



Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº1825 de 2018

Carpeta Nº 2678 de 2017

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

ASOCIACIÓN DE CONDUCTORES URUGUAYOS DE APLICACIONES

TERMINAL FLUVIO-MARÍTIMA

Asamblea Permanente “Por la Rambla Sur”

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 12 de setiembre de 2018

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Adrián Peña.

Delegado
de Sector: Señor Representante Andrés Carrasco.

Invitados: Por la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones, señores Diego Fernández, Esteban Queimada, Luis Peña, Richard César y Diego Correa.

Por la Asamblea Permanente “Por la Rambla Sur”, señores Leticia Pérez, Ramiro Rodríguez, Pedro Uruzola y Conrado Pintos.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.



SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de ACUA (Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones), integrada por los señores Diego Fernández, Esteban Queimada, Luis Peña y Richard César.

La Asociación había pedido una entrevista el 17 de agosto, para intercambiar opiniones, a fin de generar acciones que permitieran mantener el servicio actual y, por ende, las fuentes laborales, que ustedes dicen que son 5.500.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Diego).- Queremos agradecer la oportunidad de estar aquí, en esta Comisión. No es la primera vez que asistimos; ya estuvimos en el pasado.

El trabajo del transporte por aplicaciones tiene casi tres años en Uruguay, pero estuvimos un año y medio en el que no estaba regulado por la Intendencia de Montevideo. Empezamos a juntarnos como choferes en pro de una regulación en setiembre de 2016, unos meses antes de que esta fuera votada efectivamente por la Junta Departamental de Montevideo.

Siempre estuvimos a favor del trabajo regulado y estable para esta actividad o cualquier otra. Por suerte, el escenario ha ido cambiando. Hoy la actividad está regulada y las preocupaciones son diferentes a las del pasado, cuando pensábamos cómo seguir adelante sin enfrentarnos a los trabajadores del taxi o a otros de sistemas tradicionales.

Hoy tenemos un escenario diferente. Si bien en Montevideo estamos regulados y ahora apuntamos a mejorar la rentabilidad, también nos gustaría llegar a otros departamentos, como Colonia, Maldonado o Canelones, que tienen la actividad en ciernes. Pero esos son otros temas, que no fueron por los que pedimos esta reunión.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Queremos aclarar y reforzar conceptos sobre lo que representamos a nivel de transporte en el departamento. Hace ya dos años que estamos realizando este tipo de reuniones.

Estamos en la misma categoría que el remise y el taxi; somos un transporte privado de interés público. Más allá de la problemática y controversia que trajo esta nueva modalidad de transporte, queremos aportar nuestra visión como trabajadores. No es nuestra intención mostrar bondades de las aplicaciones ni de las multinacionales, sino hablar como grupo de trabajadores que tenemos un marco regulatorio.

Hemos sido y seguimos siendo una solución para una demanda insatisfecha. Hoy la gente se vuelca a nosotros por diferentes motivos; entre otros, vinculados con la de modernización, por ejemplo, a la hora de pagar un servicio.

En nuestro trabajo hay dos pilares: la seguridad y la transparencia. La seguridad se ve reflejada en los índices de siniestralidad, que son nulos. La transparencia está dada por nuestras transacciones y por que el pago por el servicio que prestamos se hace de manera electrónica.

Además de mostrar las bondades de esta nueva modalidad de transporte que estamos llevando a cabo, nosotros, como trabajadores, debemos volver a enfatizar en todos los ámbitos en los que estamos la importancia económica para el departamento y para el país de la actividad que desarrollamos. El marco regulatorio trajo consigo recaudación de impuestos; como se trata de una actividad regulada, hay recaudación.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿A qué están obligados ustedes?

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- El marco regulatorio tiene exigencias diferentes para los actores de esta actividad. También tiene exigencias para las plataformas y

requisitos específicos para el vehículo, que debe estar habilitado para prestar este servicio.

El chofer tiene como obligación abrir una empresa comprendida en el literal E) y pagar los aportes previsionales e impositivos. Además, debe tener libreta profesional, luego o sea que debe capacitarse para ser chofer de un servicio de transporte de pasajeros. Por su parte, al auto se le exigen diferentes características, como medidas y seguro de riesgo civil, entre otras.

Todos estos ítems significaron para nosotros un aumento de costos, pero tuvimos que asumirlos para estar en el marco regulatorio, mantener esta fuente laboral y desarrollarla conforme a la norma. Nuestra actividad tiene dos capítulos: uno antes del marco regulatorio, con mucha controversia, y otro -también importante-, que es la limpieza de esa controversia, impartiendo reglas justas para un lado y el otro. Tenemos las mismas obligaciones que otros servicios; fueron impuestas por el Estado y las acatamos, pero en este momento no tenemos los mismos derechos.

Todo trabajador del transporte de diferentes sectores sabe que hoy cuenta con subvenciones y retribuciones, como las de la Ley N° 19.168, que establece una retribución de impuestos sobre el valor de la nafta para el taxi y también para la compra de vehículos destinados a prestar un servicio público, exonerando del Imesi al taxi y otorgando una retribución al remise. Todos estos factores inciden para que tanto el remise como el taxi se sigan desarrollando y prestando un servicio.

En la actualidad, nosotros no contamos con esos beneficios. Se nos ha excluido de las conversaciones. La Unott no toma nuestro caso, no nos considera como trabajadores del transporte. Sin embargo, sí se toma en cuenta la inyección económica de nuestro sector. Me refiero a la Intendencia, que recauda patente y canon por el marco regulatorio.

Queremos puntualizar que en 2017 y 2018 la Intendencia comunicó públicamente un superávit, que se mostró como noticia favorable a su gestión, lo que iba a derivar en una rebaja de tributos y obras de accesibilidad para barrios de contexto crítico, según palabras del intendente. Creemos que nuestra actividad no es valorada como un aporte económico para el departamento, aunque lo es. No olvidemos que el 60% de los 4.500 vehículos que hoy tienen permiso para realizar esta tarea son de 2017 y 2018. Uno de los requisitos de la Intendencia es que el auto tenga seis años de antigüedad máxima desde su primer empadronamiento. Para seguir estando dentro de la normativa y desarrollarnos, tuvimos que cambiar los vehículos. Eso a nivel económico significó un ingreso de US\$ 25.000.000 por concepto de compra de vehículos por parte de nuestro sector. Hay muchas formas de constatar la importancia económica que tenemos para el Estado por nuestro trabajo, más allá de que también somos una nueva opción para los ciudadanos.

Hemos pedido reuniones con el Ministerio de Economía y Finanzas, las que todavía no se han concretado.

Queremos recalcar que antes del marco regulatorio nos reunimos con el subsecretario Ferreri y con el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Ernesto Murro, y les explicamos que si bien estábamos a favor de la regulación, queríamos un marco legal para nuestra actividad y que se impartieran reglas justas para todos, sabíamos que eso afectaría la rentabilidad de los trabajadores, porque había exigencias que demandaban dinero. Nos dijeron, textualmente, que se comprometían a monitorear de cerca la rentabilidad de nuestra actividad luego del marco regulatorio. Pero hace siete meses que venimos pidiendo reuniones para explicarles lo que estamos planteando a la Comisión y fundamentar nuestra problemática.

Nuestra actividad es tan transparente que podemos demostrar desde la depreciación del vehículo hasta los costos que tenemos. Queremos poner a consideración de esta Comisión esto que estamos viviendo: sentimos que no tenemos los mismos derechos que los servicios de transporte tradicionales.

Mientras se resolvía la regulación y luego de ella se nos han dado varios argumentos, como que no pagamos chapa diferencial. Eso queda claro con la recaudación del canon. Nosotros aportamos un canon por concepto de esa chapa. El marco regulatorio fue pensado para que en un período de diez o quince años tuviera el mismo costo que una chapa de taxi; eso se acortó por la fluctuación del precio de esa chapa.

Nos movemos de manera transparente, sabemos lo que brindamos a la ciudadanía, y que estamos haciendo un esfuerzo para prestar un servicio y mantener nuestra fuente laboral, pero no vemos que el Estado nos considere como a los demás sistemas de transporte.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que la queja del taxi se basó en que sufrieron una baja en sus salarios que, según las palabras de Pablo Inthamoussu, director general de Movilidad, no han podido comprobar. Hoy el taxi sigue trabajando igual; seguimos conviviendo, trabajando en conjunto para brindar un servicio. En la actualidad, el uruguayo tiene un abanico de opciones a la hora de trasladarse en Montevideo.

Estamos trabajando en Canelones, donde hay un problema grande y no se logran acuerdos para llegar a un marco regulatorio. En Maldonado todavía no se ha aprobado. Exhortamos a no trabajar en los departamentos donde no hay regulación, dado que genera diferencias por el canon. La Intendencia de Montevideo está recibiendo un canon por los viajes que se realizan dentro del departamento; por lo tanto, la actividad fuera del departamento está mal. Se debería dar un contexto similar, sobre todo, en Canelones, y luego en Maldonado, por el turismo. Pero nosotros no podemos acelerar los procesos de regulación y respetamos a los gremios tradicionales; además, conocemos la problemática que se instala en cada departamento cada vez que se habla de este tipo de actividades, que nos hace volver al punto cero.

Hoy venimos a hablar de lo que hacemos en Montevideo, que es por lo que consideramos que tenemos los mismos derechos que los otros sistemas, considerando el aporte que hacemos a la ciudadanía no solo en cuanto al transporte, sino también a la economía.

Ese es el motivo de esta reunión.

SEÑOR CÉSAR (Richard).- Creo que hay un elemento que redondea nuestro planteamiento. Efectivamente, aquí estamos hablando de trabajadores, más allá de que desde el punto de vista jurídico se nos exige abrir una empresa. Somos trabajadores a los que, para estar en el marco regulatorio, la única opción que se nos dio fue abrir una empresa. Por ello decimos que somos trabajadores y que representamos a 2.500 permisarios registrados ante el gobierno departamental y 5.500 puestos de trabajo, ya que, a la fecha, los choferes somos 5.500.

