



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 424 de 2021

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

OBRAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS PARA EL PRESENTE AÑO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 12 de mayo de 2021

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Eduardo Elinger, Benjamín Irazábal, Daniel Martínez Escames y Carlos Varela Nestier.

Delegados de Sector: Señores Representantes Marcelo Fernández Cabrera y Juan Neuberis Silveira.

Asisten: Señores Representantes Daniel Caggiani, Eduardo Lust Hitta, Rafael Menéndez Cabrera, Wilman Caballero y Nazmi Camargo Bulmini.

Invitados: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores Luis Alberto Heber, Ministro; Juan José Olaizola, Subsecretario; doctor Edison Casulo, Subdirector; Hernán Ciganda, Director Nacional de Vialidad; ingeniera Cristina Carlomagno, Jefa de División Programación de la Dirección Nacional de Vialidad; doctor Juan Curbelo, Presidente de la Administración Nacional de Puertos; Andrés Capretti, asesor del señor Ministro y Pablo Ceiter, Analista de Inversiones de la Dirección Nacional de Seguridad Vial.

Secretarios: Señores Horacio Capdebila y Laura Rogé.

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

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

Antes de dar la bienvenida al ministro y a su equipo, queremos anunciar que a la hora 14 está citada la Asamblea General. A esa hora vamos a cortar la reunión de la Comisión, esperaremos a que se lean los asuntos entrados, y luego continuaremos.

Ahora sí, con mucho gusto damos la bienvenida al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Luis Alberto Heber; al subsecretario -excompañero de esta Comisión-, señor Juan José Olaizola; al subdirector del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, doctor Edison Casulo; al director Nacional de Vialidad, señor Hernán Ciganda; a la jefa de División Programación de la Dirección de Vialidad, ingeniera Cristina Carlomagno; al analista de inversiones de la Dirección Nacional de Vialidad, señor Pablo Ceiter, y al asesor del ministro, señor Andrés Capretti.

Hay dos temas para tratar en esta reunión. Por un lado, el ministro realizó una solicitud, a través de los diputados del Partido Nacional, Martínez e Irazábal, para ser recibido en la Comisión, a fin de anunciar los acuerdos que realizó el gobierno nacional con la empresa Katoen Natie, por la extensión de la concesión en el Puerto de Montevideo, en la terminal especializada de contenedores. Por otro lado, también la Comisión, en la misma reunión, resolvió invitarlos, sobre todo para informarse de lo relacionado con las obras públicas que anunció el presidente de la República el día 2 de mayo en la Asamblea General, como las de vialidad, de infraestructura, público- privadas, que se llevarían a cabo en las Rutas N°5, 6, 8 y algunas otras, así como también en puentes, su estado de situación y lo que tiene que ver con las obras previstas en los puertos de nuestro país. Por supuesto que el Puerto de Montevideo estará incluido en ese listado. Si es posible, también quisiéramos que nos den información sobre el estado de situación de la obra del ferrocarril central, aunque sabemos que dicho tema no figura en la invitación.

Esa es la temática que intentaremos tratar en estas cuatro horas que tenemos hasta el inicio de la sesión de la Cámara de Representantes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Muchas gracias, señor presidente.

Realmente es un gran gusto estar en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Seguramente vamos a tener muchos encuentros de este tipo, a lo largo de este año y de los próximos, para analizar, para escuchar opiniones; siempre son bienvenidos. Nadie tiene su verdad en la mano. La verdad, a veces, está repartida. Si se vuelca, entre todos podemos llegar al punto de encuentro para hacer mejor las cosas en la gestión que nos cabe.

Como dijo el presidente, nosotros, sabiendo de los acuerdos en el Puerto, pedimos a la vicepresidenta de la República y presidenta de la Asamblea General, una reunión conjunta entre la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores para dar una misma explicación y escuchar todas las preguntas. Eso, por distintas razones, no se dio, pero no tenemos inconveniente en reiterar nuestros argumentos aquí en la Comisión. Tuvimos dos sesiones en el Senado de la República hablando de este tema. Quizás la Cámara de Diputados, y esta Comisión en especial, tengan más elementos porque cuenta con las versiones taquigráficas y, además, con toda la documentación que salió un día antes, creo, de que llegáramos a la Comisión.

Por otro lado, también fueron los anuncios del presidente de la República en su mensaje, hablando de una inversión, en el año 2021, de US\$ 1.200.000.000; fue lo que él dijo. Se quedó corto, señor presidente: es más. Vamos a ir repasando estos números para que los señores diputados conozcan la magnitud del esfuerzo que se está haciendo en pandemia, con respecto a la necesidad de generar el motor del Estado, que genere el empleo necesario. Todos sabemos que cada dólar que nosotros ponemos en carretera, en la sociedad que lo integra, donde se hace, se multiplica por cuatro. O sea, se gasta cuatro veces. Ese es un cálculo que ya está determinado, y al multiplicarse por cuatro genera empleo, almacén, hoteles, restaurantes, transporte, en fin, todo lo que rodea a la inversión pública.

Entonces, para nosotros es muy importante que, en momentos en los que hay una caída de la actividad, producto de la pandemia, el Estado sea un motor. Nunca fuimos partidarios de un Estado desertor. Creemos que hay momentos en los cuales tiene que intervenir con mayor presencia y, en otros, dejar que las actividades privadas se manejen y, por lo tanto, ser el regulador de esa actividad. En estos momentos, creemos que el Estado tiene que dar un paso adelante. Esta es la filosofía que nos inspira para que el Estado, en estos momentos, sea el gran motor de trabajo. Los US\$ 1.200.000.000 no eran exclusivamente de mi Ministerio; eran del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, con US\$ 213.000.000; de Presidencia, con US\$ 24.000.000; de los órganos docentes -eso se pone, pero es ANEP-, con US\$ 88.000.000; además, US\$ 111.000.000 habla del resto de actividades e inversiones en distintas áreas del Estado que después podemos detallar. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas aporta US\$ 206.000.000. A esto se suman las empresas públicas: Ancap, con US\$ 27.000.000; UTE, con US\$ 184.000.000; Antel, con US\$ 135.000.000; OSE, con US\$ 81.000.000. Digo esto -creo que lo está registrando bien la versión taquigráfica- para que conste. Continúo: AFE, con US\$ 900.000; ANP, con US\$ 97.000.000, y CVU con US\$ 200.000.000. Quiere decir que los dos instrumentos que tiene la obra pública vial en el país son la CVU y la Dirección Nacional de Vialidad -acá me acompaña su director, Hernán Ciganda-, que son los que ejecutan este presupuesto, y estaba programado en US\$ 400.000.000 para este año. Esto es lo que pretendo ilustrar a los señores diputados, es decir en qué consiste el gasto de estos US\$ 400.000.000, que es por todo concepto, ¿no? Hay obras que se inician este año, pero que no necesariamente se pagan este año. Cuando hablamos de US\$ 400.000.000 no nos referimos a gasto efectivo, sino al inicio de obra por el valor de, porque todos sabemos que estamos teniendo efectos arrastre. Esto lo reitero. Lo dije acá, lo dije en el Senado y lo vuelvo a repetir acá: no es una crítica, es lo que tiene que pasar. Yo vengo pagando obras de arrastre, algunas he cambiado, pero muy pocas, de la Administración anterior; que las pagamos, o que las continuamos, en su gran mayoría, durante el 2020. Cuando venga la instancia de rendición de cuentas, podremos repasarlas una a una, porque es la instancia de rendir cuentas de cómo gastamos esa plata, y algunas muy pocas nuevas obras en 2020. Pero el 1º de enero arrancó nuestro presupuesto, el que yo pedí que nos votaran, y agradezco al Parlamento que no solamente en sus grandes líneas acompañara, sino que, además, no hiciera recortes en lo que tiene que ver con la ejecución de los años futuros. Entonces, esto nos da una certeza, lo que es importante para la gestión y concreción de muchas obras que soñamos, no solamente en el Ministerio; creo que soñamos todos con que la infraestructura esté en mejores condiciones para poder instrumentar la necesidad de producción que requiere.

