la terminal de contenedores que está funcionando en nada inhibe la posibilidad de que el actual Gobierno o el que venga después impulse un proceso competitivo para instalar una segunda terminal de contenedores. Desde la óptica jurídica, el camino está expedito; el plan maestro no inhibe ni impide -como se ha querido invocar- que el Gobierno Nacional impulse la constitución de una segunda terminal, porque eso no obliga; es un trabajo de consultoría que permite asesorar a la Administración Nacional de Puertos en el trazado de las grandes líneas de la política portuaria pero, en definitiva, no implica ningún aseguramiento de mercado para ningún operador, ni tampoco para el actual concesionario de la terminal de contenedores.

Hechas estas consideraciones generales y reiterando -como aquí se ha dicho- que entendemos que es necesario que el país cuente con una segunda terminal de contenedores dentro de pocos años, digamos también claramente que eso debe lograrse a través de un instrumento que sea eficaz. Es ahí donde surgen, entonces, las diferencias con el proyecto de ley que estamos analizando.

Entendemos que esta iniciativa, que esta propuesta del Poder Ejecutivo, puede terminar logrando, en algún sentido, que se frustre la intención de que esa segunda terminal se concrete. Nos parece que la Administración, en una solución bastante curiosa, termina maniatándose y estableciendo condiciones que pueden llevar, paradójicamente, a que no se cumpla el objetivo ni se alcance la solución que hoy todos en la Cámara de Representantes hemos compartido.

Con respecto al establecimiento del canon, debo decir claramente que no es funcional al mecanismo de la subasta, como aquí se ha señalado; no tiene nada que ver. El canon es un aspecto importante, funda-

mental, pero seguramente no es el central. Un aspecto fundamental para que la subasta se pueda llevar a cabo, por supuesto, es que se establezca una base mínima; eso la ley lo consagra estableciendo una base de US\$ 1:200.000. En todo caso, el canon es una contrapartida, una contraprestación que, obviamente, debe estar asociada o relacionada a los demás componentes del proyecto, entre ellos, a uno muy importante: las tarifas que el futuro operador habrá de cobrar por el cumplimiento de sus servicios, las de uso del puerto o las de los servicios de tránsito y transbordo de la mercadería, que sin duda es un aspecto aún más importante que la definición del canon.

Decía el señor Diputado Domínguez, que fue quien habló en primer término -no hay miembro informante porque este proyecto ha llegado sin informe a la Cámara-, que el canon apunta a que no perdamos dinero y a que, en definitiva, el Estado gane lo más que se pueda a partir de esta futura concesión que se llegue a concretar. Y eso, siendo importante, no es lo más relevante. Más importante es que el puerto sea competitivo, que las terminales puedan bajar sus precios, competir entre sí de manera sustentable, y que brinde a quien deben hacerlo -que son los representantes del sector privado, el sector exportador, el importador, los operadores portuarios y los agentes marítimos-, los costos portuarios más bajos que se pueda alcanzar. Para eso la Ley de Puertos de 1992 se sustenta -o se sustentó- en la libre competencia y en la participación privada para lograr mayor eficiencia y mayor reducción de costos, como sin ninguna duda se ha venido logrando en los últimos tiempos de la vida del país.

Establecer un canon con esta rigidez a través de la ley, que es rígida por definición, arrancando la competencia a la reglamentación, a los pliegos de condiciones de la futura licitación o subasta -que es donde esto se debería regular para que hubiera un razonable equilibrio entre el precio o el valor del canon y los demás elementos o factores que compongan el futuro proyecto y, al mismo tiempo, entre el canon que pagan los dos operadores de las terminales de contenedores-, resulta bastante incomprensible y nos parece que puede terminar por frustrar las posibilidades de alcanzar una solución exitosa, como sin ninguna duda todos aspiramos a que acontezca.

Por otra parte, creo que todos sabemos que la inversión futura o la posible inversión en que se sus-

tente el futuro proyecto de la segunda terminal de contenedores no será menor. El Gobierno ha dicho -tengo entendido que así fue informada la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas- que es muy probable que la segunda terminal de contenedores se construya sobre el actual dique de cintura, lo que implicará ganarle tierras a la bahía y, por lo tanto, una inversión significativa, a efectos de que se puedan establecer puestos de atraque sobre las actuales dársenas del puerto de Montevideo. Obviamente, esa inversión, que con seguridad será mucho mayor que la que ha concretado el actual operador en la terminal de contenedores, debe relacionarse con el canon que el Estado exige como pago o como contraprestación y, al mismo tiempo, con las tarifas o los precios por los servicios que habrá de cobrar ese futuro operador. Sin duda, en ese trípode se apoya la sustentabilidad del futuro proyecto.

Por lo tanto, resolviendo por vía legal la definición del canon y dejando librada al mercado -que en definitiva es lo que aquí se está estableciendo- la definición de los otros componentes o elementos, sin duda estamos asumiendo un riesgo muy grande. Por este motivo, creo que es un mal camino el que se ha escogido para concretar la segunda terminal de contenedores que, sin duda alguna, el país necesita.

Hay otros aspectos del proyecto que también deben señalarse como problemáticos. Con relación a la prohibición de que participe el actual operador de la terminal de contenedores en la futura subasta, todos entendemos el sentido y podemos llegar a compartirlo: hacer realidad el principio fundamental de la Ley Nº 16.246 en el sentido que haya libre concurrencia en toda la extensión imaginable del término y, en definitiva, alejarnos de las situaciones de monopolio de hecho o de derecho, como lo establece la Ley de Puertos.

Ahora, revisando antecedentes, uno necesariamente debe preocuparse de los cambios de opinión que el Poder Ejecutivo ha tenido con relación a esto. Si bien esta prohibición vino en el Mensaje que el Poder Ejecutivo remitió al Parlamento, también nos consta que el Gobierno ha venido dando bandazos o cambiando de opinión. En el Senado de la República el propio Presidente de la Administración Nacional de Puertos en algún momento abogó por la alternativa de permitir al actual operador competir o presentarse a la subasta en razón de que, eventualmente, podría

llegar a exponer al país y al Estado a sus reclamos y demandas si no se lo habilita. Según dijo el ingeniero Puntigliano -estuvimos revisando algunas versiones taquigráficas del Senado-, asumía esa tesitura en función de los asesoramientos que había recabado en el ámbito de la Administración y de determinados informes jurídicos. Sin embargo, de acuerdo con lo que hemos sabido, asesorado e investigado, después cambió de nuevo y volvió a la tesitura original que, repito, prima facie, parece ser la más sensata: aquella a la cual todos nos afiliáramos sin mayores dificultades. ¿Pero en qué quedaron las dudas desde el punto de vista jurídico o las debilidades formales con relación a esto? Creo que es una pregunta que no ha sido debidamente satisfecha, y por lo tanto a nosotros nos lleva a plantearnos sensatamente la duda de que esto puede acarrear al Estado y al país dificultades desde el punto de vista de los reclamos de los futuros operadores.

Como se ha dicho aquí, el Gobierno no necesitaba una norma para impulsar esta solución, porque es sabido que la ley de 1992 expresamente lo autoriza a otorgar concesiones y permisos en materia de servicios portuarios y espacios para desarrollar la condición de puerto libre, que nuestro puerto tiene, y sin duda ha sido una de las ventajas comparativas para lograr los buenos resultados que se han alcanzado.

Digamos que la alternativa de haber impulsado esta ley puede admitir más de una interpretación, pero aun tomando por bueno que lo que el Gobierno se propuso es actuar con respaldo parlamentario y recabar una habilitación o autorización, aunque formalmente no estaba necesitado de ella, aun en esa tesitura, creo que escogió un camino equivocado y nos propone una alternativa que puede llegar a generar dificultades.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Arregui)

—Señor Presidente: a nuestro juicio se desaprovechó una oportunidad, ya no solo para pedir esta autorización, sino de abrir la Ley de Puertos e impulsar reformas normativas para su actualización. La Ley de Puertos, con todo lo revolucionaria que fue a partir de 1992, con todo el desarrollo práctico que tuvo en su aplicación en ese primer tramo y en el segundo tramo de las reformas que se llevaron a cabo, ya ha quedado bastante desactualizada. Se debería analizar la eventualidad de modificarla a efectos de introducir re-

formas desde el punto de vista normativo que permitan, por ejemplo, profundizar el régimen de puerto libre, que ha sido una de las condiciones fundamentales para el éxito portuario que hemos tenido en los últimos años.

(Suenan los timbres indicadores de tiempo)

—Creo que habría que pensar en dotar de mayor autonomía a determinados organismos, entre ellos a la Administración Nacional de Puertos, a la hora del otorgamiento de las concesiones y de los permisos, en una situación no de descontrol, sino, eventualmente, de control de gestión y no de control previo

Mucho mejor camino hubiera sido plantear un análisis y una revisión integral de este tema y no solo este pedido de autorización mal concebido -como lamentablemente se ha hecho- porque, en definitiva, esto puede terminar por frustrar el objetivo que desde un primer momento en este debate el Partido Nacional ha dicho compartir, que es la concreción de la segunda terminal de contenedores.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra la señora Diputada Tourné, a quien damos la bienvenida.

SEÑORA TOURNÉ.- Muchas gracias, señor Presidente.

La discusión de un proyecto, a nuestro entender sustantivo para el presente y el futuro del país, nos sorprende en ciertos aspectos por algunas afirmaciones que hemos escuchado en Sala. ¡Bienvenida sea la sorpresa, porque eso moviliza a pensar!

La verdad es que cuando oigo decir que el Gobierno manifiesta que es el creador de todo, sencillamente me sorprende, porque de ninguna manera esa es la actitud que se ha tenido. Pero mucho más me sorprende cuando se dice que el Partido Nacional no ha tenido oportunidad de discutir, porque, como muy bien decía el señor Diputado Posada, ya en el mes de febrero de 2008 el Presidente de la Administración Nacional de Puertos comenzó a reunirse con los distintos partidos y sectores políticos para exponer esta idea.

Sí estoy de acuerdo -como todos- con que no era necesario hacer esto a través de una ley. Esa fue una opción política del Gobierno. A nuestro entender, esa opción política tiene que ver, precisamente, con la

transparencia que se nos reclama, con la posibilidad de participar en una definición estratégica para el país, como esta que hoy votaremos en Sala.