Cabe aclarar que el Registro de Permisarios de Transporte Oneroso en Vehículos Privados, por decisión de la Junta Departamental de Montevideo y a propuesta de la Intendencia, está transitoriamente cerrado. Entonces, desde el momento en que en Uruguay empezó a analizarse la posibilidad de regular el transporte mediante aplicaciones para evitar desequilibrios con los sistemas tradicionales de transporte, se nos planteó que se podía lograr, entre otras cosas, llegando a una determinada cantidad. Entonces, hay unos 3.200 taxis funcionando en Montevideo; como podrán advertir, la cifra

de permisarios y choferes de aplicaciones está sensiblemente por encima -casi duplica- la de taxis disponibles.

Como dije anteriormente, estamos hablando de 5.500 puestos de trabajo.

Nosotros siempre quisimos cumplir con las condiciones, y lo estamos haciendo; llevamos dieciocho meses desde la regulación, pero es claro que nuestra preocupación no tiene que ver solo con el hoy, sino con el futuro, ya que se nos hace muy difícil -por no decir imposible- seguir adelante cuando tenemos costos directos e indirectos. Además, no manejamos las tarifas, sino que seguimos la regulación que dispuso el Estado, con la que estamos de acuerdo. En realidad, cumplimos con los aportes al Estado, a nivel departamental y nacional, pero no fijamos las tarifas. Por lo tanto, todos los costos, directos e indirectos, que en estos tres años han crecido, los asumimos como permisarios, trabajadores y choferes.

¿Por qué ocurre esto? Precisamente, por lo que planteamos aquí, al igual que en diferentes estamentos departamentales y nacionales. Me refiero a que hacemos transporte público con los costos del transporte privado y a que asumimos los costos como privados. Y al trasladar esta situación en el tiempo es imposible que la ecuación cierre.

Vemos que a buena parte de la población le sirve nuestro trabajo, que es un servicio adicional, y también le sirve al gobierno departamental, ya que se descontractura el tránsito en Montevideo y hay una opción más en el sistema de transporte, que presentaba algunas dificultades. Y si bien podemos hacer los aportes correspondientes, es claro que la existencia de nuestra actividad tiene fecha de caducidad si no hay un cambio y se aplican, además de las obligaciones, los derechos. Es imposible que un particular siga cumpliendo un servicio público si debe pagar los costos como privado. Eso queremos remarcarlo, y hay números que lo refrendan.

Por otra parte, quiero decir -esto ya se ha planteado aquí y lo reiteramos cada vez que tenemos oportunidad- que nuestra actividad está ciento por ciento transparentada, ya que se hace a través de medios electrónicos. Por lo tanto, aquí no hay ningún dato, cifra o volumen referido a los costos de la actividad que no pueda ser auditado por quien quiera hacerlo, porque -insisto- todo lo que hacemos es transparente.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Pido disculpas porque llegué cuando ya habían comenzado a realizar la exposición, por lo que solo pude escuchar los últimos minutos.

Me parece muy importante recibir a la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones. Imagino que la mayoría de los choferes deben ser Uber, pero me gustaría que se aclarara, porque quisiera hacer una pregunta sobre ese tema.

En esta Comisión debatimos si era pertinente prohibir o regular esta actividad, pero la Intendencia optó por la vía de la regulación y estableció una normativa bastante compleja, que fue fruto de un debate muy importante, con ustedes y también con la sociedad. Esa normativa es base de muchas otras que hoy se están aplicando en el exterior. En realidad, en ese momento no había muchos antecedentes.

Yo ya he conversado con muchos integrantes de esta Asociación, y me han planteado las cosas que ustedes mencionaron, en el sentido de que no tienen los mismos beneficios que el sistema de transporte público y los taxis, que pueden descontar impuestos al comprar un coche y disponen de facilidades para la adquisición de combustible. Sin embargo, hay un aspecto que ustedes no mencionan y que me parece que es importante. Ya que ustedes se definen como trabajadores, quisiera saber cuál es la tasa de ganancia que tiene la empresa, que si no me equivoco es de un 25 %, lo que

es muy importante. Yo no soy empresario, pero calculo que para cualquier empresario, en cualquier negocio, es una tasa de ganancia muy importante. Además, según tengo entendido, en algún momento se les transferían a ustedes los costos de la facturación del IVA; no sé si es así o si lo pueden descontar.

Quisiera saber si han mantenido negociaciones con la empresa para modificar esa tasa de ganancia que, desde mi punto de vista, es excesiva y termina haciendo que ustedes absorban determinados costos, porque son conductores que deben cumplir con una regulación y tener los permisos correspondientes.

En resumen, quisiera saber si han debatido sobre este tema, si tienen algún tipo de información y si nosotros podemos hacer algo en ese sentido, porque me parece que hay un costo muy importante. Además, ustedes son choferes que están desregulados en cuanto al horario, porque pueden trabajar veinticuatro horas.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- La problemática se puede encarar de manera contextual y cada ámbito, cada ítem de nuestra actividad se debe considerar en los organismos pertinentes.

Lo relacionado con el porcentaje que se lleva la aplicación sobre la tarifa y con el relacionamiento laboral con la plataforma es algo que venimos tratando con el ministro de Trabajo y Seguridad Social, señor Ernesto Murro. En realidad, a nivel mundial ese sigue siendo un tema muy controversial y se están emitiendo fallos que respaldan nuestro sentir como trabajadores ante las plataformas. De todos modos, considero que tenemos que discutir diferentes temas que corresponden a dos áreas.

Por un lado, están el relacionamiento laboral, lo que se les permite hacer a las plataformas en el mercado y las potestades o herramientas jurídicas que puede tener nuestro país para cambiar eso y, por otro, lo que significamos como trabajadores, por el aporte que hacemos al Estado. Creo que son dos focos distintos, dos problemáticas instaladas en dos ámbitos diferentes. De todos modos, es buena la acotación sobre ese punto.

Por otra parte -como dije anteriormente-, los problemas que, como trabajadores, podemos tener con las plataformas, los tratamos en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Pero creemos que este es el ámbito correcto para considerar nuestro reclamo de igualdad de derechos, como también lo es el Ministerio de Economía y Finanzas. Se puede dividir la lucha; no hay que meter todos los temas en una misma bolsa, porque cuando lo hacemos, no llegamos a ninguna solución, la problemática se sigue dilatando y nuestro capital sufre una depreciación que no recuperamos con ningún debate sobre relacionamiento laboral con las plataformas. Por eso es que la Asociación analiza estos dos puntos en diferentes mesas de trabajo; ambos merecen un análisis distinto, pero ninguno puede ser un impedimento para la igualdad de derechos a nivel del transporte.

Creemos que cuando se habla de transporte no se tiene en cuenta a nuestro sector, pero no ocurre lo mismo cuando se piensa en recaudar impuestos por esta actividad. Aclaro que no estamos en contra de que se recaude y que estuvimos a favor de la regulación -queremos contribuir con el departamento y con el país-, pero precisamos que el Estado respalde este trabajo, tal como hizo con los taxis, los remises y el servicio de transporte público colectivo. Ese es el tema puntual que nos trae a esta Comisión; venimos a pedirles que evalúen nuestra posición y nuestra problemática, porque lo demás se está tratando en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Diego).- Muchas veces se simplifica la situación diciendo que somos conductores de Uber, pero esta aplicación, al día de hoy, tiene

aproximadamente el 70% del mercado; otra representa cerca del 20 %, y hay cuatro o cinco empresas que se reparten el saldo. Por un tema de facilidad en el discurso, se pone asimila a los conductores de aplicaciones con los conductores de Uber, pero los que estamos aquí trabajamos para todas las empresas.

Con respecto a la jornada laboral, si bien tenemos libertad para realizar nuestro trabajo en el horario que queramos, la normativa dice que no podemos trabajar más de ocho horas corridas, y que podemos hacerlo por un máximo de doce horas diarias. O sea que entre las obligaciones que tienen las aplicaciones está la de controlar esos máximos, pero hace menos de un mes que la plataforma Uber está controlando que, efectivamente, no se nos despachen viajes durante todo el día.

En cuanto a la posibilidad de negociar con Uber, nuestra Asociación lo ha intentado, pero esta plataforma es casi una entelequia en Uruguay. Por lo tanto, con lo único que contamos físicamente es con un local que está atendido por jóvenes que suben y bajan documentación y validan la que nosotros presentamos, que tienen cero poder de resolución, y con el estudio Ferrere Abogados, que es su representante legal y lo más parecido a representantes de la empresa. Nuestra Asociación fue la que logró llegar más lejos, porque conseguimos que representantes del estudio Ferrere Abogados se sentaran frente a nosotros en la Dinatra, para recibir una plataforma reivindicativa. En esa oportunidad, se comprometieron a contestar en quince días, pero todavía no hemos tenido una respuesta; esto fue en marzo del año pasado, y después de esa primera reunión desconocieron el ámbito.

(Diálogos)

—Con el resto de las empresas no hemos tenido avances.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quisiera que nos explicaran cómo se calcula el canon y cómo es el sistema de pagos, si la empresa lo retiene o no es así.

Asimismo, para que quede constancia en la versión taquigráfica, quiero saber si tienen alguna cifra estimada de lo que están aportando individualmente y de cuánto recibe la Intendencia a nivel global.

También me gustaría que hicieran referencia a todos los factores económicos; por ejemplo, a lo que deben movilizar para la compra de vehículos nuevos.

Creo que esos datos son relevantes.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Mi intención no era debatir con los invitados, sino conocer un aspecto de los costos operativos de una empresa, que supongo que es un elemento muy importante.

Sinceramente, no sabía -me acabo de enterar- que habían logrado que representantes de la empresa se hicieran presentes en la Dinatra. Quizás ese sea un antecedente interesante para el trabajo de la Comisión, ya que en conjunto con otras asesoras podemos ayudar a que esa situación se dilucide.