Dicho esto, señor presidente, nosotros tenemos esos US\$ 200.000.000 que salen, primero, de la Dirección Nacional de Vialidad. Acá, nosotros debemos tener presente dos cosas. Una es que del presupuesto de vialidad salen subsidios que van a la CVU, pero es

de nuestro presupuesto. Son US\$ 88.000.000 que van con destino a la CVU y que, naturalmente, significa poder complementar con estos US\$ 88.000.000 la recaudación de peajes; estamos hablando de un volumen de US\$ 150.000.000 bruto. Hay que sacar los costos que significa la cobranza de los peajes, o sea, no son US\$ 150.000.000 exactos. Hay que sacar, aproximadamente, US\$ 20.000.000 que cuesta el cobro de peajes en el país, pero estamos hablando de US\$ 130.000.000, de US\$ 150.000.000. Nosotros nutrimos un fideicomiso y afectamos con esos US\$ 88.000.000 parte de la ejecución, de licitación y de concreción de firma de contratos para que ejecute, con la fiscalización y control de la Dirección Nacional de Vialidad, CVU.

Esta inversión, señor presidente, se suma a lo que para nosotros también es parte de la obra pública que, si bien no está en nuestro presupuesto ni en el del CVU -vamos a hablar del caso-, es parte integrante de nuestro control y ejecución, que son las famosas PPP. Ustedes saben, lo reitero, que esto se paga por diversos créditos. No está dentro del presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero hoy en la visión tengo que agregar lo que implica la concreción de circuitos, a los que, después, me voy a referir uno por uno, para que los señores legisladores puedan tener presente cómo van avanzando estas obras que vienen, en su gran mayoría, proyectadas y licitadas de la Administración anterior, pero que han tenido problemas burocráticos. He hablado, una y otra vez, sobre lo que son las maneas de papel. Después voy a entrar en cada una de ellas, pero hay casos en los que son más los años que hemos perdido en tramitar y aprobar una PPP que los años de obra. Hay cinco años de trámites y dos de obra. Digo esto para que tengan una idea de la proporción. Por supuesto, no es toda culpa del Estado -una parte sí-, sino del diseño que nosotros hemos hecho de la PPP y también, señor presidente, de los organismos internacionales que tienen su burocracia internacional. No es solamente la nuestra. Hay burocracia internacional que complica.

En cuanto a nuestro proyecto, acá tenemos planillas que vamos a ir narrando. Están rayadas; no las tengo establecidas pero, por lo menos, pueden verificar esto. Seguramente, lo vamos a formular mucho mejor en la instancia de rendición de cuentas. Dentro de pocos días vamos a estar acá en la etapa presupuestal con planillas más concretas. Esto es el avance de lo que, de alguna manera, anunció el presidente.

A modo de recuerdo, quiero decir que debemos tener presente que, en los subsidios de CVU, además de los US\$ 88.000.000 existen US\$ 55.000.000. Hay una deuda histórica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con CVU, que se viene arrastrando. Llegado el momento, tendremos que efectivizarla, porque la Corporación Vial del Uruguay se ha visto en problemas, sobre todo a la hora de los balances, por no tener este ingreso. Últimamente, antes de presentar el balance, nosotros le hicimos un giro de nuestro presupuesto por este valor agregado, porque los US\$ 88.000.000 los vamos dando a lo largo del año, pero estos US\$ 55.000.000 los tuvimos que dar antes de fines de abril, cuando CVU venía arrastrando deuda por distintos motivos. Si quieren después podemos profundizar, pero era de la Administración anterior. Quedó esta deuda del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con CVU, y es un volumen importante.

Después tenemos obras que ya tuvieron su ejecución, pero debemos amortizar, que son 8.700.000, por un crédito Fonplata I y eso lo estamos pagando nosotros-, que es parte integrante y vuelvo a decir lo mismo: no estoy haciendo de esto una crítica de lo que nos pasa a todas las administraciones, y seguramente le va a pasar a la próxima cuando nosotros terminemos.

El CAF II, son 7.800.000. Tenemos la aportación de la concesión en la Ruta N° 8, que es la doble vía del baipás de Pando, que estaba pronta, pero yo la firmé a favor a principios del año pasado. Podía no haberlo hecho, pero me pareció que era una obra necesaria, por lo tanto, nosotros suscribimos la instancia de lo que venía haciéndose en la Administración anterior y se empezó a ejecutar en el año 2020, pero todo el trámite previo, toda la decisión previa, fue de la Administración anterior. Nosotros compartimos la decisión y, por lo tanto, eso está en ejecución en estos momentos. Quien pase por ahí, verá los ensanchamientos y las rotondas nuevas que implica continuar la doble vía para hacer la conexión entre las Rutas N° 102 y N° 8.

Después tenemos a UPM, que son 2.300.000 de viejos anexos. Esto es importante decirlo -póngalo entre paréntesis, señor presidente para terminar de hablar de UPM. Esto era parte integrante del corredor forestal; si se me permite, tanto el señor presidente como el señor diputado Irazábal, que son del departamento de Durazno, son testigos porque están en el área de influencia. No todas estas inversiones están en el departamento de Durazno, pero es en la zona: la Ruta N° 43, el camino La Balsa, Los Cuadrados; toda una inversión realizada por parte de UPM anteriormente y que son proyectos financiados por el BID y por Fonplata. En este sentido, señor presidente, hemos hecho un nuevo fideicomiso con UPM por un valor de US\$ 60.000.000, que es para puentes, que implica el reforzamiento y el ensanchamiento para soportar los tritrenes. Por lo que me informan nuestros servicios técnicos, los tritrenes no rompen rutas. Es el mismo peso, pero lo que tienen son tres acoplados. Por lo tanto, el frenado de un camión de estas dimensiones en la cabecera de un puente, rompe puentes; no rompe rutas, pero rompe puentes si no los reforzamos, si no los ensanchamos. Por eso, en las rutas futuras es muy importante tener en cuenta si aceptan o no aceptan bitrenes y tritrenes. Este es un tema que va a seguir permanentemente de aquí en más, porque es lo que se viene. Ya hay una realidad en Brasil, hay una realidad en Argentina y nosotros ingresamos en ella, porque estos motores llevan tres acoplados, entonces abaratan sustancialmente el flete. Inclusive, ya se está hablando de tritrenes de ganado, algo que yo no había escuchado; ya hay gente que quiere traerlos. O sea que necesariamente tenemos que ir al reforzamiento de puentes, por eso está en nuestro presupuesto especialmente. Reitero que por los tritrenes que piensa usar UPM, los puentes necesariamente deben tener un reforzamiento y un ensanchamiento. Esos son US\$ 60.000.000 de otro fideicomiso, pero es plata de UPM, que colabora en un fideicomiso para que nosotros ejecutemos.