Sinceramente, cuando se nos acusa -están en todo derecho de hacer esa afirmación- de pretender ser los creadores del rumbo de todo y se defienden leyes propugnadas en tiempos anteriores, parece que estamos peleando por la paternidad de todo. ¡No, señor! Cada Gobierno imprime acciones en su gestión que dan como resultado cosas futuras. Lo que no se puede decir -en esto los Representantes del Gobierno tienen todo el derecho de resaltar los logros que en la materia se han tenido y que poco se han mencionado- es que la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas casi no se han ocupado de este tema y solo han presentado este proyecto de ley. Tenemos la obligación de decir las cosas que se han hecho, porque se han hecho muchas, además de poner en la discusión parlamentaria este asunto que, como muy bien señalan los legisladores a la hora del decir, es un tema país. Si de algo estamos convencidos, es de que lo relativo a los puertos, al sistema nacional de puertos -debemos referirnos a todo el país-, es un tema país, es una estrategia de desarrollo.

Esta discusión contiene dos elementos fundamentales. Por un lado, el tema país, la opción de que Uruguay sea un centro logístico importante y, por otro, una discusión si se quiere bastante técnica que tiene que ver con el desarrollo de la demanda -si nos da el tiempo nos vamos a referir brevemente al tema- y de la capacidad operativa de nuestro puerto. Estos son los dos grandes jalones que signan este proyecto.

¡Y se ha hecho muchísimo, señor Presidente! Se han hecho muchísimas cosas que se podrían haber hecho hace muchos años y que, por suerte, este Gobierno impulsó y llevó adelante.

Brevemente me voy a referir al atraso infraestructural que existía, no solo en el puerto de Montevideo, sino en todo el sistema nacional de puertos. Nadie podrá desmentir que en esa materia, en las obras de infraestructura planeadas y ejecutadas, hemos hecho infinidad de cosas.

Hemos hecho el dragado del canal de acceso a 11,50 metros, del antepuerto a 11,50 metros y de las dársenas a 10,50 metros de profundidad. Asimismo, hemos recuperado y puesto en operatividad dos dra-

gas de la Administración Nacional de Puertos, que comenzaron duplicando su productividad entre 2006 y 2007 y luego la cuadruplicaron entre 2007 y 2008, gracias al régimen de trabajo acordado -del estilo de la Marina Mercante-, alcanzando récords históricos de volúmenes de dragado.

Hemos hecho la prolongación y recuperación de las defensas e iluminación del muelle de Fray Bentos; esta obra fue hecha por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A esto se agrega la preparación de un llamado para la construcción de un silo y la incorporación de grúas. Hemos llevado adelante la licitación, adjudicación y autorización para el inicio de las obras de prolongación del muelle de ultramar y la construcción del muelle de barcasas en Nueva Palmira.

¡Todo esto es trabajo y desarrollo! ¡Todo esto apunta al desarrollo estratégico del país! Tendría veinticinco anotaciones más para hacer sobre el trabajo de infraestructura que ha llevado adelante la Administración Nacional de Puertos durante nuestro Gobierno. ¿Y qué? ¿Está mal reconocer lo que se ha trabajado, lo que se ha avanzado? No, no está mal, y no por eso nos creemos dueños de ninguna iniciativa. Pero reconocamos que es transparente e importante que hayamos traído la discusión a este recinto. Es verdad que se demoró mucho. También es verdad -voy a reconocerlo- que parte de la demora responde a discusiones de nuestra fuerza política. ¿Cuál es el problema de reconocer la democracia interna de nuestra fuerza política, en la que los parlamentarios tienen lugar y pueden discutir las cosas? ¿O hay que decir: "Amén"? Y otros actores que han discutido esta iniciativa fuertemente, ¿no tienen también el derecho de discutir? Miren: a veces me parece que cuando se dice que se ha perdido mucho tiempo -cosa que comparto-, se nos insta a resolver tipo aplanadora, sin tener en cuenta las posiciones que puede haber dentro de nuestra fuerza política -que son lícitas y legítimas a nuestro sistema democrático- ni las posiciones que puedan tener otros interesados en este tema. No es ni ha sido nuestra actitud impedir las discusiones, ni las nuestras ni las ajenas. De lo contrario, no hubiéramos estado desde febrero de 2008 hasta el día de hoy debatiendo este tema.

Por lo tanto, la oportunidad existió. ¿Que fue excesivo el tiempo? Lo comparto. Estoy de acuerdo con los legisladores de los distintos partidos que han opinado que el tema se ha ido de tiempos porque el país

realmente necesita esa segunda terminal de contenedores, en lo que parece que, por suerte, también estamos todos de acuerdo. Pero si estamos de acuerdo, hagámosla posible; apoyemos la iniciativa que decimos compartir. Se quejan de los aspectos declarativos y discursivos de los artículos 1º y 2º, pero la actitud también es declarativa y discursiva: a la hora de decir que estamos de acuerdo con que exista una segunda playa de contenedores porque el desarrollo del país para todos -sea quien sea el que esté en el Gobierno- así lo necesita, hacemos todo lo posible por que no salga. Es un poco contradictorio. En los hechos sustantivos es que esto tiene que ser, y por eso resultan declarativos, pero no porque nos creamos los dueños de nada ni los iniciadores de nada sino porque expresamos en esos dos primeros artículos nuestra voluntad política de que este sea un tema país, y que es imprescindible para el desarrollo. Y, miren, si no fuera así, si de verdad el transporte de contenedores no fuera cada vez más creciente, no estarían varias empresas que tienen que ver con este tema en ataques de desesperación continuada, como están varios de los involucrados, y haciendo exigencias de todo tipo. Si realmente el mercado no indicara que esto va a ser un eje de incremento de trabajo para nuestra gente no habría discusiones ni preocupaciones; simplemente, pasaría sin pena y sin gloria.

Quiero destacar la responsabilidad de este Gobierno, no solo por el cumplimiento de cosas que venían tremendamente retrasadas. Estudios realizados indican que el trabajo de las playas de contenedores entre enero y junio de 2005 y 2006 creció un 14%, en tanto que entre enero y junio de 2006 y 2007 creció un 15%. Sin embargo, varios empresarios nos decían que no iba a crecer y por eso no había que traer nuevas grúas. Por eso no había interés en traer nuevas grúas, porque no iba a haber crecimiento. Y entre 2006 y 2007 creció un 15%. Para 2007 y 2008 se hacían los peores augurios, pero volvió a haber un crecimiento del 13%. En el año 2009, el del gran embate de la crisis -que también golpeó, por supuesto, al Uruguay- hubo un decrecimiento del 15%. ¿Saben cuál fue el decrecimiento en la región? Entre 25% y 40%. Por tanto, si será pujante e importante el desarrollo de una segunda playa de contenedores con todas las garantías de competencia que deben existir. Parece que en eso también estamos de acuerdo todos: en la necesidad de la competencia y en que nadie se arroge, por tener un contrato previo de otras

dimensiones, el derecho a seguir con un monopolio de hecho que dio la circunstancia. Aquí se abre el juego a la libre competencia y es el mercado -tan loado por algunos, que ahora parece desaparecer-, el que estimulará que se presenten empresas a la subasta. No es el canon más arriba o más abajo, porque hay empresas poderosísimas a las que el canon no les afecta en gran cosa, y que van a subastar porque tienen mucho capital y el piso que hemos fijado va a quedar absolutamente atrás. Entonces, no nos atemos a esas cosas que no determinan para nada -como en algunas intervenciones parecería estar implícito- la empresa que ganará la subasta. No es así y está probado por gente que mucho sabe de esto.

En cuanto a las implicancias de demanda que se deja entrever que podría haber para el país, creo que a quienes son tan defensores de la Ley de Puertos que se votó en esta Cámara en 1992, esta les deja aspectos meridianamente claros. Lo mismo ocurre con los decretos y las reglamentaciones, pero no los voy a aburrir citando los artículos correspondientes. Sin embargo, hay cosas muy claras.

Por la citada ley, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos tienen el deber de evitar que se conforme un sistema monopólico en la prestación de servicios portuarios. Si hubiera dos oferentes, la Administración Nacional de Puertos tiene el deber de abrir el fuego y, en segundo lugar, de propiciar la libre competencia entre los diversos operadores portuarios.

(Suenan el timbre indicador de tiempo)

—Por otra parte, el concesionario de cualquier operación portuaria -y por eso creo que no va a haber ningún juicio que llegue a fin exitoso- no puede tener expectativas de devenir titular de un derecho monopólico en los servicios que presta -de ninguna manera!- y no operar en el sistema de libre competencia con otros operadores portuarios. Por lo tanto, creo que están dadas todas las garantías.

SEÑOR ROBALLO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Es imposible que la señora Diputada le conceda una interrupción porque estamos en el plazo de tolerancia y ya tendría que haber finalizado su intervención.

SEÑORA TOURNÉ.- Disculpe, señor Presidente; perdí el ejercicio de los tiempos.

Lo que quería decir es que la realidad de todos los estudios indica que esto no solo es necesario sino que la situación de crisis -es decir, que la capacidad esté totalmente desbordada- llegaría en los años 2013 y 2014.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado Ibarra.

SEÑORA TOURNÉ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR IBARRA.- Sí, señora Diputada.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede interrumpir la señora Diputada.

SEÑORA TOURNÉ.- Muchas gracias, señor Diputado.

Solo quiero destacar la responsabilidad con que actúa el Gobierno.

Si hubiéramos sido un Gobierno irresponsable, sabiendo que la capacidad de nuestro puerto, según los distintos estudios previstos -hay varios-, haría crisis en 2013 y 2014, no tendríamos que habernos preocupado, como han hecho muchos que le pasan la responsabilidad al que viene y que se arregle como pueda. Creo que el tipo de discusión que hemos tenido, la información que se ha ofrecido y la apertura de la cancha a la participación y a los cambios necesarios destaca una actitud responsable, comprometida, y que coloca a este asunto como un tema de logística importante para el desarrollo de nuestro país.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede continuar el señor Diputado Ibarra.

SEÑOR ROBALLO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR IBARRA.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ROBALLO.- Señor Presidente: quiero referirme a algo muy puntual.