Por otro lado, en lo personal, comparto que tienen muchos costos que no son iguales a los del servicio de transporte público. Por lo tanto, hay que ver cómo el gobierno nacional y los gobiernos departamentales pueden *aggiornar* esa situación con alguna iniciativa. Eso no lo dije, pero está más que claro, porque cumplen un servicio.

Quizás lo importante sea lo relativo a la regulación del horario, ya que puede haber trabajos cruzados, teniendo en cuenta que, como trabajan para varias aplicaciones, es difícil realizar el control.

Por lo tanto, lo importante es buscar la forma de que el Estado se haga más fuerte con respecto a estos temas, que se le están viniendo arriba y son relevantes.

Por otra parte, me interesaba discutir lo relativo a la tasa de ganancia, porque es un elemento muy importante y a veces se invisibiliza. Si bien ustedes, como trabajadores, establecen sus estrategias de negociación, desde el ámbito público debemos analizar cómo afrontarlo, a fin de de ayudarlos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En primer lugar, queremos saludar a la delegación de ACUA que nos visita el día de hoy.

Por supuesto, tomamos nota de las preocupaciones que se expresaron, algunas de las cuales fueron consideradas cuando todo esto comenzó -en las primeras conversaciones que mantuvimos aquí-, y cuando recibimos a los representantes de la empresa, que estaban asesorados por el estudio de abogados que los patrocinaba en aquel momento.

Recuerdo haberles planteado en esa oportunidad la ecuación de costos de este negocio, ya que en aquel momento mirábamos la situación con preocupación, porque veíamos con claridad el negocio de la empresa, pero no tanto el de los trabajadores. Tenemos claro que significó una salida laboral para muchos uruguayos que en aquel momento tenían problemas de trabajo y contaban con un auto o con la posibilidad de comprarlo. Sin embargo, pensábamos que la amortización del coche y los costos diarios que deberían afrontar para mantenerlo en la calle serían un problema que un día se pondría sobre la mesa, que es lo que está pasando en este momento.

Por otra parte, quiero hacer una pregunta puntual sobre un tema que no se trató y que no tengo claro. Quisiera saber cómo evolucionó el tema de los seguros, tanto de los coches como de los pasajeros, ya que en su momento surgió esa preocupación. Me gustaría saber si han logrado una solución para ese problema.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Diego).- Voy a contestar primero la última pregunta, que es la más concreta.

La regulación que implementó la Intendencia exigía contar con un seguro para pasajeros, un seguro de responsabilidad civil, y el primero en brindarlo fue el Banco de Seguros del Estado, que es el que tiene el costo más alto. Para que tengan una idea, si por el coche que manejo tuviera un seguro total del Banco de Seguros del Estado, como particular, incluyendo daño propio, afrontaría un costo anual de \$ 17.000, pero como tengo un seguro de remise -el producto que nos vende el Banco de Seguros se llama Seguro de Remise-, tengo un costo de \$ 42.000 anuales.

(Diálogos)

—Tengo un Citroën Elysée 2015.

Como dije, por el mismo coche, un particular paga \$ 17.000, pero a mí me cuesta y \$ 42.000 como remisero.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Con respecto a lo manifestado por el diputado Caggiani, humildemente, creemos que a la hora de presentar un proyecto de marco regulatorio debería estar bien definido cómo hacerlo respetar y tener canales claros de fiscalización.

Siempre hemos sido promotores del desarrollo de la educación y la conciencia viales, y somos conscientes de lo que significa transportar personas y el exceso de horas detrás del volante. Lo digo por la referencia que se hizo acerca de los cruzamientos.

Como se dijo, se gestó el marco regulatorio, pero no olvidemos que las plataformas, en cuanto a niveles de costo, tienen como argumento que están aportando impuesto a la renta de los no residentes, lo que también influye en su comisión operativa. Están sujetas a la ley y aportan al país, porque le pagan a la Dirección General Impositiva.

Respecto a lo que decía el señor diputado Adrián Peña, antes de emitir un comunicado público o a los choferes hacemos números; los hemos estudiado de mil formas y es muy transparente lo que tenemos que pagar y lo que ganamos. Es fácilmente comprobable. En este caso, en cuanto a números, la Intendencia de Montevideo, solo por concepto de canon y patente, recibe US\$ 16.000.000 anuales.

Respecto a cómo se vuelca el canon, lo retienen las plataformas y lo vuelcan a la Intendencia. El decreto establece que la Intendencia puede pedir a las plataformas que ese canon se vuelque detalladamente, según chofer, kilómetro recorrido y demás. Hoy no solo Uber, sino también las demás plataformas, lo pagan bajo declaración jurada. No lo vemos bien. Creemos que si nosotros somos transparentes, lo que vuelcan las plataformas a ese organismo también debe serlo.

Sacamos la cuenta de lo que aportan de gastos fijos los 5.500 choferes y los 4.500 quinientos vehículos, y eso da US\$ 80.000.000 anuales, sin agregar los US\$ 25.000.000 por concepto de compra de vehículos, que también sería recaudación de impuestos para la Dirección General Impositiva. Estamos hablando de que nuestra actividad vuelca anualmente un promedio de US\$ 90.000.000.

También pensamos que es importante crear algún tipo de beneficio que se respalde en alguna fiscalización; por ejemplo, que para obtener el permiso cada chofer y cada permisario de vehículo deban estar al día con sus aportes, a los efectos de que se pueda mantener en tiempo y forma la recaudación del impuesto sobre esta actividad, establecido en el marco regulatorio. También sería bueno promover determinadas acciones situaciones, por ejemplo, con los deudores de patentes, a los que en muchos casos se les hace un descuento por saldar la deuda. Hoy sería conveniente generar algo así, no solo para que la actividad fuera rentable para los trabajadores, sino también para seguir creando canales y acercando a aquellos que están en una situación irregular con sus pagos y obligaciones, a los efectos de que se pusieran al día. Creo que esto también es importante.

La Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones no solo viene a pedir, sino también a mostrar los beneficios que puede traer que seamos objeto de promoción, como el taxi y el remise.

Entendemos que somos un gremio nuevo. Entendemos que el taxi lleva décadas de servicio a los uruguayos. Entendemos que también se tiene en cuenta el relacionamiento laboral y esta controversia de la economía colaborativa, pero cuando no existía un marco regulatorio, eso se podía debatir horas, días, meses; inclusive expertos a nivel mundial todavía no pueden dar un respaldo a los trabajadores frente a las plataformas. Lo importante de esto es que, después del marco regulatorio, las cartas ya están sobre la mesa. Las plataformas aportan al Estado. El trabajador aporta al Estado y hace la misma tarea que el taxi y el remise. Todos tienen las mismas obligaciones y cumplen el mismo tipo de servicio; no es algo que desconozcan los montevideanos. La única diferencia es el pago electrónico. Entonces, si aportamos a Montevideo, aportamos al país y aportamos al sistema de transporte, ¿cuál es el impedimento para que se tomen en cuenta nuestros números, se evalúen y se considere algún tipo de subvención o retribución de impuestos, como hay en diferentes áreas, no solo en el transporte?

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con lo que han planteado, me surgen dos preguntas cuyas respuestas no ayudarán a seguir conociendo el tema.

En primer lugar, cuando hablan de la recaudación por patente que tiene la Intendencia y el monto que manejaron, ¿cuántos de los choferes o de los empresarios que hoy trabajan para las aplicaciones tenían vehículo antes de empezar esta actividad? Porque imagino que los 4.500 propietarios tendrían vehículos desde antes y, en ese caso, ya pagaban patente.

En segundo término, ¿hay un tope de gente trabajando por vehículo? Ustedes hablan de 4.500 vehículos y 5.500 choferes con libreta profesional.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Diego).- La mayoría de los autos dedicados a la actividad pertenece a gente que ya tenía vehículo en el pasado. Pero unos 2.500 coches tuvieron que ser cambiados, porque cuando arrancó Uber, en noviembre de 2015 -fue la primera en instalarse-, se estableció que el coche debía tener menos de diez años. Mientras la actividad no estuvo regulada, fue pasando el tiempo y, cuando se terminó de aprobar el decreto, ya había coches que tenían diez, once o doce años trabajando. Entonces, hubo que actualizar los vehículos. El último número muestra que estamos en el entorno de los 2.500 coches de los años 2017 y 2018.

Si bien la Intendencia puso las pautas de cuáles eran las condiciones que tenía que reunir un auto para trabajar para las aplicaciones en marzo de 2017, recién fueron exigibles a partir del 1º de setiembre de 2017. Entonces, se dieron unos meses para renovar la flota, pero al día de hoy se siguen cumpliendo aquellos requisitos.

Lo que sucede es que el plazo de los seis años, al día de hoy, es casi utópico. No se puede mantener un coche trabajando por seis años, hay que cambiarlo antes; a eso se debe la exigencia de la renovación del vehículo.

Para seguir aportando algunos números, agrego que cada chofer recorre un piso de entre 1.500 y 2.000 kilómetros por semana. Eso hace que, en el escenario más básico, se consuman unos 550.000 litros de combustible -el 99 % es nafta- por semana, para cubrir esta distancia.

Volviendo al dinero que recibe la Intendencia, nosotros hablamos del canon. La normativa exige que mientras estemos en viaje, paguemos 0,45 unidades indexadas por kilómetro de viaje. Eso da \$ 1,80 por cada kilómetro de viaje. El 60 % de los kilómetros que hacemos en el día son con pasaje. El resto, corresponde a los kilómetros que se hacen cuando dejamos al pasajero en una avenida hasta que podemos estacionarnos o cuando estamos yendo a buscar el siguiente viaje. Por eso llegamos al número que mencioné.

En cuanto a la cantidad de choferes por auto no hay tope. Lo que pasa al día de hoy es que cada vez son más los autos que están trabajando veinticuatro horas, con dos turnos de doce horas por chofer, al igual que el modelo del taxi.