En estos días estamos adjudicando el último tramo de la Ruta N° 20, que tiene seis puentes, con algunos tramos. Es una ruta que está en el área de influencia duraznense y, naturalmente, lo que se viene haciendo al respecto.

En la Dirección Nacional de Vialidad, en función del presupuesto que nosotros tenemos para 2021 y sumando todo esto, tenemos US\$ 198.000.000. De ellos, debemos tener presente que US\$ 88.000.000 van a CVU pero, como contrapartida, tenemos 14.660.000 de obras que se están ejecutando en este momento, que impactan en el 2021 -ya no en el 2022, sino que ocupan parte del 2021, creo que también parte del 2022 y van hasta el 2023, porque son obras que se van pagando en cuotas-, que son obras de arrastre. Después les puedo decir el grado de avance que tiene cada una.

En este período tenemos obras para ser licitadas por un valor de US\$ 21.000.000, casi US\$ 22.000.000, más. Quiere decir que esto está en proceso de licitación; tenemos que hacer los anteproyectos. Ustedes saben que el Estado, en la Dirección Nacional de

Vialidad, por el TocaF, es mucho más rígido en su posibilidad de gastos; hay más flexibilidad en la CVU. Por eso, tanto la Administración anterior como nosotros a veces preferimos pasar de malla DNV a malla CVU, porque hay más agilidad en lo que tiene que ver con la ejecución de estas obras. Además, tenemos US\$ 1.200.000 en puentes y US\$ 1.500.000 en rotondas y baipases, lo que hace un total de US\$39.000.000, casi US\$ 40.000.000, que se suman a los US\$ 198.000.000, y con creces pasamos los US\$ 200.000.000, sin sumar los US\$ 60.000.000 que por UPM tenemos en la negociación, ya que establecimos que no salgan de nuestro presupuesto, sino que sea un aporte efectivo de la empresa UPM al estado de las rutas y los puentes de nuestro país.

A esto, señor presidente, que es la Dirección Nacional de Vialidad, tenemos que sumarle lo que es CVU, y en CVU tenemos obras de arrastre.

Tengo una planilla que puede decir qué grado de avance tenemos, pero sería muy largo. Yo también quiero escuchar las preguntas de los señores legisladores al respecto, porque tampoco es una rendición de cuentas; son preguntas para saber cómo va. Entonces, no quiero entrar en el detalle del avance. En esta situación de CVU tenemos de arrastre US\$ 107.000.000 con IVA que afectan a la ejecución de CVU, porque tenemos que pagarla este año, ya que son parte integrante de obras que se iniciaron en 2018, en 2019 y alguna en 2020, pero sobre de todo lo que viene de la Administración anterior, que tienen efecto, impacto, en la cuenta de CVU por US\$ 107.000.000.

Después tenemos un presupuesto de ejecución, que ya es parte integrante de nuestro presupuesto, que lo hemos pasado de malla DNV a malla CVU, más lo que le había pasado en la anterior Administración el señor ministro Rossi de malla DNV a malla CVU. Nosotros continuamos ese camino y también aumentamos el pasaje de la malla DNV a malla CVU por las razones que dije de la flexibilidad, la posibilidad de ampliación, la mayor prontitud, menos trámites y con la seguridad de que de alguna manera todo está regulado por parte de gente que pertenece al Estado. Pero, tenemos una cifra aproximada de US\$ 192.000.000. De esos US\$ 192.000.000 que estamos pasados en lo que puede ser la ejecución que teníamos prevista, esperamos que en su momento podamos ser auxiliados como para que se pueda concretar el desafío de la ejecución que tenemos en 2021. En ese desafío, hay proyectos que tienen licitación, porque no hay margen como para poder ampliar. Ustedes saben que las ampliaciones son más fáciles de hacer en la CVU que en la DNV, que está topeada por el TocaF. El TocaF no permite a la Dirección Nacional de Vialidad ampliar en más de un 100 % la obra que fue licitada: la empresa tal hizo tal ruta y le podemos ampliar en un 100%, no más. En cambio, en CVU no hay posibilidades. Se trata de no hacerlo in aeternum, porque si no parecería que si la aumentamos ené veces queda como dueña de la ruta una empresa. Eso no se hizo anteriormente ni se va a hacer ahora. En este momento, hay un criterio más restrictivo de la Corporación Nacional para el Desarrollo y no pretende que se pase del 250 % de ampliación. En el pasado hubo ampliaciones de más del 300 %, de hasta casi el 400 %. No lo critico; me parece que muchas veces es necesario porque nos evita ocho meses de licitación. Ese es el drama que muchas veces tiene la Administración en esto: tenemos la plata, tenemos el crédito, y nos lleva ocho meses otorgar una licitación; entonces, se nos va el año. Por eso el criterio de la ampliación es lógico.

Nosotros, en distintas reuniones que mantuvimos con la Corporación Vial del Uruguay y con las autoridades de la Corporación Nacional para el Desarrollo, nos comprometimos a no aumentar, a que esta cifra no pasara del 250 % y nos lo aceptaron, pero eso va directamente ligado a que el arranque sea bueno, a que no tengamos que

esperar ocho meses para poder arrancar. De igual manera, hay rutas que son nuevas y que necesariamente tenemos que licitar; no podemos ir al régimen de ampliación. A mí me gustaría ir a más, les confieso honestamente porque, como estoy desesperado por obras, quiero las obras, estoy pagando las que hice y quiero que se inicien ahora las obras. El instrumento de la ampliación es grande como para poder decir: "Méтанle para adelante". Se hacen los estudios métricos no me acuerdo qué otros estudios más se tienen que hacer-, los planos altimétricos, se establecen los números con los contadores, y se le puede dar la ampliación rápidamente. Yo soy partidario de eso, pero no lo puedo hacer en todas las rutas.

Por eso señor presidente, de estos US\$ 192.000.000, nosotros tenemos proyectos que son licitaciones en malla CVU por US\$ 9.000.000, que van a ser licitados; hay US\$ 13.000.000 que fueron obras de DNV y que pasaron a CVU por US\$ 13.600.000, que también van a ser licitados. No tengo margen, porque me paso mucho de los US\$ 250.000.000.