Quisiéramos dejar una constancia, sobre todo por las intervenciones en la prensa que ha realizado alguna empresa con interés en estos asuntos. Me refiero al aspecto jurídico y a las amenazas de juicios o, mejor dicho, de arbitrajes, porque lo que hay es una amenaza de un eventual pedido de arbitraje si se concreta este proyecto de ley y el privado entiende

que se ven afectados sus derechos. Obviamente, cualquier persona que entienda que se vulneran sus derechos tiene la posibilidad, el derecho y la libertad de presentarse ante los estrados nacionales o los ámbitos internacionales de arbitraje para solicitar que se expidan sobre el asunto. De todas maneras, a mi humilde juicio y al de los compañeros que hemos estado analizando este asunto, incluyendo el Poder Ejecutivo, lo que debe quedar claro a esta Cámara y a los ciudadanos de este país -deben tener una absoluta tranquilidad- es que no existe ninguna posibilidad de una decisión adversa en este sentido. ¿Por qué? En primer lugar, señor Presidente, porque la propia Constitución de la República establece que determinadas políticas sectoriales, como es la política de puertos, son un cometido esencial del Estado uruguayo. O sea que es al Estado al que corresponde establecer adónde va la política sectorial, la que sea, pero especialmente la portuaria. En segundo término, en las condiciones por las cuales la TCP accedió al contrato de concesión en ningún momento se estableció monopolio alguno. Y no se hizo, por un lado, porque está prohibido por la Constitución -habría sido inconstitucional- y, por otro, porque se debería haber establecido por la ley, y la Ley de Puertos en ningún momento establece eso, así como tampoco lo hace la ley mediante la cual se autorizó la subasta por la que la TCP accedió a la concesión.

Estos términos tienen que quedar claros pero, además, por una cuestión de soberanía, el Estado uruguayo jamás puede dejar de tomar una decisión que desde el punto de vista estratégico es imprescindible, por la amenaza de un privado de un supuesto juicio, arbitraje o lo que fuere. Es decir que aunque tuviéramos alguna duda -que no la tenemos- sobre el resultado de una eventual instancia jurisdiccional de decisión sobre quién tiene la razón, más allá del resultado, el Estado uruguayo jamás podría, por una amenaza, dejar de tomar una decisión desde el punto de vista estratégico y político, teniendo en cuenta los intereses de la nación y el futuro.

Era cuanto queríamos expresar.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede continuar el señor Diputado Ibarra.

SEÑOR IBARRA.- Señor Presidente: no voy a incurrir en el fundamento de este proyecto de ley. Los

compañeros legisladores ya lo han hecho en sus distintas intervenciones sobre la base de lo expuesto por el señor Diputado Domínguez y, de alguna forma, es una decisión de la bancada de mi fuerza política, el Frente Amplio. En consecuencia, vamos a votar afirmativamente este proyecto de ley, pero sí dejando claro que los tiempos que se han dado para la discusión y las consultas sobre esta iniciativa han sido sumamente extensos. Por lo tanto, todo legislador o toda legisladora tiene derecho a votar o a no votar el proyecto de ley, pero me parece que esa argumentación cae irremediamente solo con informarse cuánto hace que se viene tratando este proyecto.

Por otro lado, es cierto que desde un principio, diría yo que desde fines de 2007, teníamos absolutamente claro que era opcional, por parte del Poder Ejecutivo, convocar para la realización de la segunda playa de contenedores a través de un proyecto de ley, una disposición o un decreto. Creo que es bueno, que es sano para el país, para el sistema político e, inclusive, para los propios actores, que se haya decidido que fuera a través de un proyecto de ley, pero el tema específico que yo quería tratar es que realmente estábamos muy preocupados en su momento por el contenido del artículo 4º, relativo a los trabajadores portuarios. Varios señores legisladores de mi bancada planteamos a los compañeros del Senado que se habilitara una modificación al final del último párrafo de dicho artículo, que decía: "El contratista deberá contar en su plantilla de empleados con al menos un 70% (setenta por ciento) de residentes en Uruguay". Varios Diputados de mi bancada hicimos las consultas del caso, hablamos con la Dirección Nacional de Migraciones y nos enteramos qué significaba el término "residentes". Se nos explicó muy claramente que hay dos tipos de residentes, los definitivos y los temporarios, y que existe una gran facilidad y amplitud para lograr la residencia, temporaria o definitiva, ya que solo se requiere la presentación de un carné de salud y de un certificado de trabajo y no tener antecedentes policiales en el país de origen. Por lo tanto, vimos que eso podía perjudicar, sin ningún tipo de dudas, a los trabajadores portuarios uruguayos, por lo que analizamos, discutimos y llegamos al acuerdo unánime de modificar el contenido del artículo 4º en lo que refiere a lo que acabo de leer y de agregar que en dicho contrato la Administración Nacional de Puertos establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo -aquí viene el agregado- de los

trabajadores portuarios, ya que una de las preocupaciones que hemos tenido en forma permanente fue atender no solo a los trabajadores portuarios, sino a los de las distintas ramas o lugares de trabajo.

Además, debemos tener en cuenta la experiencia. Acá se ha hablado de la Ley de Puertos con mucho énfasis. Yo tuve oportunidad de estar cuando se discutió ese proyecto de ley y, en su momento, no lo voté. Lo que es claro, señor Presidente, es que esa Ley de Puertos perjudicó en gran medida a los trabajadores portuarios. Solamente voy a dar una cifra para no extenderme: en aquel entonces había más de cuatro mil trabajadores portuarios y hoy son algo más de novecientos. Esto se debe a la desregulación que se aplicó por medio de esa Ley de Puertos, perjudicando en gran medida a los trabajadores, originando focos de desempleo que luego con otros proyectos de ley tuvimos que solucionar, fundamentalmente entre los trabajadores de la estiba, donde se hizo una categorización de A, B y C para ver de qué manera se podía atender esa situación.

Por lo tanto, no todo fue color de rosas con respecto a la Ley de Puertos, porque el tema de la desregulación que en aquel momento imperaba, que estaban manejando los gobernantes en nuestra República Oriental del Uruguay, los que estaban a cargo de la política económica, los que estaban a cargo de la vinculación con organismos internacionales, era algo permanente. Por supuesto, esta fuerza política se opuso una y otra vez a esa flexibilización o desregulación laboral. Lo quería dejar absolutamente claro porque es una realidad marcada por los hechos concretos que estamos viendo en este momento.

Por otro lado, debo decir que, por supuesto, un grupo de legisladores hemos hablado con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas sobre este proyecto de ley y en concreto sobre el artículo 4º. En distintas conversaciones que hemos mantenido ha quedado establecido el compromiso de que en oportunidad de que se reglamente esta iniciativa -que se convertirá en ley dentro de muy pocos días- tengan posibilidades reales de participar todos los actores, fundamentalmente los trabajadores a través del sindicato del SUPRA, a fin de ver de qué forma se les protege adecuadamente. Inclusive, algunos legisladores entendimos que en la reglamentación habría posibilidades de incluir, con el acuerdo de las partes, una especie de registro de empleo del personal portuario para

atenderlo adecuadamente que, además, esté acorde con lo que establece la modificación que vamos a votar con el sustitutivo del artículo 4º, que habla de mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo de los trabajadores portuarios.

Reitero que vamos a votar este proyecto de ley. Hubiéramos querido que fuera más perfeccionista desde el punto de vista del contenido del artículo 4º, pero reconocemos que se logra un avance importante, sobre todo al eliminar el término "residentes", que preocupaba y que podía dar una especie de carta blanca a las empresas para traer trabajadores del exterior del país a la terminal de contenedores, solamente haciendo un trámite ante la Dirección Nacional de Migración como residentes temporarios o definitivos.

Era cuanto quería decir.

18.- Licencias.

Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las solicitudes de licencia del señor Representante Álvaro Delgado, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por el día 8 de julio de 2009, convocándose al suplente siguiente, señor Martín Fernández".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y cuatro en cuarenta y seis: AFIRMATIVA.

Queda convocado el suplente correspondiente, quien se incorporará a la Cámara en la fecha indicada.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 8 de julio de 2009.

Señor Presidente de la Cámara de Representantes,
Roque Arregui.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente me dirijo a Ud. para solicitar licencia por motivos personales por el día 8 de julio y se convoque a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saluda atentamente,

ÁLVARO DELGADO

Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Álvaro Delgado.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 8 de julio de 2009.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 8 de julio de 2009, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Álvaro Delgado.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el día 8 de julio de 2009, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 33 del Lema Partido Nacional, señor Martín Fernández.

Sala de la Comisión, 7 de julio de 2009.

GUIDO MACHADO, MAURICIO PIQUERES, PABLO NAYA".

19.- Prórroga del término de la sesión.

—Dese cuenta de una moción de orden presentada por el señor Diputado Bernini.

(Se lee:)

"Mociono para que se prorrogue la hora de finalización de la sesión".

—Se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y cuatro en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

20.- Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas)

Continúa la consideración del asunto en debate.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señor Presidente: sin ánimo de abrir un debate tangencial, y procurando que esto no se tome como una alusión, quiero decir que puede parecer sensato que se propenda a que la mano de obra que se ocupe en la actividad portuaria sea nacional, pero de allí a postular el renacimiento de los registros portuarios hay una distancia demasiado grande, y hago votos para que eso no acontezca. Una de las claves del éxito de la reforma portuaria estuvo, precisamente, en establecer la unidad de mando en las operaciones, es decir, que una sola fuera la gestión en la estiba y en la desestiba, en la carga y la descarga, y no el sistema que teníamos antes, en que la Administración Nacional de Puertos -un órgano estatal- prestaba los servicios en tierra y la Administración de los Servicios de Estiba -un órgano paraestatal- prestaba los servicios a bordo del buque. Eso era lo que daba sentido al establecimiento del Registro. La eliminación de los registros fue necesaria para lo otro, y la unidad de mando fue fundamental para que aumentara la eficiencia y bajaran los costos. Fue un proceso absolutamente pacífico que determinó que, inclusive, se acogieran a él voluntariamente los trabajadores. De esa forma recibieron una muy importante indemnización. Algunos pasaron a la actividad privada y les fue mejor que en la situación anterior. Esto en su momento fue debidamente, no solo encuestado, sino también censado. A fines de la década del noventa se analizó la situación de cada uno de los trabajadores que integraron los registros y de cada uno de los trabajadores de la ANP que resolvieron pasar a la actividad privada. También en eso el proceso que se inició en 1992 fue exitoso, porque fue sin costo social. Por el contrario, implicó la posibilidad de que quienes hasta ese momento engrosaban los registros portuarios pasaran a tener una mejor calidad de vida, un mejor empleo y hasta optaran por más de un empleo. Como decíamos hoy, hubo una explosión desde el punto de vista del desarrollo de los servicios logísticos

de la actividad portuaria y se incrementaron las fuentes de trabajo. Esa es la verdad material de las cosas.