No pretendo entrar en polémicas, pero respondiendo a lo que decía el señor diputado Caggiani hace un rato les comento que nosotros no tenemos la posibilidad de contar con empleados para el coche. Cada chofer debe tener abierta una empresa unipersonal. Se utiliza el mismo coche. Cada auto puede tener dos, tres, cuatro choferes o los que se quiera, pero cada uno debe tener abierta una empresa unipersonal. Entonces, el piso de aportes de un chofer, entre el Banco de Previsión Social y la Dirección General Impositiva, es de un promedio de \$ 8.000 mensuales. Si tengo tres choferes en un mismo coche, a cada uno le tiene que servir pagar esos \$ 8.000.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Esa es una de las cosas que puntualizamos hace un rato. Cuando se crea un marco regulatorio, se deben tener en cuenta todas estas cosas. No nos olvidemos de que, como mencionaba Diego Fernández, nosotros tenemos que abrir una empresa literal e), pero no podemos tener dependientes. Debemos pagar como una empresa literal e), como cualquier otro que sí puede contratar dependientes, pero nosotros no podemos tenerlos. Eso lo hemos hablado y está en revisión, porque para los malintencionados esta sería una clara demostración del interés de tener una recaudación masiva sin atender la problemática de un chofer. Si uno toma un chofer, debe procurar que trabaje con todos los beneficios de un dependiente. Es todo muy complejo. Hay grietas en el decreto de la Intendencia y la gente se puede colar por ellas.

Esa es la problemática que tenemos. Hoy se está evaluando cambiar el artículo 3º del decreto, que establece la cantidad de choferes y las exigencias del permisario, y se busca que el permisario sea el único que pueda manejar el vehículo.

La Intendencia, dijo: “Nosotros tomamos como espejo la actividad y la rentabilidad del taxi”. Esas palabras nos siguen retumbando en la cabeza, porque cuando uno toma algo como espejo, lo hace para considerarlo como tal, y el espejo refleja lo que se le pone delante, a no ser que esté empañado, difuso. Si tomamos como espejo al taxi, debemos tener presente que sus tarifas son fijadas por el Ministerio de Economía y Finanzas, que tiene exoneraciones a la hora de comprar vehículos, retribución en combustible y muchos beneficios más. Insisto: cuando se toma algo como espejo, se deben considerar las mismas obligaciones y los mismos derechos, a fin de impartir reglas salomónicas y justas. No es más que eso lo que exponemos hoy en los diferentes organismos en los que nos presentamos; se trata de comprobar lo que decimos.

¿Cómo se pueden comprobar las ganancias de un chofer? Es muy fácil; son transparentes. Se pueden ver los viajes que se hacen en las diferentes plataformas, cuánto tienen de costo y de combustible, qué depreciación sufre el vehículo, cuántos vehículos se compran para ajustarse a la normativa, el nombre del chofer, a cuánto compró el vehículo, etcétera; todo es muy comprobable.

Entonces, volviendo al punto que nos trae hoy, es eso lo que queremos demostrar. Es eso lo que pedimos que se estudie y que también se pronuncie alguien a favor de lo que estamos diciendo, porque lo que sostenemos está tan fundamentado y es tan real que no hay forma de debatirlo.

A veces, para tirar abajo nuestra petición, se entra en los puntos de relacionamiento laboral de Uber y de las aplicaciones a nivel mundial. Ese es un problema distinto y se puede discutir en otro ámbito.

Creemos que vamos en buen camino y esperamos haberles aportado buena información para que esto se empiece a estudiar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría saber si, como asociación, han tenido la posibilidad de hacer convenios con empresas privadas que brinden servicios a los vehículos, como neumáticos o repuestos, porque eso también abarata un poco los gastos. ¿Tienen núcleos de choferes que se han juntado para recibir esos beneficios?

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Sí; nos hemos movido como asociación para bajar los costos por nuestro lado. La idea es no molestar ni pedir más de lo que consideramos que nos corresponde. La idea es no salir a pedir desafortadamente que el Estado nos dé cosas. Queremos avanzar en conjunto. Siempre nos mostramos con buena predisposición para trabajar en conjunto con los diferentes organismos, ya sea en cuanto a fiscalizaciones o a formas de cambiar algunas cosas del decreto que son perjudiciales para los trabajadores.

También estamos predispuestos a buscar beneficios para los compañeros y a hacer convenios entre todas las partes.

La Asociación busca plantear el relacionamiento con las plataformas y analizar lo que ellas deberían percibir. Esa discusión se da en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Nosotros queremos demostrar lo que aportamos y estamos continuamente diciendo lo importante que somos para el servicio de transporte. Dejaremos de hacerlo cuando de parte del gobierno se empiecen a tomar medidas dirigidas a nuestro beneficio.

No se trata de un reclamo al grito, sino bien fundamentado. Esperemos seguir por este camino, para que se continúe hablando de este tema.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Diego).- Para seguir tirando números y clarificando la ecuación de los gastos a los que nos enfrentamos mes a mes, quiero decir que hoy un coche que trabaja veinticuatro horas, con dos choferes, gasta unos \$ 50.000 mensuales de combustible. Ese es uno de los mayores costos que tenemos.

Ese mismo coche hace un promedio de 10.000 kilómetros mensuales. Por eso decimos que no podemos aguantar seis años con el mismo vehículo; no existen autos que soporten eso.

Como asociación siempre hicimos hincapié en desarrollar un transporte seguro, aprovechando las herramientas informáticas que tenemos y la digitalización.

Estamos buscando acuerdos para el seguimiento de los coches, a fin de optimizar el uso de la flota. Venimos haciendo ese tipo de trabajos en otros ámbitos, pero cuando llegamos acá, el planteo concreto tiene que ver con que lo ideal sería pensar cómo es el transporte público a nivel global y cuál es el norte.

Si hoy tuviéramos alguna subvención para comprar autos eléctricos o gasoleros -a los efectos de bajar costos-, si se nos diera una subvención para la adquisición de la nafta, nos serviría, aunque fuera un paso intermedio, porque mejoraría la ecuación. Uno de los mayores costos es ese. Tenemos \$ 50.000 o \$ 60.000 de combustible. Si son dos choferes, hay un costo de entre \$ 16.000 y \$ 18.000 de Banco de Previsión Social y de Dirección General Impositiva. Además, tenemos que guardar plata para cambiar la unidad. Si no guardamos US\$ 400 mensuales, nos quedamos sin trabajo a los dos años, porque el coche se destroza. Si el coche está en mal estado y el pasajero escucha ruidos cuando se sienta, te pone una calificación baja y, cuando eso sucede, la plataforma no te despacha viajes. Entonces, estamos entrampados en una rueda que nos está comiendo.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- También quiero destacar -vamos a hablar bien de nosotros- cómo se rige el sistema de calificaciones. Si hubiese una consulta a usuarios de servicios, pediríamos que se buscara un solo accidente o problema grave que hubieran tenido con algún chofer de aplicaciones y, si lo encontraran, pedimos por favor que nos lo digan. Porque no entendemos cómo, si el servicio se considera tan bueno en todos los aspectos, no se puede respaldar al sector.

Para terminar, quiero decir que, ante las mismas obligaciones se deben tener los mismos derechos, promociones y cuidados. Las autoridades dicen que se quiere cuidar al taxi, pero nunca hablan de cuidar o dar una mano para hacer rentable esta nueva modalidad, que tiene un marco regulatorio, que aporta al Estado y a la ciudadanía.

Esa es la petición que hacemos hoy, dados los costos y lo que nos está sucediendo con los combustibles y con la compra de vehículos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión toma el tema y se compromete a trabajarlo. Luego veremos a quién invitaremos para seguir con esta cuestión.

Indudablemente, convocaremos a la Intendencia, que es la que regula esta actividad, y a los ministerios de Trabajo y Seguridad Social, de Economía y Finanzas, y de Industria, Energía y Minería.

La visita que nos hicieron ha sido muy productiva, porque nos ha dado un pantallazo de lo que está pasando hoy con este tipo de transporte público que, si bien es nuevo, ha venido para quedarse.

Muchas gracias.

(Se retiran de sala representantes de la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones.- Ingresan a sala una delegación de la Asamblea Permanente “Por la Rambla Sur”)

—La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a una delegación de la Asamblea Permanente “Por la Rambla Sur” integrada por la señora Leticia Pérez y los señores Ramiro Rodríguez, Juan Pedro Urruzola y Conrado Pintos.

Ustedes habían solicitado esta reunión, para dar su punto de vista a la Comisión sobre el proyecto de ley que se está tratando, relativo a la enajenación de dos padrones en el dique Mauá.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Ramiro).- Agradecemos enormemente que nos hayan recibido en el día de hoy.

Como decía el señor presidente, integramos la Asamblea Permanente “Por la Rambla Sur”. Este grupo se constituyó a principios de agosto debido a que la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados se expidió favorablemente respecto al mencionado proyecto. En ese momento, vecinos de Barrio Sur, Ciudad Vieja, Centro y otras partes de la ciudad conformamos este colectivo que trabaja para tratar de frenar la consideración de esta iniciativa, que puede llevar a la aprobación en la Cámara y a la sanción en el Senado, lo que habilitaría un proceso de discusión sobre el destino de ese espacio.

En los primeros días de agosto comenzamos a organizar comisiones y a realizar asambleas semanales y visitas o apropiaciones del espacio del dique cada sábado. También iniciamos una campaña de recolección de firmas -mi compañera Leticia Pérez tal vez tenga la nómina-, y ya tenemos unas 4.000 físicas, y en convocatorias paralelas a través de internet superamos las 12.000. Además, comenzamos una ronda de reuniones bastante prolongada con la Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo, la Defensoría de Vecinos y Vecinas de Montevideo y con ustedes, diputados y diputadas de todos los partidos. También estamos en contacto con organizaciones sociales y con el rector de la Universidad.

Aquí estamos; seguimos con esta labor. Hemos trabajado y seguimos trabajando para poner este tema en conocimiento de la sociedad, porque aunque no podemos decir que esta cuestión estaba silenciada, tampoco estaba en el tapete.

Fundamentalmente, lo que tenemos para aportar a diputados y diputadas son elementos que sus compañeros, senadores y senadoras, al momento de votar a favor el proyecto, en diciembre del año pasado, no tuvieron. Entendemos que esos argumentos pueden ser de utilidad y, por supuesto, estamos aquí para presentarlos y discutirlos.