Después tengo ampliaciones, solo por el valor de mantenimiento, de US\$ 118.000.000; en plan forestal, US\$ 13.000.000; en rutas y puentes, US\$ 29.000.000 y en seguridad vial, US\$ 7.000.000. Ahí se conforman los US\$ 192.000.000. Como les dije, son US\$ 9.000.000 y US\$ 13.000.000 licitados, y US\$ 118.000.000 de mantenimiento que son "mantenimientos" entre comillas, porque muchos son con obras. No se trata solamente de mantener la ruta ni de tapar pozos; hay mucha intervención arriba, o sea, es obra. Entonces, rápidamente podemos decir que tenemos ya en marcha muchas de estas ampliaciones. Tenemos, por lo menos, ocho contratos ya firmados y estamos a la espera de, por lo menos, seis contratos en vía de ejecución o de firmar, que están en la Dirección Nacional de Vialidad, pasando a la Corporación Vial del Uruguay, para que firmen y completen.

¿De qué estamos hablando? Baipás de Nueva Palmira, Ruta Nº 7, mantenimiento de Florida sur, mantenimiento de la Ruta Nº 3, ampliación en la Ruta Nº 27. La otra Ruta Nº 27, que me toca muy de cerca porque es en el departamento de Rivera, va a ser licitada. La ampliación se puede hacer en una parte; en la otra va a ser licitación. También tenemos las Rutas Nº 8, 17, 18 y 26, que son ampliaciones de la Ruta M 40 y que representan más de 7.000.000. Además, tenemos mantenimientos en un grupo de rutas: Nº 26 y Nº 44; accesos a Montevideo, Ruta Nº 26, Ruta Nº 11, Ruta Nº 1, Ruta Nº 2; nuevamente la Ruta Nº 3 al norte, que es contra Salto- Bella Unión y que se encontraba en muy mal estado. Quien anduvo por ahí, debe haber verificado muchos pozos; el salteño lo sabe muy bien.

Además, tenemos mantenimientos en la Ruta Interbalnearia en sus dos tramos: M 44 y M 43. Acá no solo hacemos el mantenimiento, sino que estamos procurando resolver los pasajes y el exceso de semáforos que tiene esta Ruta. Tenemos una idea, que está manejando la Dirección Nacional de Vialidad, que ya tiene el estudio, en cuanto a poder hacer túneles para que el tránsito sea más fluido en Parque Miramar, Salinas, Parque del Plata y Marindia. Es poca la carga que pasa por ahí, salvo alguna obra que se pueda estar haciendo, entonces podemos regular para que los semáforos estén en forma más permanente en verde. No vamos a quitar los semáforos, los vamos a dejar, pero van a estar casi fijos en verde. Por medio de una aplicación, si un camión que no pasa por el túnel -debido a la altura que tiene- necesita hacerlo de sur a norte de la Ruta, puede habilitar los semáforos por medio de la APP. Así será más amigable y habrá más fluidez en las rutas.

Estamos iniciando las obras -me lo han pedido mucho los pobladores de Maldonado- en Pan de Azúcar. Ustedes saben que allí se producen muchas muertes por año debido a los accidentes. Por tanto, vamos a elaborar una solución elevada, por arriba, para la Ruta Nº 37 a efectos de evitar los accidentes que lamentablemente hemos sufrido en la intersección entre la Ruta Nº 37 y la Interbalnearia. Por suerte, ya se empezó a trabajar en esto. También se va a trabajar en lo que es la conexión a Solís. Ustedes se acuerdan que hay radares que multan el exceso de velocidad porque hay muchos cruces y es un peligro; ha habido accidentes y la mayor cantidad son en Pan de Azúcar. Por lo tanto, vamos a estudiar una solución elevada como para que se pueda ingresar a la Interbalnearia sin usar semáforos.

En cuanto al Camino de Los Arrayanes en Piriápolis, para nosotros es importante hacer una conexión con la Interbalnearia porque es en curva; además, es peligroso y, por tanto, vamos a buscar esas tres soluciones para lo que es la M 43. En cuanto a la M 44, que va desde el peaje de Solís al peaje de Pando, la idea es hablar con los vecinos. Tendremos una experiencia en Pinamar, donde se va a empezar a trabajar ahora y veremos cómo funciona este sistema de túneles. Si es de recibo, hablaremos con los vecinos porque a veces hay reacciones que tenemos que atender y que escuchar. Me han mandado muchas fotos de gente que está esperando largo y tendido la posibilidad de que se les habilite el semáforo, que viven en Salinas o en Pinamar, y es una tortura porque los domingos casi no se puede cruzar. Esto habilitaría un movimiento dentro de lo que es la Interbalnearia que para nosotros es importante. Esta es una obra que va a implicar a lo largo de los años un sostenido. Se piensa gastar aproximadamente U\$S 16.000.000 en obra; por eso hablé de "mantenimiento", entre comillas. La M 43 va desde Solís hasta Punta Ballena; invertiremos U\$S 11.800.000 para tratar de solucionar estos pasajes y dar más fluidez a la ruta.

Tengo en un calendario lo que será el año 2021 y les diría que estoy un poco pasado. Espero, si lo comprenden otras esferas del gobierno y no falla ninguna licitación, tener los recursos necesarios para financiarlo. Eso por un lado. Decía que estaba pasado un poco de lo que había anunciado el presidente con respecto a los U\$S 400.000.000 porque estoy hablando de 198 en DNV y 192 en CVU, más los arrastres. El arrastre que tengo en CVU es de 107.000.000. Creo que el presidente no dijo todo lo que pensábamos hacer por aquello de: ser cortos en las promesas para ser largos en el cumplimiento. Digo esto para no tener que quedar -hablando en términos futbolísticos- en offside. El presidente fue cuidadoso en la cifra, pero estamos muy lejos arriba. Si a esto le sumamos lo que vamos a gastar este año en las PPP, es una cifra muy importante en materia de obras.

Hago un repaso rápido. El circuito cero ya está ejecutado, son 179 y ya está en vías de empezar a pagarse las cuotas correspondientes porque Sacyr y Grinor, que eran las empresas, han finalizado.

En el circuito uno, las Rutas Nº 12, 54, 55, 57 y baipás de Carmelo es de H & G, o sea Hernández y González, con un 92 % ejecutado. Quiere decir que debemos terminar obras en la Ruta Nº 12 por un valor de US\$ 306.000.000 que todavía no hemos empezado a pagar, pero que se están ejecutando. Entiendo que las Rutas Nº 55 y 57 tienen que tener una base más importante de la que se estableció por parte de la licitación porque un tratamiento bituminoso para el nivel de tránsito que hay... Nos parece que vamos a tener que volver. Yo decía que era necesario cambiar a carpeta, pero no se

pudo lograr porque entran los financistas, cambia el contrato, se complica la cosa. Veremos qué pasa más adelante; la idea es terminar la obra.

En cuanto al circuito tres, a la Ruta Nº 14 -que conocen los señores diputados de Durazno- hemos inaugurado parte de ella; Espina y Copasa. Se trata de 292 por un valor de 414.000.000, la obra está ejecutada -el pago es a 22 años- por un valor de 414.000.000 de la Administración anterior; no me vengo a vestir con ropa ajena. Son obras que se vinieron haciendo y se concretaron. Sin embargo, en cuanto al circuito uno de Colonia hemos tenido que intervenir y tomar decisiones al respecto.