Reitero: creo que está mal desde el punto de vista de la interpretación histórica decir que allí hubo un defecto de la reforma. Yo diría que ese fue uno de sus principales aciertos, porque sin eso no se podría haber alcanzado la unidad de mando. Por otra parte, el futuro concesionario de esta terminal que el Gobierno pretende establecer va a exigir para sí esa unidad de mando para poder ser eficiente, porque es la misma que tiene el concesionario de la actual terminal que está en pleno funcionamiento. Entonces, ¿cómo cierra una cosa con la otra? No alcanzo a advertirlo. Supongo que será un planteamiento más bien dogmático, pero por suerte la realidad está muy lejos de ese tipo de afirmaciones y de esa especie de postulación.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- La Mesa quiere recordar que el Reglamento de la Cámara permite hacer una aclaración en el caso de que el orador anterior haya hecho una alusión.

Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: aquí hubo una omisión, obviamente no deliberada, por parte de los diferentes legisladores que hicieron uso de la palabra. En algún caso se habló del tema pero no argumenté. Me refiero al artículo 2º, que hace una justa jerarquización del puerto de aguas profundas de La Paloma, en lo que todos estamos totalmente de acuerdo. Lo que hace este proyecto es jerarquizar y poner sobre el tapete político internacional la posibilidad de algo que ya está funcionando, tal como se ha dicho. Es cierto que esto merece que lo recordemos y lo integremos al concepto de desarrollo de la política de puertos que tiene este país. Evidentemente, en el artículo 2º se menciona este aspecto.

Solicitamos que se pase a votar el proyecto.

Gracias.

SEÑOR BERNINI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BERNINI.- Señor Presidente: me motiva pedir la palabra el hecho de que en esta iniciativa no va a haber acuerdo. Fundamentar la unidad de mando como una forma de resolver la vida de la gente es algo en lo que no vamos a estar de acuerdo. Quienes vivimos desde otros lugares lo que significó el proceso de pérdida de puestos de trabajo que sufrieron los trabajadores portuarios podemos decir con propiedad que no estamos de acuerdo con el planteamiento del señor Diputado Pablo Abdala.

El señor Diputado Ibarra hizo referencia a la posibilidad de una reglamentación, y yo quiero ir más allá de eso: nos consta, porque ha sido públicamente dicho por el Presidente de la ANP, señor Fernando Puntigliano, que está dispuesto a que en esa reglamentación participen los distintos actores a quienes en esto les va la vida. No se trata de reeditar bolsas de trabajo cerradas, con las que, obviamente, no estamos de acuerdo. Se trata de crear registros abiertos en los que se potencie la capacitación que tienen los trabajadores portuarios. Este tipo de tarea no es para cualquiera. La idea es generar instancias de capacitación y formación para, a partir de eso, participar con expectativas en el llenado de vacantes que se puedan ir generando. Con eso sí estamos de acuerdo. También estamos de acuerdo con que cualquier movimiento que pueda significar la potencialidad de un crecimiento en la operativa portuaria, si lo dejamos librado a las partes, a los propietarios, no siempre tiene como consecuencia más puestos de trabajo. La experiencia nos indica que lo que ha generado es, precisamente, destrucción de puestos de trabajo. Y como desde el punto de vista conceptual estamos persuadidos de que el Estado tiene que formar parte de lo que pueda representar el desarrollo de este tipo de emprendimientos, por la magnitud que tienen, fundamentalmente para equilibrar aquellos sectores más débiles en esta relación, es que estamos en un todo de acuerdo con lo que establece el artículo 4º que acaba de desarrollar el compañero Diputado Ibarra, así como con la voluntad política explicitada a nivel público por el Presidente de la ANP respecto a la posibilidad de que con la reglamentación se genere un registro abierto que esté simultáneamente ligado al tema de la formación, teniendo en cuenta las capacidades para poder desarrollar la tarea en función de las necesidades. De esa manera también respetamos la acumulación de décadas o de años de trabajo de quienes tienen la potencialidad para ser redistribuidos,

en la medida en que se generen puestos de trabajo. Eso es lo que esperamos con la creación de esta segunda terminal de contenedores.

Gracias, señor Presidente.

21.- Comisión Investigadora para estudiar y pronunciarse sobre legalidad, oportunidad y conveniencia de gastos realizados por determinados Entes Autónomos y Servicios Descentralizados entre el 1° de marzo de 2000 y el 1° de marzo de 2005. (Prórroga de plazo).

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Dese cuenta de una moción presentada por los señores Diputados Varela Nestier, Salsamendi, Lorenzo, Guadalupe, Pozzi y Bernini.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se prorrogue el plazo de que dispone para expedirse la Comisión Investigadora para estudiar y pronunciarse sobre la legalidad, oportunidad y conveniencia de gastos realizados por determinados Entes Autónomos y Servicios Descentralizados entre el 1° de marzo de 2000 y el 1° de marzo de 2005, hasta el 15 de setiembre de 2009".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y tres en cincuenta y seis: AFIRMATIVA.

22.- Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas).

Continúa la consideración del asunto en debate.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Antes de dar la palabra al señor Diputado Botana, voy a pedir que se dé lectura al artículo 71 del Reglamento, que es muy claro con respecto al tema de las aclaraciones. Quiero que se lea porque, de lo contrario, por la vía de la aclaración, se hace uso de la palabra varias veces, lo

que no está permitido. Entonces, hay que usar el término "aclaración" como corresponde.

Dese lectura al artículo 71 del Reglamento.

(Se lee:)

"Artículo 71.- Después que un orador haya terminado su discurso, aquel o aquellos a quienes hubiese aludido podrán, antes que el orador siguiente inicie el suyo, hacer rectificaciones o aclaraciones, o contestar alusiones, las que no podrán durar más de cinco minutos. [...] Se entenderá que corresponde la aclaración o rectificación, cuando se hicieren referencias equivocadas a las opiniones vertidas por el o los aludidos, y la contestación a una alusión únicamente cuando esta tenga relación directa con la persona del aludido o con sus actitudes políticas o su partido político".

—Tiene la palabra el señor Diputado Botana, si es realmente para una aclaración o para responder una alusión.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: creo que corresponde.

El artículo 4°, tal cual estaba redactado en el proyecto que vino del Senado, establecía: "El contratista deberá contar en su plantilla de empleados con al menos un 70% (setenta por ciento) de residentes en Uruguay". Se entendía por parte del sindicato y de varios de los legisladores que opinaron sobre el tema que este era un artículo poco garantista del trabajo para los uruguayos, en la medida en que el concepto de residencia que se manejaba no estaba asegurando que no vinieran trabajadores de otros países a ocupar las plazas de trabajo que correspondían a los nuestros. El mecanismo que se elige al eliminar este artículo, desde nuestro punto de vista, desprotegería más la situación de los trabajadores nacionales. Sinceramente, no soy especialista en el tema, pero nos preocupa que el trabajo sea para los uruguayos. Me gustaba la solución que aportaba el Presidente Puntigliano, con la exigencia de determinadas capacitaciones en materia técnica y de seguridad para preservar el trabajo para los uruguayos. Esa me parecía una solución inteligente, sin crear las bolsas de las que hablaba el señor Diputado Pablo Abdala. Creo que esta eliminación, si bien deja a los trabajadores uruguayos del puerto en igualdad de condiciones con los trabajadores uruguayos de otros ámbitos, de acuerdo

con los convenios internacionales que Uruguay ha firmado en el marco de la Organización Internacional del Trabajo, es una desprotección mayor.

Ya que este tema va a volver al Senado, habría que estudiar la posibilidad de incluir en el proyecto de ley algún mecanismo que asegure que el trabajo en el puerto sea para los uruguayos, obviamente, sin afectar de modo alguno su competitividad y funcionamiento.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado Pozzi.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: voy a tratar de ser breve.

Primero que nada, vamos a acompañar las modificaciones que recién hizo públicas el compañero Ibarra con respecto al artículo 4º. Creemos que son correcciones que van en el sentido de asegurar el trabajo para los uruguayos. Por esa razón, vamos a acompañarlas con todo gusto.

Por otro lado, el compañero Bernini se nos adelantó con su exposición y dijo claramente lo que pensamos de todo este tema de la terminal portuaria y de lo que se denominan registros portuarios. Nadie está pensando en volver a los viejos registros de la estiba. No es ese el tema. El trabajo portuario, como otros tantos que en la República se desarrollan, tiene determinadas especificidades. Lleva un tiempo capacitar a un trabajador portuario para que pueda desempeñar satisfactoriamente su tarea. Además, genera un conocimiento y una especificidad que no tenemos por qué permitir que se pierda cuando el trabajo cambia de concesionario o de dueño. Esto es lo que sucede hoy en el puerto de Montevideo, pero no exclusivamente, porque también se da en otras actividades de la República, donde los trabajos se licitan cada tanto tiempo y la empresa que hoy está trabajando pierde la licitación, se va con sus empleados, viene otra con empleados diferentes y se generan problemas de desempleo o los trabajadores pasan de un empleo a otro, perdiendo conquistas o garantías que tenían. No queremos que esto suceda en un trabajo tan específico como el portuario.

Creo que ese es el gran cambio que queremos dar a todo esto. Como bien dijo el señor Diputado Bernini, el Presidente de la Administración Nacional de

Puertos, compañero Puntigliano, ha planteado claramente que está dispuesto a establecer un registro abierto en la reglamentación, que contemple la capacitación y otros aspectos. Las empresas que eventualmente precisen trabajadores para desarrollar su tarea podrían tomar trabajadores de ese registro, que muchas veces pueden provenir de empresas que han dejado de funcionar en el puerto por haber perdido una concesión que tenían. Esto ha sucedido en el puerto y, si no ha cambiado la situación, hay como cincuenta trabajadores que han perdido su empleo porque un área ha cambiado de concesionario. Ha perdido la concesión el que estaba, ha venido otro y los cincuenta trabajadores que allí se desempeñaban se han quedado sin trabajo. A veces han tenido que entrar otros trabajadores y capacitarse, con el tiempo que eso lleva. Consideramos que si hubiera un registro se podría echar mano a los trabajadores que ya están, dando solución a los posibles problemas de empleo y desempleo que se generan por estos cambios que existen en el trabajo portuario.