Muchas gracias.

SEÑOR URRUZOLA (Juan Pedro).- El tema del dique Mauá, la iniciativa de Los Cipreses S. A. y su aceptación por parte del Poder Ejecutivo presenta muchas aristas y,

obviamente, sería una ardua tarea abordarlas todas de inmediato. A la vez, creo que la Cámara en este momento tiene para resolver la venia para la venta de los padrones.

Me limitaré a señalar algunos puntos relativos a mi preocupación, que son los procedimientos.

Creo que los procedimientos asociados con esta iniciativa seguidos hasta ahora como producto de una voluntad colectiva han sido absolutamente inadecuados para la construcción de un territorio urbano, integrado, democrático, diverso. En particular, creo que los autores de esta iniciativa -en un sentido amplio- han intentado evitar el debate. Desde mi punto de vista, como colectivo social tenemos que agradecer a los vecinos de Barrio Sur el haber tomado esta iniciativa infrecuente de participación, para generar y enriquecer un proceso colectivo de debate que nos pueda iluminar sobre los caminos más interesantes a recorrer.

Concretamente, creo que hay tres leyes que tienen que ver con esta cuestión que no respetan los procedimientos. Más allá del aspecto legal -que no es lo que más me preocupa-, me inquieta que esas leyes no hayan habilitado un debate colectivo debidamente informado y nutrido con contribuciones sólidas, que permitieran discernir qué puntos de vista tienen más apoyo.

Como ustedes saben bien, estos dos predios que se pretende vender fueron declarados de interés patrimonial. Ese es un primer aspecto a considerar. Pero también se debe tener en cuenta que el ámbito espacial forma parte de una obra que llamamos rambla montevideana, que también ha sido declarada de interés patrimonial. No creo que el patrimonio sea algo inamovible, definido de una vez y para siempre; al contrario, entiendo que el patrimonio es un debate permanente de sociedad, visto que tiene que ver con nuestro pasado y con cómo construimos nuestro presente, que es una manera de apuntar al futuro. En ese sentido, cómo tratamos este patrimonio me parece un tema relevante. Hay aspectos que hacen a los edificios y otros relativos al ámbito urbano.

Creo que la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación ha actuado con una impericia asombrosa. En primer lugar, porque la ley que le da origen define de utilidad pública la expropiación de los inmuebles de interés patrimonial. Es más: la Comisión, por mandato legal, asesora al Poder Ejecutivo con relación a estas designaciones y a los procesos de expropiación que convengan. Realmente, es sorprendente que la Comisión se mantenga neutral frente a la venta de bienes de interés patrimonial. Lo encuentro original, pero más allá de eso, creo que está desnaturalizando claramente el sentido de la ley y su mandato legal. Este es un primer aspecto, relativo a la Ley N° 14.040.

Hay un segundo aspecto a considerar: esto forma parte de la rambla. ¿Cómo entendemos el patrimonio? ¿Lo que nos llevó, como sociedad, a declarar la rambla de interés patrimonial es compatible con el proyecto que se plantea? Seamos claros: en los últimos días se nos han generado dudas. Esto está marcado por una fuerte confidencialidad, pero hemos tenido noticias de prensa que vienen de Buenos Aires que hablan de otras alternativas posibles para el desarrollo de este predio; se habla de viviendas, oficinas, hoteles, *shoppings*, etcétera. Creo que la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación nos debe una reflexión sólida desde el punto de vista técnico, con las pericias requeridas, sobre esto.

¿Cómo es posible integrar un programa de esa naturaleza en un espacio cuya característica parece bastante alejada de las lógicas de un hotel cinco estrellas o un *shopping center*? Basta ir a ver los entornos de los espacios públicos de este tipo de equipamientos urbanos. Esta es la primera duda sobre procedimientos.

Paso a comentar la segunda.

El derecho de iniciativa se ampara en la Ley N° 17.555, que la define en su artículo 19 y en el literal B) del mismo artículo, agrega: “En caso de ser aceptada la iniciativa por la Administración” -cosa que ha sucedido- “esta levantará la confidencialidad y requerirá los estudios de factibilidad, los que serán llevados a cabo por el promotor a su cargo y controlados en su calidad, costo y plenitud por la misma Administración. En caso de que por cualquier causa el promotor no realice los estudios de factibilidad, la Administración podrá realizarlos por sí o contratarlos conforme a los procedimientos de contratación que corresponda, perdiendo aquel todo derecho a recibir contraprestación o beneficio alguno”.

Creo que esto no se está cumpliendo y es muy grave, porque la ley habla de estudios de factibilidad, y en el literal siguiente al que leí dice que, cumplido este procedimiento, se podrá habilitar el llamado a licitación, etcétera. Yo considero que esto es muy grave, porque son justamente esos estudios de factibilidad los que pueden informarnos sobre el sentido que esto puede tener en la construcción del territorio material, del territorio intangible y del territorio social.

Entonces, aquí tengo una seria preocupación. No terminamos de saber cómo y qué es esto y, sobre todo, por qué el Estado no encara con seriedad y responsabilidad los estudios técnicos necesarios para saber qué impactos puede tener una operación de esta naturaleza, que nunca nadie imaginó en toda la historia de nuestra ciudad. No existía, ni siquiera, la hipótesis de un puerto de esta naturaleza en ese lugar. Como escuché decir a Grompone, si hay un lugar donde el pampero la acaricia, la acaricia, es allí. Como ustedes saben, el ingeniero se sorprendía de esta hipótesis.

El tercer aspecto tiene que ver con la violación flagrante a la ley de ordenamiento territorial. Montevideo tiene una larga tradición de planificación -de casi treinta años-, de construcción de instrumentos de ordenamiento territorial de las más distintas escalas, que abordan las más variadas problemáticas.

El primer plan aprobado luego del plan de ordenamiento territorial -POT-, que nació en 1998, fue el plan especial del Barrio Sur. Entre otros, tiene como proyecto específico, número tres, el que refiere a este sector de la ciudad, que no ha sido olvidado, y está lejos de serlo. Se trata de un sector de la ciudad sobre el que se viene reflexionando e interviniendo, particularmente, por parte de iniciativas locales de los vecinos, desde hace mucho tiempo. Obviamente, no es uno de los temas urgentes de nuestra ciudad. Esa visión que transmiten algunos portavoces del Poder Ejecutivo es asombrosa. Tendrían que ir a la cañada Matilde Pacheco, a la cañada Casavalle o a Cerro Norte para ver dónde existen necesidades de transformación urgente. En esos lugares hay cosas mucho más graves que las ratas.

Cada vez que paso por allí, mi percepción, como ciudadano, es que se trata de un lugar que con los años se ha ido recuperando, embelleciendo y equilibrando con la participación cada vez más activa por parte de la gente, de los paseantes, de los turistas y de los locales. Esa relación con el Barrio Sur le da una especificidad a esa plataforma; como ustedes saben, a lo largo de la rambla no hay muchas y, por lo tanto, tiene alta singularidad.

También es bueno decir que hay otras situaciones de esta naturaleza. Se trata de predios de dominio privado al sur de la rambla, y no son los únicos. Por lo tanto, me parece que se estaría generando un antecedente gravísimo, porque hay muchos que están esperando para venir con sus propuestas. Me consta que es así porque las he visto; estuve durante cinco años en la Intendencia y sé de qué se trata.

Sé que las virtudes y calidades de nuestro paseo costero se deben al trabajo de más de ciento veinte años, a la acumulación de generaciones de trabajadores y de

personas con conceptos de una lógica de abordaje de esa relación ciudad- mar y de conformación del espacio urbano en relación a la sociedad y sus usos. Nosotros deberíamos sentirnos herederos felices, que nuestros antepasados nos hayan heredado una estructura y un sistema de espacios públicos de esas calidades, infrecuentes a nivel mundial. No hay casi ninguna capital del mundo con estas características. Hace unos años, en Barcelona hicieron un gran paseo costero, que hoy en día lo mantienen gracias a una inversión de capital brutal, porque deben contener la arena que se les va permanentemente

Yo creo que se pueden desencadenar fenómenos muy inesperados con acciones de este tipo. Se habla de un espigón de 1.500 metros. ¿Qué impacto va a tener sobre la bahía o la playa Ramírez? ¿Hay estudios al respecto? No puede ser que sean confidenciales, si es que existen; y si no existen, es doblemente grave.

Teniendo en cuenta estas reflexiones y preocupaciones, creo que esta venta es totalmente inadecuada. En todo caso, una aplicación estricta de la ley permitiría un debate de la sociedad, serio, respaldado por análisis, por puntos de vista sectoriales e integrales, que enriquezcan el proceso.

La ciudad es un punto de encuentro; es básico que sus ciudadanos definan la naturaleza, la manera y la forma de ese encuentro. A eso apunta la legislación asociada al territorio que se ha construido en las últimas dos décadas. Me parece realmente sorprendente que todo eso se deje de lado y se lleve adelante una iniciativa que podría tener impactos que se pueden prever; sin duda, serían muy grandes, pero desconocidos. Todo esto parece muy poco serio.

Por lo tanto, creo que debe inhabilitarse esa venta. En todo caso, habría que generar un proceso de debate y, en caso de que se produzca esa venta, que sea con argumentos sólidos. Por el momento, esos argumentos no los conoce nadie.

SEÑORA PÉREZ (Leticia).- Soy vecina del Barrio Sur.

Las vecinas, los vecinos y también las organizaciones sociales y vecinales de la zona pedimos abrir el debate para mejorar las argumentaciones y fundamentaciones. Muchas veces, la información no nos llega a tiempo a los vecinos; nos hemos enterado de distintas cuestiones por la prensa.

Parecería que hubiera un orden lógico invertido. Se dice que primero es la venta para hacer posible el proyecto. Cuando preguntamos por el proyecto, nos dicen que no está, que se va a realizar una vez que se concrete la venta. Entonces, resulta tautológico, porque la venta sería primero y luego se haría el proyecto, pero el proyecto no puede conocerse, porque no está avalada la venta.