Acabamos de firmar y ya están trabajando en lo que es la conexión, por la Ruta Nº 3, de la Ruta Nº 1 al baipás San José. Termino diciendo que son 33 kilómetros y U\$S 166.000.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una consulta sobre el porcentaje de obra de la PPP Nº 3 porque ahí tenemos el puente sobre el Paso de Lugo y el puente sobre Porongos, donde creo que falta un tramo importante, si bien la ruta ya está finalizada.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay un 92 % ejecutado en el circuito uno. Pero acá es el 70 %, es mucho lo que falta también: el 30 % de la obra, cuando hablamos de casi 300 kilómetros es el valor del puente. El baipás de Sarandí Grande y el baipás de Trinidad; esto es lo que venimos ejecutando. Ya está pronto para firmar el circuito dos. Esto es una buena noticia; falta la firma del presidente. Hemos pasado por todo, hubo un cambio de contrato. El inicio sería en la Ruta Nº 9 y en la Ruta Nº 15. Son U\$S 272.000.000. Está en Presidencia para la firma. Sale de Presidencia, es una adjudicación definitiva y vamos a Rocha a firmar. Me gusta estar cerca de los diputados y los intendentes. Entonces, vamos a firmar este contrato en el lugar, porque es una obra en Rocha; de Rocha a Chuy y de Rocha a la quinta Velázquez.

Por otro lado, viene Durazno, la otra parte de la Ruta Nº 14, que va desde Sarandí del Yí hasta la Ruta Nº 15, hasta Velázquez. Ese es el circuito cinco. Son 183 kilómetros y U\$S 303.000.000. En estos momentos, está en la OPP esperando por los cambios que le hicimos. Hicimos cambios porque había una reacción muy fuerte tanto de Batlle y Ordóñez como de Nico Pérez en cuanto a que el baipás que estaba programado pasaba 5 o 6 kilómetros al sur de la ciudad y la mataba. Entonces, hicimos un cambio del baipás; lo acercamos por donde pasa hoy la ruta que es una punta entre Nico Pérez y Batlle y Ordóñez, pero apenas lo toca. Mantuvimos una reunión con los intendentes de Florida y de Lavalleya para poder diseñar con nuestros técnicos. Siempre me molestó que desde Montevideo se tomen decisiones cuando no se ven con los locales que viven todos los días. Entonces, citamos a todos en el Ministerio y pudimos ponernos de acuerdo en cómo iba a ser tanto el baipás Batlle y Ordóñez y Nico Pérez como el de Zapicán.

Quiero señalar el síndrome de lo que es el pueblo de Soca con la Ruta Nº 8 -"Mosquito", como se le decía antes-, en donde se hizo la ruta por afuera y Soca quedó aislada. Por eso, cuando se habla de baipás la gente tiene terror. Esto significó un cambio en el trazado y demoró mucho. Es lo que está esperando ahora la Oficina de Planeamiento y Presupuesto que le informemos, para ver cómo se reduce. Se trata de un contrato que nos conviene porque no solo hace la conexión, sino que es menos gasto porque se realiza por la misma ruta que hoy existe. Tenemos que arreglar la ruta, no hacemos una gran inversión en expropiaciones como se hacía en los baipases. Creo que esa es una gran cosa.

El que tenemos demorado es el circuito seis, el único que fue licitado y adjudicado por la administración anterior y que se nos quedó para atrás. Quedó para atrás porque tienen que concretar el financiamiento; es con organismos internacionales, no interviene el Estado. El Estado está a la espera de que estas empresas traigan a quien va a financiar la obra porque nosotros lo pagamos en cuotas, ellos lo tienen que gastar ahora. Tienen dos, tres y hasta cuatro años de obras. Se trata de una obra importante porque va desde Cuchilla Grande hasta San Ramón. Para nosotros es muy importante este sur de la Ruta Nº 6 porque estamos con el norte de la Ruta Nº 6.

Nos preguntaron sobre la doble vía y la Ruta Nº 6. No está dentro del presupuesto porque hemos gestionado un crédito con el BID de U\$S 50.000.000, una línea de crédito, que en obra tradicional ya no es contrato Crema, sino licitación de los dos tramos que implica la Ruta Nº 6, el primero que va desde la Casa Sainz -porque entre Sarandí y Casa Sainz está la empresa Stiler- hasta el 329 y, el segundo, desde el puente del 329 hasta la Ruta Nº 26.

Con mucho esfuerzo -del que me siento muy satisfecho- por parte de la Dirección Nacional de Vialidad, conjuntamente con el ingeniero David Arocena y con el apoyo de otras regionales, se está trabajando con administración propia, o sea, con obras, material y maquinaria del Estado y se está bajando desde Vichadero por la Ruta Nº 6 a la Ruta Nº 26; ya está casi pronto. Estamos llegando a la Ruta Nº 26 del norte. No es una obra de gran envergadura porque la administración tiene limitantes en cuanto a la maquinaria, lo que destaca el mérito de nuestros ingenieros y nuestros trabajadores porque han hecho milagros para conectar, con una buena obra, Vichadero con la Ruta Nº 26. Si venimos desde arriba por Vichadero y desde abajo con dos licitaciones, este año necesariamente tendremos que otorgar. Estamos presos de los tiempos de los bancos internacionales.

Entonces, si ustedes me aprietan y me preguntan: "¿Cuándo empiezan?", yo les digo: "Miren, no les puedo decir cuándo; yo quiero que empiecen mañana". Son obras que tienen sus consultores internacionales que, de alguna manera, deben hacer los estudios. Muchos de ellos ya están hechos, en alguna parte, por la Dirección Nacional de Vialidad. Por ejemplo, lo que va de Casa Sainz al 329, y después tenemos una iniciativa privada que va del 329 a la Ruta Nº 26, sobre la cual ellos tienen que presentar el estudio de factibilidad. Estamos apurando para que la empresa lo entregue, a fin de hacer un llamado a licitación en los dos casos. O sea, lamentablemente, tenemos un proceso burocrático que tenemos que pasar y que demora porque, además, vuelvo a decir, es con plata que aporta el BID.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El mantenimiento es en el tramo de la Ruta Nº 6, que va desde Sarandí a San Ramón, en la zona que ocurrió el temblor en estos últimos días, por Montecoral?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí. A lo largo del quinquenio hay varias intervenciones que hacer en distintos tramos: hasta Capilla del Sauce; de Capilla del Sauce para abajo; hasta San Gabriel; y de San Gabriel a San Ramón. Ya tenemos establecidos los tramos. No recuerdo ahora, pero les puedo alcanzar con mucho gusto cuántos años se necesitan de intervención en la Ruta Nº 6, como para que quede toda en buen estado. Sería absurdo que esté bien de San Ramón a Montevideo, y de Sarandí del Yí a Vichadero, y en el medio no la tengamos en condiciones. No, no; hay mantenimiento.