De manera que vamos a defender con calor la idea de la formación de ese registro. Si es en la reglamentación de la ley, bienvenido sea, y si hay que ir por otro camino, lo veremos. Esperemos contar con los mayores respaldos políticos que sean necesarios porque creemos que la defensa del trabajo específico en el país nos compete a todos y, por lo tanto, tenemos que llevarla adelante. Por ejemplo, para que no creamos que esto es algo extraordinario, que se nos ocurre a nosotros, que no ha sucedido nunca, quiero decir que cuando quebraron importantes empresas de transporte, como la ONDA, o después COOPTRON y COTSUR, todos los trabajadores que se desempeñaban allí se fueron distribuyendo en las empresas que se quedaron con las líneas. Y se las obligó a que, para ganar las líneas, tomaran determinada cantidad de trabajadores. Creo que esta medida fue en el buen sentido, porque solucionó varios problemas a la vez.

Esto mismo, quizás con algún elemento más que lo perfeccione, es lo que estamos planteando en la discusión de este tema de los registros de los trabajadores portuarios. Esperamos contar con el máximo respaldo posible, porque se trata de trabajos muy específicos y de gente que demora mucho en ser formada.

SEÑOR ABDALA (don Pablo) .- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR POZZI.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señor Presidente: por cierto me alegra y me tranquiliza bastante la circunstancia de que estemos hablando de una propuesta distinta, de una idea distinta a la de los viejos registros de ANSE. Eso se ha dicho y se ha reiterado por parte de distintos voceros de la bancada de Gobierno. Ocurre que cuando se inició esta discusión o esta reflexión lateral amable que estamos manteniendo, concretamente se hizo referencia a esta nueva idea vinculándola a la vieja idea, al viejo sistema. Entonces, es natural que a uno le aflore la duda, la interrogante. Desde ese punto de vista, no podemos pronunciarnos sobre una idea que no conocemos. El día que se presente un proyecto, obviamente lo analizaremos.

Insistimos en que el proceso que se dio a partir del año 1992 no fue violento desde el punto de vista de las modificaciones laborales, sino que fue gradual y pacífico. Por lo tanto, determinó, no la precarización del trabajo sino el surgimiento de nuevas alternativas laborales y, por ende, de nuevas posibilidades para mejorar la calidad de vida de todos los trabajadores. No tenemos ninguna duda de eso, señor Presidente, entre otras cosas porque va de la mano del propio incremento de la actividad, y muchos trabajadores que antiguamente eran funcionarios dependientes de la Administración Nacional de Puertos pudieron incorporarse a los nuevos emprendimientos. Me refiero a la empresa de los remolcadores, que fue tercerizada, a lo relativo a los espacios portuarios, a los depósitos portuarios y extraportuarios que recibieron la incorporación de trabajadores de la Administración Nacional de Puertos. De manera que, desde ese punto de vista, fue un proceso auspicioso.

Sin duda, hay un tema pendiente -el señor Diputado Pozzi lo sabe bien porque ha trabajado mucho por su resolución-, que es el de los suplentes de los registros de la estiba. Este tema motivó el análisis de la Comisión de Legislación del Trabajo primero, de la Cámara después, que aprobó por unanimidad enviar una minuta de comunicación al Poder Ejecutivo pidiendo una iniciativa a fin de lograr la indemnización de aquellos suplentes de los registros que hubieran alcanzado un promedio de cien jornales anuales, y que está pendiente de resolución porque no ha venido.

Quiero aprovechar esta ocasión para recordarlo porque ese sí es un aspecto que, en todo caso, representó un perjuicio en el marco de esa reforma que en términos generales fue muy buena para todos. Pero este puñado de compatriotas quedó fuera de la indemnización que en aquel momento se previó, y en esta Legislatura esta Cámara ha hecho esfuerzos para subsanar esta situación y hasta ahora, lamentablemente, no han tenido resultados ni retorno; ojalá que los ingentes esfuerzos que ha hecho el señor Diputado Pozzi en ese sentido -quiero destacarlo públicamente- lleguen a cristalizar antes de que culmine el actual período de Gobierno.

Gracias, señor Diputado. Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede continuar el señor Diputado Pozzi.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente...

SEÑOR IBARRA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR POZZI.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR IBARRA.- Señor Presidente: yo no soy responsable de que se interpreten mal mis palabras o de que se haga un análisis sobre la base de algo que no dije. Lo que dije con claridad es que, cuando se redacte la reglamentación de esta ley, es necesario que se considere la posibilidad de crear un registro de empleo de los trabajadores portuarios. Cuando hablé de las categorías A, B y C de la estiba hice referencia a otra cosa distinta. Me referí a ese tema como crítica porque allí, a partir de ese Gobierno fundamentalmente, se aplicó a fondo una política contra los trabajadores a través de la desregulación o flexibilización laboral con la que al menos yo no estaba de acuerdo ni tampoco mi partido político; podríamos abundar en este tema, pero no es el momento.

Por lo tanto, no expresé que ese registro de empleo iba a ser algo similar a los registros de estiba que existían antes de los años 1991, 1992, etcétera. Sí hablé de la posibilidad real de crear un registro de personal contratado en todas las categorías laborales que constituya la actual mano de obra portuaria, lo cual se estudiará.

Además, tengo acá una información -que se me dio en su oportunidad- acerca de que esto está de acuerdo con lo que establece el Convenio N° 137 de la OIT. Es por eso que estamos planteando el tema pero, sin dudas, señor Presidente, en el diálogo que se va a llevar adelante entre la Administración Nacional de Puertos, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los trabajadores se llegará a acuerdos sobre este tema tan importante para proteger el trabajo uruguayo.

Gracias, señor Diputado Pozzi.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Puede continuar el señor Diputado Pozzi.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: queda claro cuál es la intención en la que se basa lo que estamos pensando, la intención del Presidente de la Administración Nacional de Puertos y del sindicato con respecto a este tema. Veremos en el correr de las próximas horas cómo se desarrolla todo esto y cómo concluye. Hay una firme decisión de seguir adelante con el aspecto del registro.

Quiero decir al señor Diputado Pablo Abdala que, aunque le parezca mentira, seguimos trabajando en el asunto. Fue fruto de una discusión hoy de mañana y esperamos tener alguna resolución lo antes posible.

23.- Urgencias.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Dese cuenta de una moción de orden presentada por la señora Diputada Travieso y los señores Diputados Bernini, Baireiro, Botana y Posada.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se declare urgente y se considere de inmediato el proyecto: 'Villa Rodríguez, departamento de San José. (Declaración de feriado laborable cada 19 de julio y feriado no laborable el día 17 de julio de 2009, con motivo de celebrarse los 100 años de su categorización como pueblo)'".

—Se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y cinco en cincuenta y siete: AFIRMATIVA.

24.- Villa Rodríguez, departamento de San José. (Declaración de feriado laborable cada 19 de julio y feriado no laborable el día 17 de julio de 2009, con motivo de celebrarse los 100 años de su categorización como pueblo).

De acuerdo con lo resuelto por la Cámara, se pasa a considerar el asunto relativo a: "Villa Rodríguez, departamento de San José. (Declaración de feriado laborable cada 19 de julio y feriado no laborable el día 17 de julio de 2009, con motivo de celebrarse los 100 años de su categorización como pueblo)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. N° 1529

"PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Declárense feriados laborables para villa Rodríguez, departamento de San José, los días 19 de julio.

Artículo 2º.- Declárese feriado no laborable para villa Rodríguez, departamento de San José, el día 17 de julio de 2009, con motivo de celebrarse los 100 años de su categorización como pueblo.

Artículo 3º.- Otórgase goce de licencia paga durante la fecha indicada en el artículo 2º de esta ley a los trabajadores de las actividades pública y privada residentes, ex residentes y nacidos en la localidad.

Montevideo, 18 de marzo de 2009.

ALBERTO CASAS, Representante por San José, MÓNICA TRAVIESO, Representante por San José.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La localidad surge como tantos otros centros poblados de nuestro país, con el flujo de los caminos de hierro del ferrocarril; por lo tanto remontamos el origen de la actual villa Rodríguez al 20 de mayo de 1876, cuando se inauguró el ramal ferroviario que une 25 de Agosto con la ciudad de San José.

En las costas del arroyo Tala, fue asiento de las tribus charrúas, iniciando nuestro proceso revolucionario del año 1811, dicha zona fue escenario de la marcha de los ejércitos patriotas, así como del pasaje de la lenta y amarga caravana del Éxodo. En 1816 vio transitar al Padre Larrañaga, que se dirigió a

Paysandú para entrevistarse con el General José Artigas.

Jurada la primera Constitución de la zona, en ese entonces ya contaba con sus dos primeros pobladores, don Santiago Rodríguez y don Ramón Callorda. En julio de 1843, el Poder Legislativo aprueba la creación de un centro poblado en esta zona, con la denominación de Cagancha; los avatares de la Guerra Grande impidieron su creación. Mientras tanto el dibujante Juan Manuel Besnes e Irigoyen pintaba los paisajes de esa pintoresca zona.

En el año 1874 surge a orillas del arroyo Cagancha, en base a un fraccionamiento realizado por el señor Eusebio Rius, en terrenos de su propiedad, el pueblo Concordia. Pero el establecimiento de la estación del ferrocarril, dos años después, alejada del mismo, determinó su paulatina desaparición.

Con la desaparición del pueblo Concordia se produce el surgimiento del centro poblado de Estación Rodríguez y su posterior progreso.

El progreso del poblado se desarrolló en terrenos de la sucesión de don Santiago Rodríguez que donara a la Compañía del Ferrocarril en el año 1875, pero ésta no los necesitaba en su totalidad, entonces se procedió a fraccionar y vender en el año 1886, a quienes serían los primeros pobladores de Estación Rodríguez y por lo tanto sus fundadores: Manuel Rodríguez, Pedro Franco, Juan B. Gariboti, José Gallo, F. Álvarez, Casimiro Sellanes y León Jude. A los que muy pronto se sumarán: Ángel Ferrari, Vives, Pedro Placeres y Olivera, de acuerdo al plano de 1896.