Además, reconocemos que hay distintas escalas. Hay una escala no evaluada de impactos a nivel local. En el barrio tenemos, por suerte, el candombe; un patrimonio inmaterial. A lo largo de muchas décadas, los vecinos afrodescendientes han sufrido un proceso de expulsión que no queremos que se agrave. Inclusive, se han realizado políticas de reinserción de población afrodescendiente. ¿Qué impacto va a tener esa escala de proyecto? ¿Shopping? ¿Hotel? ¿Trescientos estacionamientos y puerto? No sabemos cuáles serán los impactos a nivel social, cultural, paisajístico, patrimonial, urbano y ambiental, y no aparecen en escena argumentos que aporten en ese sentido.

Por otro lado, recientemente, hemos escuchado decir a algunas autoridades que se construiría nueva costa, que sería espacio público. Nosotros decimos que por más que se le gane al mar ese espacio público, el efecto final es privatizador, aunque ese espacio no sea de dominio privado. Más allá de que la vereda de la terminal de Tres Cruces sea

pública, nadie en su sano juicio llevaría a sus hijos a pasear, ni iría a tomar mate o a esparcir su vista allí, porque es un lugar de pasaje. Nadie va a ir a ese lugar porque, de hecho, no va a ser un espacio público, aunque sí lo sea de derecho.

También estamos preocupados por el antecedente que se generaría, porque hoy es esa zona, mañana puede ser otra, y luego otra y otra. De a poco se podría generar un hábito -ojalá no se instale esa práctica- por el que se deje deteriorar un espacio público valioso para que venga una iniciativa privada y proyecte levantar esa zona que se encuentra deprimida.

Evitemos que se depriman las zonas, pero si lo están, no usemos ese argumento para vender lo que es de todos.

SEÑOR PINTOS (Conrado).- Queda poco por decir, pero mucho por debatir.

Quiero agregar un enfoque desde otro ángulo. Esto que hoy se pretende hacer tiene un importante impacto local; no sabemos ni siquiera de qué naturaleza, porque no conocemos imágenes de lo que se pretende generar.

Si se concretase la venta de esa tierra, tendría un impacto a largo plazo, clausuraría cualquier tipo de idea que pudiese plantearse en ese lugar, que es espacio público.

Todos los que estamos aquí -seguramente, yo soy el que está más cerca de la declaración de patrimonio- nacimos con la rambla construida; todos convivimos con esa rambla; todos la hemos usado y aceptado con tal naturalidad que la miramos como si fuera algo de la naturaleza. Para nosotros la costa y la rambla es lo mismo.

Tenemos la suerte de que nuestra ciudad esté derramada sobre el mejor costado del Río de la Plata, donde no llega el barro, y no es casual que nosotros lo llamemos mar y nuestros vecinos de enfrente hablan de río. Con la misma naturaleza que vemos nuestras playas, en el borde de la ciudad, aceptamos que tenemos la rambla y olvidamos que fue construida.

Les pido por favor a ustedes, que tienen responsabilidades públicas, que imaginen por un momento qué sucedería si hoy alguien planteara que el país encarara una obra de esa magnitud. Me permito recordar -sin citar ejemplos concretos- que cada vez que se propone una obra pública que no sea estrictamente un programa educativo o que no tenga una finalidad directa o sanitaria, se levantan voces para decir que es inconveniente, que habría que postergarlo, que hay otras prioridades, etcétera. Imagínense lo que sería encarar hoy la construcción de la rambla

Hace pocos días, recibimos la mala noticia de la muerte de Luciano Álvarez. Él tenía un programa en la televisión llamado *Inéditos*, y en uno de sus capítulos -se los recomiendo; creo que el material está guardado en la Universidad Católica- se mostraba la construcción de la rambla. Vale la pena verlo.

Si nosotros hoy le pusiéramos un precio a la construcción de la rambla, daría una cifra que nos espantaría. ¿Alguien puede decir que esa cifra no ha sido amortizada, que esa fue una mala inversión o un gasto demagógico? Esa obra fantástica es nuestro principal espacio público; es la materialización de nuestra vocación por lo público y de nuestra cultura de lo público, que atraviesa toda la sociedad. Atraviesa sus diversos sectores socioeconómicos y todo el espectro de adhesiones políticas que pueda haber. Todos tenemos algo que reclamar en torno a esto.

Vender esa zona es más que vender equis metros cuadrados de una tierra. Se argumenta que dejaría de ser costa, porque se va a poner más tierra delante de ella. Pero no deja de ser público, y donde se ve el horizonte, es costa.

Quienes han estado un tiempo fuera del país -aquellos que pudimos hacer el viaje de arquitectura hemos tenido el privilegio de viajar durante mucho tiempo- no se sienten bien cuando no pueden ver el horizonte. Recién se dan cuenta de ello cuando vuelven a verlo; cuando reconocen el paisaje nuestro. Eso es de lo que hablamos.

Si se concreta la venta, podemos generar un precedente y también agresiones.

Abogo porque esto no pase, pero sí porque sucedan otras cosas. Como decía Juan Pedro Urruzola, la defensa del patrimonio es la construcción de un futuro para que en algún momento pueda ser un pasado del que podamos enorgullecernos. Eso fue lo que hicieron con la rambla, y hoy tendríamos que pensar de la misma forma.

Las ratas no solo son circunstanciales y minúsculas, sino que si se quiere, son un recordatorio de la vergüenza que debería darnos que allí haya ratas y que no aprovechemos para el beneficio de todos, una infraestructura existente, como lo hicieron nuestros mayores con esa maravilla desde la cual hoy miramos estos padrones.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Ramiro).- En base al informe de la Institución Nacional de Derechos Humanos, nos parece importante plantear a la Comisión que reconsidere el proyecto de ley y no lo pase a la Cámara.

Sabemos que el informe de la INDDHH no es vinculante, pero no nos parece adecuado que una comisión del Parlamento no lo atienda.

Reiteramos que se trata de parar el proyecto para poder estudiarlo a la luz de estos elementos que ahora tienen ustedes a disposición.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Agradecemos la presencia de la delegación. Este espacio de diálogo es importante, pero tenemos que precisar cuál es nuestro rol en la Comisión. A partir de algunas afirmaciones que se han hecho, me parece que no es razonable que una comisión asesora solo reciba a las delegaciones y permanezca en silencio.

Aquí está planteada la solicitud por parte del Poder Ejecutivo al Parlamento, de la desafectación de un bien público, en el marco de la iniciativa privada, que no se ha desarrollado y tiene una serie de procesos por delante. Esta Cámara no tiene el proyecto, ni tiene por qué tenerlo, porque la ley da el procedimiento de la licitación al Poder Ejecutivo. Digo esto para precisar los aspectos. Parecería que estamos entregando una tierra, que está condicionada al proyecto; después de recorrer el proceso, si se adjudica, esa tierra se desafecta del bien público. No se trata de que este Parlamento vote una ley por la que se le entrega la posibilidad a un privado para que mañana, si quiere, se presente por la ley de iniciativa privada. No es eso lo que dice el proyecto de ley. Perdóneme, presidente, pero parece que estamos hablando idiomas distintos y esto no lo puedo dejar pasar.

No quiere decir que no correspondan los reclamos de los vecinos por una difusión amplia, democrática y transparente de hacia dónde va ese tramo de la rambla. Creo que es legítimo.

El proyecto que vino al Parlamento afectaba a esos padrones. No nos corresponde analizar a nosotros la propuesta en su conjunto.

Los pasos que vendrán después -que incluirán estudios de impacto ambiental, de viabilidad económica y el cronograma de inversiones- demostrarán su viabilidad.

Si se llamara a licitación, luego existirá un proyecto. Si así no fuera porque hay elementos que indican que no es viable, el proyecto no se ejecutará, aunque exista la autorización del Poder Ejecutivo para vender los padrones. ¡El Poder Ejecutivo no los va a rematar!

Quiero plantear esto para ubicarnos y saber por dónde estamos analizando el tema, que es la autorización de una desafectación.

Los integrantes de la Comisión se referían a los aspectos vinculados al Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo con relación al patrimonio cultural. Hay una discusión de fondo absolutamente legítima sobre cómo se preserva el patrimonio y si el patrimonio público solo es sobre la base de la participación del público. ¡Hay una gran discusión! El patrimonio es algo que el Estado debe asegurar, y hay corrientes de opinión que sostienen que lo público y privado funcionan. Aquí quizás esté fallando la forma, que no quiero eliminarla, prejuzgarla ni categorizarla porque me inhabilitaría de ver la perspectiva de su futuro con distintas alternativas, que puedo llegar a confirmar o no.

Como no conozco el proyecto y lo que estamos considerando es la desafectación del bien -yo soy de Maldonado y por eso es muy importante su presencia, porque los diputados no solo son de Montevideo; la capital y el país tienen otros problemas-, quiero decir que el Puerto de Montevideo se está constriñendo para albergar actividades de exportación de bienes y que tiene a uno de los principales servicios como el turismo.

Esto desafectaría a uno de los principales puntos de llegada. Ustedes tienen nombre y apellido porque las iniciativas privadas tienen nombre y apellido, y podrán participar en ellas quienes quieran, pero el procedimiento de la ley es la que después ofrece las garantías.

Montevideo y Uruguay deben resolver el acceso de los turistas. Digo esto porque frente a afirmaciones categóricas de quienes respeto -al margen de lo que aquí resolvamos-, me pregunto si el procedimiento del proyecto podría viabilizarse sin que se diera la anuencia para la eventual venta de los predios. Eso es lo que estaríamos votando.

También me gustaría saber si tienen algún planteo alternativo. He escuchado corrientes de opinión respecto a que la voluntad de algunos actores -no sé si son ustedes- es la de no perder el bien y de que exista la posibilidad de una concesión.

No es el proyecto que estamos considerando, pero ya que están acá me gustaría saber cuál es su opinión.