Quiero destacar que en la Ruta Nº 41, que es la que da continuidad a la Ruta Nº 6, como conexión con la Ruta Nº 7, ahora hay una excelente obra que ha terminado una de las empresas; la otra está un poco atrasada. Son dos tramos que se han hecho, pero estamos muy arriba de ellos porque realmente son necesarias para darle alternativa a la conexión de la Ruta Nº 6 con la Ruta Nº 7, por la que opta mucha gente de Sarandí, incluso porque en la Ruta Nº 7, en su gran mayoría, hubo intervenciones. Hay un pedazo de la Ruta Nº 7, para el cual estamos pidiendo una ampliación, que es en Cerro Chato. Quedó un agujero. Estuvimos hablando con la empresa que estuvo trabajando desde Santa Clara a Tupambaé, y antes de Santa Clara también. La tuvo que cementar mejor y reparar. Es una empresa seria, así que lo hizo, y sin costo para el Estado porque a nosotros no nos gustaba cómo había quedado terminada. En estos días, la está entregando, así que dentro de poco vamos a invitar a los diputados de la zona a inaugurar ese tramo de la Ruta Nº 7, que va desde antes de Santa Clara y se va arriba de Tupambaé, hasta el empalme con la Ruta Nº 98, que es donde está establecido el pedazo; para arriba, hacia Melo, ya están trabajando y está en buenas condiciones. Nos quedaban 60 kilómetros de la Ruta Nº 7; 30 al norte de Cerro Chato y 30 al sur de Cerro Chato. Perdonen, señores diputados de Durazno, pero creo que es importante destacar la labor del regional de Durazno, que hizo toda la entrada del lado de Durazno de Cerro Chato; quedó en muy buenas condiciones. Yo no pude ir a visitarla todavía, pero los pobladores me mandaron fotos. La gente del lugar está satisfecha con la obra que se hizo. Así como lo hizo David Arocena al norte, en el centro del país la hizo Luis Pérez. A Cerro Chato lo atacamos de los dos lados; son 60 kilómetros. Le dimos una ampliación a Hernández & González, que ronda el 220 %. No recuerdo el número exacto -se los puedo alcanzar-, pero no pasa el 250 %, que es el techo que tenemos. Hernández & González va a hacer esos dos pedazos. Está haciendo los estudios altimétricos y de metraje para poder empezar la obra, y ahí quedaríamos con correcciones. Ha demorado un poco el comienzo porque hay que corregir algunas curvas de la Ruta Nº 7, que son bravas. Tenemos que ver si podemos ir enderezando algunas, porque es absurdo que tengan excesivas curvas que van siguiendo un poco la cuchilla, que es por donde se hizo la ruta. Pero lo quería comentar porque también es importante lo de la Ruta Nº 7, que también está dentro de las prioridades que nosotros establecimos.

Me falta comentarles lo de la Ruta Nº 5. Estamos decididos, y lo hemos dicho, a comenzar este año con las obras. Yo no tengo ninguna duda de que vamos a comenzar con las obras este año. Son contratos Crema: dos años de obra y diez años de pago. O sea que, en estos dos años de obra, tenemos que conseguir los recursos necesarios para solventar las cuotas a las que nos vamos a comprometer con las empresas que hagan esta obra. Quizás, otro día con más tiempo podamos hablar de los recursos que nosotros vamos a poner en fideicomiso para financiar los contratos Crema. En el contrato Crema que estamos planteando no pusimos la Ruta Nº 6, que es por el BID, sino la Ruta Nº 5, en cuatro tramos. Uno está dentro de la concesión actual, que es la de Hernández & González, que va desde los accesos de Montevideo hasta Mendoza. Ahí hemos hecho una suerte de entendimiento con la empresa, para que el mismo régimen de pago de contrato Crema entre en la concesión. Hasta 2029, porque tiene más de quince años, tienen la concesión en sus manos. Entonces, perfectamente nos da el tiempo para, dentro de la concesión, poner los doce años que son necesarios a fin de solventar la doble vía.

Hay un puente muy grande en el medio, que es el puente de Paso Pache. Es el puente más grande del país; su distancia es de 1 kilómetro. Todavía no he visto la obra de ingeniería, pero lo tenemos que sacar aparte de la concesión, porque de lo contrario,

se nos va muy arriba todo. Tenemos que hacerlo de doble ensanchamiento y reforzamiento u otro puente al lado, y resolver el tema del puente de la represa de Canelón Chico. Ahí tenemos un problema porque la ruta va por arriba de la represa y hay ingenieros que nos están diciendo que no podemos ponerle más carga de la que ya tiene. Entonces, estamos estudiando una situación diferente a la que existe actualmente, de modo de hacer un pasaje por arriba, represa hacia el sur, enderezando la Ruta Nº 5; después le puedo mostrar los mapas. Me parece un proyecto de sentido común y lógico, incluso para abaratar el costo y entraría dentro de la concesión.

Después tenemos tres tramos más, sobre los que estamos hablando y negociando porque su mantenimiento los tenía una empresa; se lo había otorgado la Administración anterior. Nosotros entendemos que tiene que liberar esos mantenimientos que, legítimamente, ha ganado en una licitación. También tiene iniciativas privadas para buscar tramos que debería de liberar. Entonces, estamos es una suerte de negociación para tratar de liberar pasos, para hacer dos llamados a licitación, que van desde Mendoza a Florida, de Florida a Sarandí Grande, más o menos, y de Sarandí Grande a Durazno. La Ruta Nº 5 y la doble vía es hasta Durazno. Entonces, en esa negociación estamos tratando de llegar a un entendimiento con la empresa que tiene el mantenimiento para que nos libere y no dé la posibilidad de hacer el llamado a licitación, que es necesario, sobre todo en dos tramos.

Como les dije, las licitaciones demoran ocho meses. Nosotros estamos tratando de acortar ese plazo. Si llegamos a un entendimiento con la empresa, podemos empezar a trabajar en la Ruta Nº 5 ahora. Naturalmente, esos dos pedazos o esos tres -no sé cómo va a resultar la negociación- van a ser parte integrante de un proceso burocrático que lleva su tiempo, que tiene su impacto ambiental. Tenemos que ir al Ministerio de Ambiente; esperar por ellos. A veces también tiene impactos sociales. Esta es una ruta que pasa por Florida y por Sarandí Grande, aunque no llega a pasar por Durazno. Con los diputados de Durazno y con el señor intendente, tenemos que pensar cómo vamos a resolver el tema del pasaje dentro de la ciudad. Tenemos algunas ideas, que no son para llevar a cabo en 2021, pero se trata de un tema que me gustaría hablar con los señores diputados y con el señor intendente. Como dije, tengo algunas ideas y quiero escuchar las suyas. Yo tengo algunas. La idea es que sea eficaz, bueno y barato, lo que no siempre se consigue. No olvidemos que de Durazno a Paso de los Toros, la misma empresa que tiene la concesión de mantenimiento está haciendo terceras vías hasta Paso de los Toros. Y de Paso de los Toros para arriba también hay otra empresa que está haciendo terceras vías hasta la Ruta Nº 43. Quiere decir que el "mientras tanto" va a ser problemático. Entonces ahí estamos viendo la posibilidad de tener una aplicación y una comunicación por ruta y por celular para ir advirtiendo a la gente, a los usuarios, cuando está detenido el tránsito, sobre todo en Durazno. Enojos va a haber siempre cuando se hace una ruta, pero es mayor el enojo cuando uno llega y se encuentra con la sorpresa de una cola larguísima porque está trancado el puente de Durazno, ya que se están haciendo obras. Entonces, es importante, con carteles en ruta también, advertir al usuario que hay una situación de demora o trancazo. Estamos estudiando eso para ir atemperando lo que se nos va a venir, porque los diputados que usan la Ruta Nº 5 saben que ya está colapsada, y que es un problema como está hoy. Tenemos el tema del tren, que va a repercutir. Después vamos a hablar sobre cómo está ideado. Eso va a impactar en la Ruta Nº 5.