En el año 1898, Rita Baena de Rodríguez y León Jude destinan parte de sus tierras para la ampliación del núcleo poblado, donando una manzana para la Iglesia y otra para la plaza, y los terrenos necesarios para la comisión auxiliar, comisaría y cementerio. Así la población iba tomando forma, existiendo ya varios comercios y la escuela pública.

En el año 1902, don Luis Brandi establece la Sociedad Molinos Nacionales Ltda., más tarde Molinos del Sur S.A., empresa que desapareció mediante un incendio la noche del 15 de enero de 1952, fue el motor y la vida de la localidad.

El 19 de julio de 1909, el Presidente José Claudio Williman elevará el núcleo poblado a la categoría de pueblo.

En las primeras décadas del 1900, surgió otra agro-industria que tuvo su importancia, el Mercado Oliverero, con extensas plantaciones de olivos y la

planta de producción de aceite en el pueblo. Mientras que en la zona también comienza a difundirse la explotación del ganado Holando, para la producción de leche. Consolidándose así el actual panorama económico de la Segunda Sección con sus dos pilares fundamentales: la lechería y la vitivinicultura.

Lentamente fueron apareciendo instituciones de carácter social, cultural, deportivo y gremial, que hoy reflejan el pulso de vida en la zona.

En 1928 se inaugura la Iglesia Nuestra Señora del Rosario, más tarde surgirá el Club 18 de Julio, el Club A. Oriental, el Club A. Rodríguez, el nuevo edificio de la Escuela N° 47, el Colegio de las Hermanas, la Sociedad Unión de Viticultores, la Sociedad de Productores Lecheros, el Rotary Club y una institución hoy desaparecida y otra lamentablemente inactiva, la Corporación de Ahorro y Crédito de Rodríguez, y el cine.

Todos los años en la fiesta de la vendimia se reúne a los vitivinicultores del departamento, donde el público degusta vinos y quesos a lo largo de la celebración. Por la tarde desfilan en coches antiguos las candidatas a reina de la vendimia, repartiendo bolsitas de semillas de uvas y vasos de vino.

En el año 1960 la población es elevada a la categoría de villa, en 1962 abre sus puertas el liceo, en el año 1965 se funda el Club de Leones, en el año 1972 fue la inauguración del orgullo de todos los rodriguenses, la Usina N° 8 "Gral. José Artigas" de Conaprole, cuya arquitectura nos da la imagen de villa Rodríguez y es en la actualidad la usina más moderna de leche en polvo del país.

Montevideo, 18 de marzo de 2009.

ALBERTO CASAS, Representante por San José, MÓNICA TRAVIESO, Representante por San José".

—Léase el proyecto.

(Se lee)

—En discusión general.

SEÑORA TRAVIESO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA TRAVIESO.- Señor Presidente: realmente, a esta altura de la tarde, estábamos preocupados dado que este proyecto es muy importante para los Representantes del departamento de San José.

En Villa Rodríguez hay una comisión que viene trabajando en el sentido expresado en la iniciativa. Es un proyecto más que relevante para esa zona porque se cumplen cien años y porque su trayectoria ha sido histórica; en este sentido podemos decir que fue asiento de las tribus charrúas.

El ferrocarril tuvo una gran importancia en el origen de esta comunidad, ya que esta nace cuando se unieron 25 de Agosto con la ciudad de San José por este medio. Ese ferrocarril trajo gente que contribuyó al nacimiento de Villa Rodríguez.

Se trata de una localidad que ha tenido varias facetas. Los terrenos fueron donados a la Compañía del Ferrocarril a partir de la sucesión de Santiago Rodríguez, pero esta no los utilizó en su totalidad; entonces, se procedió a fraccionarlos y allí se instalaron los primeros pobladores.

En 1874 se estableció el centro poblado Estación Rodríguez. Luego, en 1909, bajo la presidencia de José Claudio Williman se elevó a la categoría de pueblo. En 1960 pasó a la categoría de villa.

En 1962 se instaló el liceo.

Villa Rodríguez ha tenido una importante trayectoria en la agroindustria. Cuenta con extensas plantaciones de olivos y desarrolla la vitivinicultura, que hasta el día de hoy es una de las actividades y producciones más importantes del departamento. Asimismo, cuenta con una planta de producción de aceite. A ello debe agregarse una de las actividades más destacables: la explotación de ganado Holando que, por supuesto, trajo aparejada la lechería.

Entonces, la zona en que se encuentra Villa Rodríguez desarrolla la vitivinicultura y la viticultura y, como acabo de mencionar, la lechería. En 1972 se instaló la Usina Nº 8 de CONAPROLE, importante empresa para el país, importantísima para Villa Rodríguez. La Usina Nº 8 no solo da trabajo a la zona, sino también la categoriza. Es relevante para la Villa, el departamento y el país, ya que se trata de la más importante planta de leche en polvo, en producción y tecnología en Uruguay.

Por lo tanto, queremos destacar la importancia de este proyecto, así como saludar a todas las personas que han estado trabajando para llevar adelante la conmemoración de los cien años, a toda la colectividad de Villa Rodríguez, a aquellos viejos pro-

ductores lecheros y viticultores, especialmente a Enzo Torterolo, veterano viticultor de la zona, a toda la comunidad y a todas las personas que han hecho posible que hoy este proyecto esté aquí, en la Cámara de Diputados. Gracias a la sanción de este proyecto de ley, este año tendremos días festivos que irán desde el viernes 17 hasta el domingo 19.

Simplemente quiero felicitar a la gente de Villa Rodríguez, a las personas que han estado trabajando en la Comisión de Festejos y, por qué no, a nosotros mismos, pues, con la conjunción de nuestros esfuerzos hemos logrado que se dispongan tres días de fiesta para una zona que brinda al departamento un aporte productivo importantísimo.

Agradecemos a la Cámara que nos haya dado la posibilidad de poner en consideración este proyecto de ley a fin de que sea votado.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado Casas.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: como bien decía la señora Diputada Travieso, estos son proyectos que nos encuentran, por más que no pertenezcamos a los mismos partidos políticos. Tenemos la felicidad de haber compartido con la señora Diputada Travieso muchos proyectos de ley para el departamento de San José, y este es uno de ellos.

La comunidad de Villa Rodríguez nos ha hecho un pedido que creímos pertinente porque es un reconocimiento a una sociedad que ha trabajado intensamente en procura de llegar a sus cien años con una identidad propia. Y es así que en julio habrá un encuentro de toda la sociedad, para festejar los cien años de Villa Rodríguez.

Como tantos pueblos del interior, la actual Villa Rodríguez se estableció de forma definitiva debido a la creación de la estación de trenes, en 1876, en los campos de los sucesores de Santiago Rodríguez, de quien tomó el nombre. Sin embargo, recién el 19 de julio de 1909 el Poder Ejecutivo promulgó la ley, dándole la calidad de pueblo, y en 1960 fue elevado a la categoría de villa. Esto ha sido muy bien relatado por el escribano Carmelo Curbelo, quien en la actualidad está trabajando intensamente en la organización de los actos del centenario.

Las actividades comenzarán el jueves en la localidad de Villa Rodríguez, que tan solo tiene cuatro mil

habitantes. El primer día de festejos tendrá un doble propósito, pues dicha fecha coincidirá también con el 65 aniversario de la fundación de la Unión de Viticultores de Villa Rodríguez, que se celebrará, precisamente, en la Plaza de la Vitivinicultura, que es la única de Sudamérica; según tenemos referencia, solo existe otra plaza similar en la ciudad de Burdeos, Francia.

La semana previa al aniversario todos los centros de enseñanza y las organizaciones sociales inaugurarán diferentes muestras. El sábado 18, al anochecer, en la víspera del centenario, habrá una recreación histórica frente al Centro Cultural, desde donde se hará una procesión de antorchas hasta la puerta de la parroquia Nuestra Señora del Rosario. Con una misa en la iglesia empezarán las actividades del día del aniversario, que culminarán con un desfile gaucho y actividades diversas.

Como muy bien decía la compañera Diputada Travieso, creo que Villa Rodríguez es una muestra de tantos pueblos y villas del interior de nuestra República, de los que nos sentimos orgullosos, donde se vive un claro ejemplo del trabajo intenso que la gente desarrolla a lo largo de su vida en distintas actividades.

Como bien se decía, la vitivinicultura y la lechería son los puntos más altos del actual panorama económico de la 2ª Sección y pilares fundamentales de la vida económica de la zona.

Lentamente han aparecido instituciones de carácter social, cultural, deportivo y gremial que hoy reflejan el pulso de la vida del lugar.

La iglesia Nuestra Señora del Rosario, el Club 18 de Julio, el Club Atlético Oriental, el Club Atlético Rodríguez, el nuevo edificio de la Escuela Nº 47, el Colegio de las Hermanas, la Sociedad Unión de Viticultores, la Sociedad de Productores de Leche de Villa Rodríguez, el Rotary Club, son algunas de las instituciones de carácter deportivo, productivo, social y cultural que están reflejando la actividad que hoy se lleva adelante en la zona. Y también recordamos a una institución hoy desaparecida y otra lamentablemente inactiva, como la Corporación de Ahorro y Crédito de Rodríguez y el cine.

Todos los años, en la fiesta de la vendimia, se reúne a los vitivinicultores del departamento. Allí, el público degusta vinos y quesos a lo largo de la cele-

bración; por la tarde desfilan en coches antiguos las candidatas a reina de la vendimia, repartiendo vasos de vino y semillas de uva.

Como muy bien se decía, uno de los puntos más altos de Villa Rodríguez, y que es orgullo para esa zona, es la Usina Nº 8 "General José Gervasio Artigas" de CONAPROLE. Es una de las plantas de leche en polvo más modernas del país.

En muy poco tiempo, en la zona de Villa Rodríguez se inaugurará una empresa llamada INCOPLAST, que habrá de producir film de polietileno multicapa y monocapa para la elaboración de empaques flexibles. Esta es una inversión de capitales brasileños, que posiblemente ya en el mes de agosto esté empleando mano de obra y sea una industria más instalada en el departamento de San José.

Desde aquí queremos agradecer a todos los compañeros parlamentarios por permitirnos introducir este tema en la sesión de hoy, así como a los integrantes de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, que hicieron que se pudiera llegar en tiempo y forma a esta celebración.