Si así fuera, tendríamos un proyecto de ejecución, que no está en nuestra órbita ni tenemos por qué discutir ni opinar, pero sí estamos en una Comisión que dice: "Lo que nos importa es que no se desafecte el bien público, que es lo que debemos considerar". Creemos que la concesión es un mecanismo.

Por lo tanto, votemos un mecanismo y planteémosle al Poder Ejecutivo para que elabore una resolución de concesión.

Yo tengo una posición muy clara respecto de ustedes, que quieren discutir de otra manera el patrimonio sobre la base de una intervención portuaria. Es decir, hablamos de otra dimensión en términos de desarrollo de la ciudad.

Digo esto para ubicar el tema, porque entiendo que la posición de los vecinos lo merece. Además, es un reclamo latente y no podemos permanecer en silencio porque tenemos algunas opiniones y matices que quería transmitir a los visitantes con absoluta honestidad intelectual.

SEÑORA PÉREZ (Leticia).- Se ha preguntado por nuestra posición y nuestra postura unánime es frenar esta venta, que la Comisión no eleve el informe al plenario y le ahorren el papelón a la ciudadanía y a los gobernantes que hemos votado.

Después podemos discutir todo, porque la idea es abrir el debate y que deje de ser algo oscuro y tapado. Ya existe información que debería ser pública, a pesar de que la estamos solicitando a Agestic y al Ministerio de Transporte de acuerdo con la ley de acceso a información pública. Es una inversión privada, pero no es un secreto; en esto no hay secreto bancario. Hay mecanismos de transparencia mínima que no se están dando.

Reitero que nosotros hoy queremos parar la venta y que después serán bienvenidas todas las discusiones, porque de eso se trata, es decir, de ampliarlas.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Yo vengo a escuchar a los vecinos y no a iniciar un debate entre nosotros en la medida en que tenemos una posición al respecto. Esto ya se votó y quien habla lo hizo en forma negativa por las razones que ya conocen.

Reitero que en este momento no me interesa ingresar en las razones de fondo ni en los procedimientos.

Sí quiero acotar algunas cosas. Más allá de que no contamos con el proyecto, tengo mis dudas respecto a la ley que permite la venta. Digo esto porque hay alguna legislación que no se está cumpliendo ni se respeta el espíritu de la ley de ordenamiento territorial porque esto no se ha previsto en las directrices presentadas en su momento para el Barrio Sur, es decir, no se previó ningún puerto.

Entonces, antes de vender los padrones para esos fines, creo que deberían incluirse en ese plan, cambiarse las directrices y realizar todos los procesos que la ley de ordenamiento territorial y el artículo 47 de la Constitución establecen.

Si existiera dicho cambio en las directrices para el Barrio Sur, podríamos evaluar la enajenación. Pero hoy no se prevé la venta de padrones para un puerto. Tal vez, antes de la enajenación, debería darse esa discusión.

En una eventual concesión, que es otro mecanismo, hay una serie de instancias que dan garantías. Y, en ese caso, estaríamos hablando de un proceso en el que habría discusiones, controles y un montón de cosas más que hoy no existen.

Quiero dejar constancia de que entiendo que el informe que entregué la semana pasada sobre la Institución Nacional de Derechos Humanos es muy claro. Aquí hay derechos que están siendo vulnerados.

La institución se expidió prontamente, lo que demuestra que no hubo debate ni dudas en la interna, con relación a otros procesos de denuncias que estoy siguiendo. Sabemos que lo que establece la Institución Nacional de Derechos Humanos no tiene carácter vinculante y que la Comisión no está obligada a actuar en determinado sentido.

Me parece que la Institución es un gran avance en este país en el que hubo y hay grandes avances -esta semana se conmemora la semana de los derechos humanos-, y que la Comisión no puede soslayar ese informe, a través del cual se solicita que el proyecto no se considere ni se apruebe.

Creo que es un insumo muy importante para nosotros y que debe ser tenido en cuenta.

Luego, habrá otras discusiones y opciones. ¿Es necesaria una terminal? Por algunas razones, mucha gente dice que no es necesario.

No se podría liberar espacio en el Puerto de Montevideo debido a los volúmenes de carga que maneja, pero eso es parte de otra discusión que, como dicen los vecinos, tal vez sea interesante darla. Como dijo el señor Urruzola al comienzo, hay un montón de aspectos que no se podrían abordar en una sesión como esta, pero sí en el análisis de un tema con estas características.

A la luz de los hechos y a esta altura de los acontecimientos, faltan muchos elementos. Yo tomo la propuesta para que la Comisión reconsidere el proyecto cuando lo entienda oportuno. Eso hablaría bien del trabajo de la Comisión que, además, serviría para seguir trabajando en la materia. Creo que a partir de ahí se iniciaría el proceso indicado.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Me sumo a los saludos a la delegación de la asamblea permanente de vecinos del Barrio Sur; con muchos de sus integrantes nos conocemos de otras actividades.

Quiero referirme a un aspecto mencionado por el señor diputado De Los Santos. Comparto mucho los argumentos de la delegación, pues algunos son de recibo.

Nosotros no tenemos competencias. De acuerdo con las tareas de esta Comisión, sí podemos tener competencias desde el punto de vista político o ciudadano, y entiendo que uno de los efectos no deseados de esa ley -pero considero que es positivo- es que esto se debata públicamente. Este es un elemento interesante, bueno, razonable.

Quizás, los debates no se realizan con el tono y la argumentación necesaria para reflexionar sobre el tema. Afirmaciones como “esto es una pocilga”, “está lleno de ratas” o “estamos vendiendo el rico patrimonio de los orientales” no son válidas para este debate.

Entiendo que aquí se ha generado un debate muy franco y sincero que tiene que ver con la relación ciudad- puerto. Esta es una de las perspectivas que le podemos dar desde esta Comisión, tal vez con una mirada más enfocada en la actividad portuaria y comercial, que es una de las importantes actividades de nuestro país y la ciudad.

Ustedes lo encaran desde el punto de vista del derecho de la ciudad y desde el patrimonio, que también es válido.

Nosotros como Comisión -es lo que quiero transmitir desde el punto de vista político- hemos intentando tener una mirada global sobre el asunto. No conocemos el proyecto. Hemos invitado a todas las autoridades, por ejemplo, a los integrantes de la Comisión del Patrimonio, a las autoridades del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente que tienen que ver con las normas medioambientales, a la Intendencia de Montevideo que es una de las partes que ha promocionado el proyecto, al municipio que se ha expresado en forma plural porque creo que concurrieron el alcalde y algunos concejales de diferentes partidos.

No invitamos al Concejo Vecinal, y quizás ahí tuvimos un error desde el punto de vista de la oportunidad.

También invitamos a personalidades que se han expresado en contra sobre el proyecto del que ustedes están hablando, pero nadie se manifestó en contra sobre el texto que íbamos a aprobar. Lo que intentamos fue generar garantías para que, desde la óptica con la que se promovió el proyecto, es decir, realizar una actividad de transporte fluvial en una zona de Montevideo que hoy no está habilitada, y otorgarle determinados beneficios a un privado que va a hacer un inversión importe, sobre todo, para que pueda recuperar una inversión de US\$ 200.000.000 por construir un puerto, dinero que no se recupera tan fácilmente trasladando pasajeros. ¡Ese es el quid de la cuestión!

En la bancada del Frente Amplio y en esta Comisión hay una discusión respecto a si es mejor realizar una concesión. Para eso no se requiere una ley. Lo que nosotros aprobaríamos es un mecanismo para autorizar al Poder Ejecutivo a enajenar los predios para esta actividad, y no para otra, en caso de que se cumpla con todos los requisitos.

Nosotros le incorporamos un elemento importante como es la garantía. Es decir, dicha enajenación se podrá realizar una vez realizadas las obras correspondientes. Hasta ahí es donde pudimos llegar de acuerdo con nuestras competencias como legisladores en materia de transporte y obras públicas.

Por supuesto que todos somos ciudadanos, conocemos el lugar, pasamos por ahí y tenemos nuestra opinión, pero reconozco que algunas de las personas o delegaciones que recibimos se posicionan de una manera complicada en la discusión.

Esta es una instancia más; no es ni más ni menos. El hecho de que aprobemos el proyecto y se transforme en ley no quiere decir que se vayan a vender los predios. Reitero que habilitamos un espacio más para que el Poder Ejecutivo, la intendencia y el municipio puedan seguir los pasos correspondientes, que deben debatirse con los vecinos de todo Montevideo y las autoridades locales. Eso podrá derivar o no en una posible afectación de los bienes.

Esto es algo que queremos dejar en claro porque tiene que ver con el trabajo que podemos hacer como Comisión. También podemos no votar esta iniciativa. Por suerte no tenemos competencias para vender terrenos.

En términos políticos, bienvenido el debate. Es bueno que esto se pueda democratizar en el buen sentido del término, siempre teniendo en cuenta cuáles son nuestras competencias y los alcances de los instrumentos que estamos considerando.

SEÑOR CARRASCO (Andrés).- Agradezco la presencia de la delegación y la claridad de la exposición, el planteo y la posición que defienden.

Fue muy bueno plantear sus posturas en forma clara y sus discrepancias con lo que se está considerando.

No integro esta Comisión y, por lo tanto, no puedo votar, pero sí tengo una posición al respecto. Básicamente comparto lo que han dicho.

Hay aspectos claves -que son tanto preocupación de ustedes como de nosotros- respecto a tomar posición sobre una venta sin saber cuál es el destino final y más allá de lo que traiga aparejado. Creo que es una preocupación entendible y un punto a considerar para saber si se puede habilitar determinada venta. No es menor no conocer qué es lo que se puede hacer.

Ustedes han dicho que, más allá de venderse, es importante saber el destino final del lugar. Independientemente de si es público o privado, entiendo que hay cosas por hacer y que pueden aportar.

Aquí se hizo referencia a la necesidad de argumentos sólidos. Quisiera saber cuáles son esos argumentos para habilitar una posible venta de los predios.