Quiero decir, una vez más, algo que a veces los periodistas, repiten, no de manera intencional, pero erróneamente. Dicen que la Ruta Nº 5 se hace doble vía por UPM o

porque el tren no está listo. No es verdad. Nosotros vinimos antes de constatar el atraso del tren, a esta Comisión y a la comisión del senado, a anunciar la doble vía, porque hoy en día, vemos que está colapsada. No es por el tren. Lo que sí hicimos por el tren es la priorización de la Ruta N° 5. Si ustedes me preguntan por otra ruta. Bueno, pensamos hacer la Ruta N° 9 desde Pan de Azúcar a Rocha, pero no tiene la prioridad de la Ruta N° 5; pensamos terminar la Ruta N° 1, que va desde empalme Tarariras hasta Colonia, pero no tiene la prioridad de la Ruta N° 5. Entonces, ¿lo correcto es decir que se priorizó por el tren? Sí, pero la obra no se hace por el tren, porque ya lo teníamos decidido. La Ruta N° 9 y la Ruta N° 1 quedarán para otro cronograma. ¡Ojalá pueda venir en 2022 o 2023 a decir que ya tenemos un mecanismo y podemos empezar con esos contratos Crema para la doble vía!

Con respecto a la pregunta sobre la Ruta N° 8, hay una concesión para la empresa Colier, que va desde Pando hasta el empalme con la Ruta N° 9. Dentro de la concesión, ya hemos firmado un acuerdo para que haga la doble vía. Repito, dentro de la concesión. Está terminando de hacer la doble vía del baipás esta misma empresa de Pando. Una vez que termine, empieza con las obras arriba de la Ruta N° 11. Recuerden que la doble vía llega hasta la Ruta N° 11; hasta el empalme con la Ruta N° 9, en la rotonda. Eso es lo que tenemos pensado, señor presidente.

No sé si le parece detenernos un poco para escuchar alguna inquietud o pregunta, que con muchísimo gusto contestaremos, tanto el subsecretario como yo, en cuanto al plan de obras que tenemos pensando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay consultas de los diputados, yo tengo varias preguntas sobre lo que planteó el ministro y también quisiera saber si hay alguna otra ruta que esté en el cronograma quinquenal del Ministerio y que no haya sido nombrada por el ministro.

Habló sobre la Ruta N° 1, la doble vía hasta Colonia, que fue anunciada en la presentación del presupuesto quinquenal. Lo que nos manifestó el diputado Nicolás Viera es que se reunió con usted y le llevó una propuesta de por dónde tendría que pasar la Ruta N° 1, por la vieja Ruta N° 1, al costado de las palmeras. Usted nos dijo que no está para ahora, que estará para 2022 o para 2023.

En cuanto a Colonia también queremos consultar sobre Rosario, sobre el puente sobre el arroyo Colla que también está dentro del quinquenal, Ruta N° 2. Está hecha la obra desde la Ruta N° 1 hasta Rosario y la Ruta N° 2 hasta Fray Bentos está culminada. Es un cuello de botella el pasaje por el arroyo Colla en Rosario. Quisiera saber qué previsión hay de fecha para el inicio de esa obra que está prevista en el plan quinquenal.

La última, para no monopolizar la palabra, es sobre el puente y el acceso a La Charqueada.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- También fue anunciado.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Por el presidente?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Exactamente.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- Quiero consultar sobre lo planteado acerca de los tritrenes. En su momento, en el Subgrupo 5 del Mercosur, de transporte, se estuvo discutiendo el incremento de la tonelada por eje. No se había llegado a un acuerdo, no estaba medianamente previsto. Quiero saber si se mantiene la misma situación o eso ha cambiado y si hay algún tipo de perspectiva.

Lo segundo es en función del elemento colateral, que tiene que ver con el tránsito en la ruta de los tritrenes. Hoy en día, sin ellos la Ruta N° 5 es muy compleja y eventualmente los accidentes también están, más allá de que se ha ampliado la ruta en distintos lugares. Se trata de lugares puntuales. Quiero saber si está dentro de esa proyección que plantean, si tienen previsto este tipo de situación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Son muy interesantes las preguntas. Empiezo por la de la Ruta N° 1. Es verdad; es una gran idea la que me planteó el diputado Viera. La estamos estudiando con mucho cariño, digamos, porque nos resolvería un problema, que es el tema de las palmeras.

Hemos podido resolver el tema de las palmeras en la Ruta N° 3, porque las tuvimos que replantar. Las sacamos de la Ruta N° 3 y las pusimos por la Ruta N° 11, rumbo a Ecilda Paullier, y quedaron muy bien, pero estamos con los dedos cruzados para que no se nos muera ninguna. Están muy bien replantadas por personas que tienen gran experiencia, pero las de Colonia son muy emblemáticas. Entonces, esta idea que nos planteó el señor diputado Viera que lo hizo cuando hicimos una visita a Colonia la estamos estudiando, porque nos parece una alternativa muy válida. Además, no tendríamos que hacer expropiaciones, porque la ruta vieja es parte del patrimonio del ministerio, o sea que nos facilitaría mucha cosa, pero no tenemos condiciones como para empezar a ejecutarla este año; sí en los próximos años.

En cuanto al puente sobre el arroyo Colla, la realización está prevista para los años 2022 y 2023, no para este año. No puedo decir otra cosa; es lo que teníamos previsto.