Asimismo, queremos enviar desde aquí nuestras sinceras felicitaciones a todos los pobladores de Villa Rodríguez, a los vecinos, a todo el departamento de San José y también a quienes seguramente se van a acercar ese día.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

—Cuarenta y cinco en cuarenta y siete: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

Léase el artículo 1º.

(Se lee)

—En discusión.

SEÑOR CASAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: solicito que donde dice "Declárense feriados laborables" se esta-

blezca "Declárase feriado laborable" y donde dice "los días 19 de julio", "el día 19 de julio" y se agregue "de cada año".

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Léase por Secretaría el artículo con las modificaciones planteadas.

(Se lee:)

"Artículo 1º.- Declárase feriado laborable para villa Rodríguez, departamento de San José, el día 19 de julio de cada año".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y dos en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

Léase el artículo 2º.

(Se lee)

—En discusión.

SEÑOR CASAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: en lugar de "Declárese" proponemos que se establezca "Declárase".

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Léase el artículo 2º con la modificación propuesta por el señor Diputado Casas.

(Se lee:)

"Artículo 2º.- Declárase feriado no laborable para villa Rodríguez, departamento de San José, el día 17 de julio de 2009, con motivo de celebrarse los 100 años de su categorización como pueblo".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y tres en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

Léase el artículo 3º.

(Se lee)

—En discusión.

SEÑOR CASAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CASAS.- Señor Presidente: el artículo dice: "Otórgase goce de licencia paga durante la fecha indicada en el artículo 2º de esta ley a los trabajadores de las actividades públicas y privadas" -donde dice "y" propongo cambiarlo por "o"- "residentes, ex residentes o nacidos en la localidad".

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Léase el artículo 3º tal como lo propuso el señor Diputado Casas.

(Se lee:)

"Otórgase goce de licencia paga durante la fecha indicada en el artículo 2º de esta ley a los trabajadores de las actividades pública y/o privada, residentes, ex residentes o nacidos en la localidad".

—En discusión.

SEÑOR ORRICO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR ORRICO.- Señor Presidente: simplemente quiero dejar constancia de que no voy a votar este artículo.

En la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración jamás se aceptó un artículo de esta entidad, entre otras cosas, porque quisiera saber cómo hace alguien que nació o vivió alguna vez en villa Rodríguez para ir a la Coca Cola y decir: "Hoy no vengo a trabajar porque tengo feriado no laborable".

No pienso votar este artículo.

Además, los "y/o" no solo afean el texto, sino también son incorrectos. El "o" contempla a "y".

Es cuanto quería decir.

(Interrupciones)

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Léase el artículo 3º tal como en definitiva quedaría redactado.

(Se lee:)

"Otórgase goce de licencia paga durante la fecha indicada en el artículo 2º de esta ley a los trabajadores de las actividades pública o priva-

da, residentes, ex residentes o nacidos en la localidad".

—Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y tres en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR BERNINI.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y dos en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

Artículo 1º.- Declárase feriado laborable para villa Rodríguez, departamento de San José, el día 19 de julio de cada año.

Artículo 2º.- Declárase feriado no laborable para villa Rodríguez, departamento de San José, el día 17 de julio de 2009, con motivo de celebrarse los 100 años de su categorización como pueblo.

Artículo 3º.- Otórgase goce de licencia paga durante la fecha indicada en el artículo 2º de esta ley a los trabajadores de las actividades pública o privadas, residentes, ex residentes o nacidos en la localidad".

25.- Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas).

—Continúa la consideración del asunto relativo a: "Instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. (Normas).

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

—Cincuenta en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

SEÑOR PINTADO.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR PINTADO.- Señor Presidente: entiendo las dificultades reglamentarias, pero siento la necesidad de decir -además de acompañar la posición del señor Diputado Mahía- que hemos votado este proyecto para cumplir con los acuerdos que nosotros, por suerte, cumplimos. No obstante, quiero dejar expresa constancia de algunas opiniones de Fernando Puntigliano, Presidente de la ANP, que a mí me representan y que dicen lo siguiente: "La decisión de atrasar la subasta tiene ventajas y desventajas. La ventaja es que genera un proceso de maduración en el Parlamento, al punto de que ya nadie duda que una segunda terminal de contenedores es necesaria, y antes esto no era así. Pero el precio que se paga para este consenso es alto, por la demora que esto genera: recordemos que el proyecto fue enviado en setiembre del 2008 y recién se va a estar aprobando [...]" ahora. Y continúa: "Hay señales de que se va a levantar la economía para el final de este año y esto nos va a obligar a ponernos las pilas, porque la caída de la actividad actual en el puerto es circunstancial. Desde que uno piensa en una infraestructura hasta que la desarrolla pasan seis años, si nos detenemos cada vez que hay una crisis, nunca vamos a progresar".

Podría leer más, pero no quiero emplear más tiempo.

Quiero decir que lo que siento ahora fue lo que expresó Puntigliano en el sentido de que la empresa belga Katoen Natie, que opera la única terminal especializada de contenedores del puerto y que se opusiera a la construcción de una segunda terminal, ha alcanzado su primer objetivo; en este sentido, triunfó. Lo manifestaron de entrada: querían mandar el proyecto para la próxima Legislatura y después hablar. Esto demuestra habilidad y, en definitiva, hay que felicitarla.

Como ya se dijo, habríamos preferido votar el proyecto original. Coincido plenamente con todas las opiniones expresadas por el señor Puntigliano en el reportaje que le hiciera el semanario "Búsqueda" el 31 de mayo de este año.

Ahora sí quiero decir que, seguramente, el patriado porteño debe estar feliz por nuestro retraso, porque la vieja contienda entre los puertos de Buenos Aires y de Montevideo sigue tan vigente como en la época artiguista.

Era cuanto tenía para decir, señor Presidente.

SEÑOR GAMOU.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR GAMOU.- Señor Presidente: cumpliendo con los acuerdos políticos que, a veces, son dificultosos, por los tiempos y por algunos apuros, quiero decir que he votado según lo que hemos convenido, pero haciendo absoluto acuerdo con lo expresado -no lo tengo escrito acá- por el señor Senador Fernández Huidobro, por el señor Diputado Rosadilla y, en su conjunto, por la bancada del Espacio 609, que han trabajado por mejorar el proyecto y, sin duda alguna, buscando los mejores intereses del país.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- En discusión particular.

De acuerdo con lo que ha recogido la Mesa de la discusión, salvo corrección que hagan los señores Diputados, el artículo 4º tiene un sustitutivo.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: hemos presentado un sustitutivo al artículo 4º y ninguno más.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- El sustitutivo se presentará oportunamente.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Solicitamos que se vote en bloque.

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: solicitamos que se desglose el artículo 6º.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: voy a presentar un aditivo al artículo 5º.

Creo que está bien que se suprima la lectura, pero debería votarse artículo por artículo. No cuesta nada. Se trata de un tema demasiado importante como para votarlo como quien no quiere la cosa.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Como no se propuso la supresión de la lectura, léase el artículo 1º.

SEÑOR GAMOU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR GAMOU.- Señor Presidente: atrevidamente propongo que se suprima la lectura y que se vote por artículos.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar si se suprime la lectura.

(Se vota)

—Cincuenta y cinco en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 1º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y nueve en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 2º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y nueve en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 3º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y ocho en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 4º.

Este artículo tiene un sustitutivo con un agregado y una supresión del texto que está en el proyecto

original, presentado por el señor Diputado Domínguez.

Léase el sustitutivo al artículo 4°.

(Se lee:)

"Esta sociedad anónima formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato la Administración Nacional de Puertos establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo de los trabajadores portuarios, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores.- Al finalizar el plazo contractual la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles.- El contratista dispondrá de un plazo máximo de 180 (ciento ochenta) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios.- En el caso que, por mutuo acuerdo de las partes, el contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y nivel de servicio de la terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizados económicamente, el contratista recibirá de la Administración Nacional de Puertos la compensación pertinente, de acuerdo con lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, en primer lugar se va a votar el artículo 4° del proyecto original.

(Se vota)

—Cero en cincuenta y cinco: NEGATIVA. Unanimidad.

Ahora se va a votar el sustitutivo al artículo 4° al que se diera lectura, presentado por el señor Diputado Domínguez.

(Se vota)

—Cuarenta y ocho en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 5°.

La Mesa desea aclarar que hay un aditivo presentado por los señores Diputados Trobo, Botana y Pablo Abdala.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: quiero hacer una breve mención al aditivo al artículo 5° que hemos presentado.

Hemos escuchado reiteradas invocaciones a la necesidad de mantener el régimen de libre competencia en los puertos y, en especial, en el puerto de Montevideo, en aplicación, además, de la Ley original N° 16.246.

En este artículo 5°, en la conformación de la sociedad anónima que eventualmente fuera a subastar las acciones, se establece una prohibición expresa a un tipo de inversor. Esto parece razonable. Pero la legislación tendría que profundizar en tipos de inversores que no están establecidos en el artículo 5° como que no pueden participar de la subasta, porque con su presencia en el puerto de Montevideo, en una segunda playa de contenedores, podrían afectar severamente el principio de la libre competencia. Me refiero a que esto puede suceder y no dentro del puerto de Montevideo, porque una cosa es garantizar que en Montevideo exista competencia y que, por tanto, quien viene a recibir los servicios del puerto de Montevideo tenga capacidad de opción y otra, peligrosa, que el puerto de Montevideo no pueda competir libremente con otros puertos de la región. Precisamente, lo que proponemos en nuestro aditivo al artículo 5° es una norma que establezca la prohibición de que se presenten en esta subasta armadores u operadores de playa de contenedores de la región del puerto de Montevideo. ¿Con qué propósito? De defender, en primer lugar, la libre competencia dentro del puerto de Montevideo y, en segundo tér-

mino, la capacidad del puerto de Montevideo de competir con otros puertos de la región.

Entonces, nos parece imprescindible que la Cámara reflexione sobre la necesidad de incluir a las prohibiciones establecidas en el artículo 5° que se va a votar una prohibición accesoria. Voy a solicitar que se lea el aditivo antes del tratamiento del artículo, porque me parece que es muy importante su análisis.

Obviamente, nos animamos a hacer esta propuesta en virtud de que, como el proyecto va a volver al Senado, no podrá usarse el argumento de que vamos a incluir una norma que eventualmente pueda entorpecer o entorpecer el proceso legislativo.