También creo que marcaron -como legisladores tenemos que empezar a rever hacia el futuro porque hoy no solo afecta a lo que hoy estamos hablando, sino a nivel país; en Maldonado lo vivimos en varias ocasiones- la acción vinculante de las organizaciones civiles, de derechos humanos o de otro tipo ante determinadas decisiones, que hoy son meramente administrativas. Es más, cuando hay audiencias públicas, las decisiones no tienen acción vinculante y muchas veces generan problemas y no se entiende mucho su cometido.

Esto son los dos puntos que resalto como importantes de su exposición, que nos debería hacer pensar a todos.

Quisiera saber de parte de ustedes cuáles serían las consideraciones a contemplar para que las ventas de los predios o, eventualmente, que sigan siendo públicos mejoren la belleza de la rambla de Montevideo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos a la delegación de vecinos del Barrio Sur.

Yo me voy a referir a una cuestión de procedimiento. Días pasados recibimos por mail una solicitud de entrevista por parte de su organización a la que accedimos enseguida. Recibimos a dos integrantes, quienes vinieron amablemente a intercambiar ideas. En el marco de esa entrevista, yo les sugerí que elevaran una nota a la Comisión para ser recibidos. Si bien es cierto que este proyecto de ley es un marco legal, como se dijo acá, quiero aclarar que nunca tuvimos a consideración el proyecto de la terminal; nunca vino al Parlamento y nunca lo consideramos. Es un marco legal que habilita, bajo determinadas circunstancias, a enajenar estos terrenos.

En definitiva, me parecía de recibo que ustedes pudieran acceder a este ámbito, como pasó con otras delegaciones; bien señalaba el diputado Caggiani todas las delegaciones que recibimos aquí.

Hace un rato, se dijo algo así como que había habido un tratamiento oscuro. El tratamiento en la Comisión ha sido absolutamente límpido. Me parece importante destacar esto porque este es el Parlamento y esta Comisión ha tenido un tratamiento absolutamente transparente del tema. Acá recibimos a la Comisión de Patrimonio, al Municipio, a la Intendencia, a la empresa. Cuando vino la empresa, le planteamos varias de las preocupaciones que teníamos en lo personal y la importancia de tener un estudio de mareas, que no nos parece un tema menor, sino muy importante si se construye un puerto.

También le planteamos el tema de que nos preocupaba el entronque con la ciudad, en una zona que no está estancada, porque hoy el edificio de la Corporación Andina de Fomento que se está construyendo allí es de proporciones. No sé cuál es su opinión; sería interesante conocerla. De ahí hubo que sacar el bar Fun Fun, por ejemplo. Tengo cincuenta y un años y tengo muchos recuerdos lindos asociados a ese mercado. No soy de los más jóvenes de la Comisión y puedo decir que fue parte de la evolución de la ciudad. Veremos cómo queda esto en el nuevo contexto.

No voy a entrar en el fondo del traslado de la terminal; es algo que ya se ha conversado en la Comisión, pero me parecía importante -fui uno de los promotores- que ustedes hoy estuvieran aquí y aclararles que esta Comisión asesora y multipartidaria, particularmente, siempre ha sido transparente y ha recibido a todo el mundo. Si de algo nos podemos enorgullecer del trabajo que hemos hecho en este Período es de que hemos recibido a todos los que nos han solicitado ser escuchados y tratamos de dar respuesta, de canalizar las inquietudes. Así ha sido el trabajo de la Comisión.

Por eso nos parecía importante, en este intercambio con ustedes -agradecemos su presencia- dejar en claro esto, porque esta ha sido la conducta de la Comisión y aspiramos que sea así durante todo el Período.

Muchas gracias.

SEÑOR URRUZOLA (Juan Pedro).- Es cierto que en el sector se están procesando cambios importantes. Se mencionaba el caso de la CAF; es interesante. Según tengo entendido, Fun Fun vuelve al mismo lugar, pero además la planta baja de la CAF, se

transforma en un espacio que tiene mucho que ver con el espacio público. Tiene una proyección realmente relevante asociado a toda una idea del barrio de las artes.

Según entiendo yo, lo que ustedes tienen en agenda es la venia para permitir que el Poder Ejecutivo enajene eventualmente esos predios, no para su desafectación, sino para la venta, la enajenación. Pero, desde mi punto de vista, interpretando la Ley N° 17.555, creo que no se han dado todos los pasos aún que habilitarían esa venia. ¿Por qué digo eso? Porque para mí, la ley es muy clara. El Poder Ejecutivo aceptó la iniciativa de Los Cipreses S.A., pero no levantó la confidencialidad ni presentó los estudios de factibilidad. La venia, la autorización para la venta es lo que habilita el llamado a la licitación. Entiendo que aún no tenemos el conocimiento suficiente para proceder a esa instancia.

Debemos admitir que las leyes siempre son interpretables y creo que no se está interpretando adecuadamente la ley que respalda la iniciativa.

En relación al tema del ordenamiento territorial, creo que este no es un tema de opiniones. Respeto mucho la opinión del intendente, del presidente de la Comisión de Patrimonio, del ministro de Transporte, pero creo que no es un tema de opiniones. Creo que hay estudios profundos, consideraciones técnicas diversas, al margen de opiniones que podríamos decir de naturaleza política. Hay una iniciativa singular e imprevista en el marco que tenemos planteado en términos territoriales en ese lugar. Entonces, no puede no debatirse previo a generar las condiciones de esto. Y creo que eso no se está haciendo ni en el marco de la Ley N° 17.555 ni en el de la Ley de Ordenamiento, que tiene definiciones muy concretas para ese territorio. Y el diputado de los Santos sabe muy bien que todo eso es modificable, pero siempre que se sigan los procedimientos que la ley establece. Y, entre otras, la Ley de Ordenamiento establece la obligatoriedad de la participación pública y a mí me parece relevante; estamos hablando de la ciudad. Básicamente, la ciudad es de todos. Es bueno que todos participen o, por lo menos, se generen las instancias que den posibilidad a todos los que quieran participar y dar su punto de vista. Es por eso que, de alguna manera, autorizar la venta de estos padrones es, como se dice vulgarmente, poner la carreta delante de los bueyes.

SEÑOR PINTOS (Conrado).- Lo primero que quisiera aclarar a título personal, pero estoy seguro de representar las opiniones de los demás, es que el diputado Olaizola interpretó mal la parte referida a la oscuridad.

Quiero agradecer el tiempo extenso que nos han dedicado, antes que nada. Sabemos o suponemos que para ustedes el tiempo es un bien tan escaso como para cualquiera, pero mucho más demandado acá adentro.

Tal vez cuando se habla de oscuridad -aunque no sé si alguien mencionó el término-, se hace referencia a lo que ha planteado Urruzola, es decir, a la ausencia no solo de discusión, sino también de argumentación desde el lado de los promotores

Además, quiero hacer una precisión: la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación no se ha pronunciado sobre el tema. Existe la opinión del presidente y hay un par de artículos de prensa firmados por el presidente y el secretario, que no contienen un solo argumento respecto de este tema y sí hablan de otras cosas. Nadie conoce un informe técnico de la Intendencia de Montevideo. Se conoce la respetable opinión del señor intendente y del señor secretario de la Intendencia, pero no se conoce un informe técnico de la Intendencia sobre esa área.

Por último, obviamente, concuerdo con el diputado de los Santos en el sentido de que el patrimonio no es cuestión de público o privado, sino de selección que la sociedad hace respecto de algunos bienes que entiende que encarnan algunos valores o calidades

y que merecen ser preservados. Lo hace desde el presente, mirando al pasado con vistas a construir un futuro, y hay público y privado. De lo que hablamos es de la privatización de un patrimonio público que es nada más ni nada menos que un espacio público. Y este país tiene en su historia la construcción de un espacio público y su mejora, pero no tiene una tradición -no parecería conveniente fundarla- de enajenación de su espacio público.

Les agradezco la paciencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como ya se ha dicho, la Comisión ya votó el proyecto, aunque no lo ha pasado al plenario de la Cámara, es decir que está en el seno de la Comisión.

Saludamos el involucramiento de los vecinos porque no en todos los temas se da lo que sucedió con este proyecto de ley. También hago mías las palabras del diputado Olaizola, en el sentido de que si algo tuvo esta Comisión es que abrió las puertas a todo el mundo y no se guardó absolutamente ninguna información. O sea que a los siete diputados de la Comisión no se nos ha mostrado ningún proyecto relacionado al probable o futuro proyecto que pueda tener intervención en los dos padrones del dique Mauá.

Y todavía no hemos tomado resolución sobre cuándo se va a pasar el proyecto al plenario, si bien fue votado por amplia mayoría, entre otras cosas, por la intervención de los vecinos en este tema, dándonos otro punto de vista que no se pudo dar a la Comisión de Transporte del Senado, que también trabajó y muy seriamente y puso para nosotros un resguardo a la enajenación, que es el artículo 6°. Eso es bueno recalcarlo y reconocerlo del trabajo de los compañeros senadores. Les agradecemos profundamente porque nos han dejado insumos importantes.

Y quiero agregar algo personal. A la rambla y a esa parte del Barrio Sur la conozco hace cuarenta y un años. Me vine con nueve años de Durazno; después volví, pero hice uso de ese espacio público muchísimas veces en mi niñez y en mi adolescencia. Así que conozco bien de lo que estamos hablando.

(Diálogos)

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero dejar constancia de que el artículo 6° surgió de la iniciativa de la oposición en el Senado, que logró frenar el tratamiento del proyecto en sala, para que volviera a Comisión. Luego de mucha discusión y largos debates, se logró incorporar ese artículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su presencia.

(Se retira de sala una delegación de la asamblea permanente "Por la Rambla Sur")

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Quiero dar entrada al planteo del doctor Mario Scasso Burghi, quien solicita que se reconozca como lugar histórico y testimonial un tramo de la Ruta N° 9 en el que el ejército artiguista enfrentó la invasión portuguesa el 8 de diciembre de 1816.

Me gustaría que al respecto se solicitara la opinión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, teniendo en cuenta que se trata de una ruta nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos ingreso a su solicitud, señor diputado.

Se levanta la reunión.

===/