Por ello solicitamos la votación artículo por artículo pero, en particular en este caso, queremos que la Cámara preste especial atención a la propuesta que realizamos en el aditivo que hemos presentado conjuntamente con los señores Diputados Botana y Pablo Abdala.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Dese lectura al aditivo presentado por los señores Diputados Trobo, Botana y Pablo Abdala.

(Se lee:)

"A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 (Ley de Puertos) ningún accionista privado de la sociedad anónima subastada podrá, directa o indirectamente, por sí o a través de otras personas físicas o jurídicas, ser: a) accionista privado de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo o en Puertos de la región que compitan directamente en el mercado relevante con el Puerto de Montevideo; b) operador de contenedores con la gestión total o parcial en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo o en terminales especializadas en Puertos de la región que compitan directamente en el mercado relevante con el Puerto de Montevideo; c) propietarios, armadores o explotadores de compañías navieras que realicen transporte marítimo regular desde o hacia los puertos de la República.- A los efectos de lo establecido precedentemente entiéndese por terminal especializada aquella que posee en régimen de concesión en exclusividad, al menos, un puesto de

ataque, una grúa de muelle específica para contenedores y un área de almacenamiento exclusiva para contenedores adjunta al muelle, con equipamiento para movilización de contenedores, gestionado mediante sistemas de planificación de operaciones.- A los mismos efectos, la reglamentación deberá determinar cuál es el mercado relevante en el que compite el Puerto de Montevideo, analizando, entre otros factores, la existencia de servicios sustitutos, así como el ámbito geográfico comprendido por el mercado, definiendo el espacio de competencia efectiva que corresponda".

—En discusión.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BOTANA.- Señor Presidente: quiero insistir en un concepto que me parece fundamental, y es el de la libertad de nuestra producción nacional y el riesgo de que sea vulnerada. Si el concesionario de la terminal resultare un armador de esos que dominan el comercio de contenedores y que podría impedir el ingreso y la operación de otros armadores a la nueva terminal, estaríamos condenando a toda la producción nacional, a la exportación de la producción nacional e, incluso, a la importación de la materia prima que luego de ser transformada puede ser reexportada, y al consumo nacional a funcionar siendo funcionales a las necesidades o a los intereses de un solo armador, de una sola empresa. Esto podría imponer costos y eliminar destinos y orígenes de las mercaderías comercializadas, lo que arriesgaría mucho, no el tema portuario en sí, sino el funcionamiento de la economía nacional, por lo cual a mí me parece fundamental eliminar la posibilidad de que las empresas que manejan los contenedores en el mundo sean las que operen además la terminal del puerto de Montevideo. Creo que ese es un riesgo que debemos eliminar definitivamente.

Después, este artículo 5° tiene otra parte, que es lo del síndico de la Unión de Exportadores, que produce todo ese entrevero del que hoy hablábamos y sobre el cual no vamos a abundar. Pero en los dos incisos se produce la misma situación: termina alguno siendo parte y control o parte e impedimento, en el otro caso. Sinceramente, creo que deberíamos

cuidar la transparencia del funcionamiento económico, del funcionamiento del puerto, porque eso es preservar la independencia del país.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 5º tal como viene de la Comisión.

(Se vota)

—Cuarenta y ocho en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

Se va a votar el aditivo presentado por los señores Diputados Trobo, Botana y Pablo Abdala.

(Se vota)

—Seis en cincuenta y tres: NEGATIVA.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: quiero señalar que no ha habido ninguna opinión -absolutamente ninguna- de los Diputados del Partido de Gobierno sobre esta propuesta que hemos realizado. No han dicho que están de acuerdo; no han dicho que no estén de acuerdo; no han dado razones por las cuales no se está de acuerdo con esta cuestión. Nos parece un tema principal, central, yo diría capital, en lo que tiene que ver con esta subasta que se va a ver obligado a poner en práctica el próximo Gobierno el 1º de marzo. Es realmente un disparate y, con franqueza, es muy probable que detrás de esto exista el interés de alguna empresa en particular.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: no podemos entrar en una situación del tipo de la que plantea el señor Diputado preopinante...

(Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Señor Diputado: no se puede hacer alusiones en el fundamento de voto.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Está bien, señor Presidente. Lo que ha sucedido es que no podemos tomar sobre tablas algo que se debería haber traído y discutido en los ámbitos pertinentes.

Debo mencionar que ha existido muy poca participación de la oposición en la discusión de estos temas. En el Senado, sí, vi que estuvieron presentes varios legisladores de la oposición; en el caso de la Cámara de Diputados no ha existido esa presencia con la contundencia que se podría haber esperado y se trajo esto para discutirlo acá, pero no ha habido una respuesta en ese sentido.

Por supuesto, no llevamos los agravios porque no hay necesidad de tener una actitud diferente a la que hemos mantenido siempre con relación a ofensas que están totalmente de más.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- En discusión el artículo 6º.

SEÑOR POSADA.- ¿Me permite, señor Presidente?

Voy a proponer que se voten los tres primeros incisos y después lo que sigue a partir de "El contratista pagará mensualmente [...]".

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Si no se hace uso de la palabra se van a votar los tres primeros incisos del artículo 6º.

(Se vota)

—Cuarenta y ocho en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

Se va a votar el resto del artículo 6º.

(Se vota)

—Cuarenta y siete en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: ya señalamos en oportunidad de nuestra intervención en general sobre este proyecto que el agregado que se hizo en el Senado seguramente puede ocasionar el fracaso de la propuesta objeto de este proyecto de ley. En un mercado que, sin duda, producto de la crisis internacional, aparece como muy cambiante, es real-

mente un despropósito establecer cánones fijos en una ley. Por lo tanto, como queremos que se lleve adelante efectivamente este proyecto de ley, que se construya una nueva terminal de contenedores, hemos votado en forma negativa todo el agregado en el que se establecieron los cánones, que, en todo caso, debieron haber sido parte de una discusión a nivel de la reglamentación de la ley.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- En discusión el artículo 7º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y ocho en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 8º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y siete en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 9º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y ocho en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 10.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y nueve en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

Ha quedado aprobado el proyecto y se devolverá al Senado.

SEÑOR BERNINI.- Moción para que se devuelva de inmediato.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y nueve en cincuenta y tres: NEGATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"**Artículo 1º.**- Declárase la importancia de la política nacional de puertos, que constituye un objetivo

esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2º.- Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3º.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4º.- Esta sociedad anónima formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato la Administración Nacional de Puertos establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo de los trabajadores portuarios, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores.

Al finalizar el plazo contractual la Administración Nacional de Puertos accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles.

El contratista dispondrá de un plazo máximo de ciento ochenta días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios.

En el caso de que, por mutuo acuerdo de las partes, el contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y el nivel de servicio de la terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizados económicamente, el contratista recibirá de la Administración Nacional de Puertos la compensación pertinente, de acuerdo con lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.

Artículo 5º.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, entre el 1º de marzo y el 1º de junio del año 2010, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley Nº 16.246, de 8 de abril de 1992, ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo, así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo.

La Administración Nacional de Puertos designará un síndico adicional al órgano de contralor interno establecido por la Ley Nº 16.060, de 4 de setiembre de 1989, que se renovará cada dos años. Su designación recaerá sobre una persona con notoria solvencia técnica en la materia a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores, cuyas competencias quedarán definidas en la reglamentación. Dicho síndico deberá suministrar a la Administración Nacional de Puertos, en cualquier momento que ésta lo requiera, información sobre las materias que sean de su competencia.

Artículo 6º.- El contratista abonará un canon a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

La base de la subasta será de US\$ 1.200.000 (un millón doscientos mil dólares de los Estados Unidos de América).

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos.

El contratista pagará mensualmente a la Administración Nacional de Puertos un canon consistente en la suma de cuatro componentes:

A) Componente 1:

Canon fijo mensual: Un monto básico durante todo el plazo del contrato de gestión, a partir del año de la firma del mismo, cuyo monto mensual será igual al producido de la subasta dividido doce, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

B) Componente 2:

Canon por TEU movilizado: Un monto proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la terminal de contenedores, consistente en la 1/100.000 (cienmilésima) parte en dólares de los Estados Unidos de América por TEU, del monto producido en la subasta, durante todo el plazo de la concesión, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

Para la determinación de este componente se considerarán todos los contenedores cargados o descargados a través del muelle de la terminal de contenedores y de las eventuales incorporaciones a la gestión integral de la terminal (nuevos puestos de atraque), sin considerar los removidos.

C) Componente 3:

Canon por TEU desconsolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden en el mes en la terminal, de US\$ 20/TEU (veinte dólares de los Estados Unidos de América por TEU desconsolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

D) Componente 4:

Canon por TEU consolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se consoliden en el mes en la terminal, de US\$ 20/TEU (veinte dólares de los Estados Unidos de América por TEU consolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de estos dos últimos componentes se considerarán todos los contenedores desconsolidados o consolidados en todas las áreas gestionadas por la terminal de contenedores.

El establecimiento de este canon no exime al contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servi-

cios que brinde la Administración Nacional de Puertos u otros terceros a quienes se le soliciten.

Los valores referidos a tarifas y precios podrán ser actualizados por la aplicación de la paramétrica definida en la reglamentación de la presente ley.

La reglamentación establecerá límite de volumen y canon para la carga general.

Artículo 7º.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5º de la presente ley, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8º.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

- A) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.
- B) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento) del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

- C) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual.

Artículo 9º.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de noventa días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a ésta las resultancias de la subasta del paquete accionario".

26.- Levantamiento de la sesión.

—Corresponde pasar a considerar el asunto que figura en cuarto término del orden del día, relativo a topes de endeudamiento...

SEÑOR BERNINI.- ¿Me permite, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Sí, señor Diputado.

SEÑOR BERNINI.- Señor Presidente: mociono para que se levante la sesión.

SEÑOR PRESIDENTE (Arregui).- Se va a votar.

(Se vota)

—Cuarenta y cinco en cincuenta y uno: AFIRMATIVA.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 57)

MTRO. ROQUE ARREGUI

PRESIDENTE

Esc. Alberto Bensi6n

Secretario Relator

Dr. Jos6 Pedro Montero

Secretario Redactor

Mario Tolosa

Director del Cuerpo de Taqu6grafos