El señor diputado mencionaba dos cosas: el tema de los tritrenes y si está previsto el tema de los accidentes. Sí. Si nosotros no tenemos las rutas en condiciones, no podemos permitir el pasaje de tritrenes, porque las rutas se transforman en un peligro, por eso la necesidad de doble vía y del ensanchamiento de los puentes. En todo el corredor forestal lo tenemos previsto, pero no fuera del corredor forestal, por eso va a ser muy importante algo que yo anuncié la vez pasada, pero que estamos estudiando en forma muy avanzada, que es la sustitución de un mejor sistema satelital, que antes se instrumentaba por medio del Sitrack. ¿Se acuerdan? Entonces, lo que estamos haciendo es un peaje satelital que recoja las informaciones que son necesarias, que venía con el Sitrack pero, además, que nosotros tengamos el control por medio de GPS del tránsito de ese camión y que pague por kilómetro; que pague menos, pero que pague por el kilómetro de uso. Si hay rutas en las que no puede pasar un camión, las vamos a estar detectando. Esa es una licitación que todavía no hemos establecido, pero es la idea que vamos caminando. El peaje satelital nos da la información de si está cargado o está vacío, y no es lo mismo un camión que esté cargado que uno vacío. El cargado, rompe, el vacío, no; entonces, es ilógico que pague el mismo peaje, y hay peajes y rutas donde no puede aceptarse un camión cargado, porque determinadas carreteras no dan, y hoy están pasando porque muchos de ellos están eludiendo los peajes. ¿No? Entonces, creo que es importante que nosotros... Por supuesto, con diálogo... Mostrando que es más barato.

Si uno agarra un camión que sale de Rivera a Montevideo y cruza tres peajes, que el nuevo peaje sea más barato. ¿No? Claro, si usaba una parte de esa ruta en la que no había peaje, no pagaba nada; también es cierto. Lo que nosotros hacemos es abaratar los peajes, pero recaudar más en función de la necesidad de tener un aparato que, además, estamos pensando en regalar, no cobrárselo al camionero porque hay camioneros que no tienen capacidad para poder adquirirlo. A nosotros nos interesa el control y que use las carreteras que están en condiciones de soportar la carga. Entonces, estamos viendo la posibilidad de tener un sistema que lo vamos a traer aquí al Parlamento –vendremos a contárselo-, y estoy seguro de que no va a tener oposición, porque es un buen sistema que la nueva tecnología nos está aportando hoy, y es una forma de evitar y controlar cuándo se usan rutas que no están en condiciones.

¿Cuál era la otra pregunta que me hacía el señor diputado?

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan).- La relacionada con los tritrenes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En este momento el señor subsecretario está consultando y le respondemos en un minuto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, es un gusto comparecer ante la comisión, ámbito que integramos en el período pasado.

Estaba consultando al doctor Pablo Labandera, director nacional de Transporte, quien nos representa en el SGT5 del Mercosur. Nos dice que continúa en agenda, que todavía no ha habido avances en materia de legislación común sobre tritrenes. Que esta semana tienen reuniones preparatorias dentro del ámbito del Mercosur, pero que no ha habido avances concretos todavía.

Espero que haya sido la respuesta a la consulta que nos realizaba el señor diputado.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No sé si acá cerramos el capítulo de obras, donde tienen ya... Es muy difícil, porque se entreveran mucho los números, pero está en la versión taquigráfica lo que fui leyendo y creo que después podemos...

Ah, me faltaba hablar sobre el puente de La Charqueada. Es muy importante. Se está instrumentando por medio de ampliación no por licitación a dos empresas que hicieron el proyecto y ahora está siendo estudiado por el Ministerio de Ambiente el impacto ambiental que implica el puente de La Charqueada. Ha habido algunos inconvenientes, sobre todo en el subsuelo del río, porque está bravo llegar al firme y las columnas que sostienen el puente son mucho más largas de lo que se preveía, y eso nos puede encarecer bastante el puente. Estamos estudiando en la Dirección Nacional de Vialidad esta estructura, que es la que tiene que ir buscando el firme y, al mismo tiempo, lo tenemos en Ambiente. Pensamos que en un par de meses estaremos en condiciones de comenzar la obra, por supuesto viendo un poco el costo, que se nos fue un poco más de lo que teníamos programado. Antes teníamos nueve programados y ahora estamos en

quince, quince con IVA; sin IVA, nos vamos a US\$ 12.000.000 o US\$13.000.000, porque la Corporación no paga IVA. Entonces bueno, nos saldrá algunos millones más, y estamos viendo la posibilidad de que el puente se pueda pagar en dos veces, pero está caminando muy bien; goza de buena salud. En este momento está a estudio del Ministerio de Ambiente.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Agradezco la comparecencia de la delegación del ministerio.

Naturalmente, es un volumen de información que en tan poco tiempo resulta imposible procesar y analizar. Quisiera saber, conceptualmente, para este año de ejecución, ¿cuál es el monto estimado, tanto para el ministerio de transporte como para la CVU, que está destinado a mantenimiento en términos porcentuales y a obra nueva?

Eso nos permitiría, en cierta forma, tener una visión mucho más global del proceso de ejecución de este año, que va de la mano de la proyección, también en términos porcentuales, de cuánta de la obra detallada se estima comenzaría a ejecutarse a partir de este año, teniendo en cuenta lo que el señor ministro expresaba de los engorrosos procedimientos de licitación, naturales, pero que a veces van en contra de la buena intención que uno pretende cuando gestiona.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Nosotros habíamos mencionado que, sin hablar de obras de arrastre muchas de las obras de arrastre vienen de la Administración anterior-, hay mantenimiento y hay obras que no las estamos poniendo; estamos hablando del proyecto de este año 2021. Tenemos ciento dieciocho millones, casi ciento diecinueve millones de mantenimiento, que no es solamente mantenimiento, porque recuerde que yo dije que hay mucha obra en el mantenimiento: puentes, pasajes por debajo de las rutas, en fin, y lo hemos puesto en mantenimiento, que no es solamente que no se rompa lo que ya está, sino que hay cambios, ensanchamientos, obras. Pero, para ser concretos, así está establecido: los mantenimientos son ciento dieciocho millones (se corta el audio). En el plan forestal, son ampliaciones en varias rutas en las rutas Nos. 90, 20, 42, 41, 43 y alcanzan los US\$ 13.000.000. Después, tenemos rutas y puentes, pero sobre todo puentes, que implican una inversión de casi US\$ 29.000.000 y siete millones en iluminación, mantenimiento de la red y señalización de rutas. A esto hay que sumarle lo que tenemos para licitar. Esto es mantenimiento y obras, y para licitar que son todas obras nuevas, no son mantenimientos-, son nueve millones en la malla CVU, y trece millones en las licitaciones que eran de la DNV y que pasamos a CVU, o sea que estamos hablando y de US\$23.000.000 más o menos. Porque son US\$ 9.800.000 y son US\$13.600.000; US\$ 23.000.000 es lo que vamos a licitar.

No sé si tienen alguna pregunta.

Eso es solo 2021, o sea lo que iniciamos nosotros: US\$ 192.000.000. Tenemos que hacer las licitaciones y llegar a tiempo. Venimos caminando, porque ahí estamos hablando de veintitrés millones. Las ampliaciones salen ya; las licitaciones demoran, y eso era un poco lo que yo decía. Espero llegar a iniciar estas obras cuanto antes. Esa es la situación que tenemos en CVU.

Después tenemos las licitaciones de la DNV, que las repaso y ya le digo. Son por un valor de US\$ 21.000.000 en rutas; licitaciones, un millón doscientos mil en puentes, y un millón cuatrocientos mil en rotondas y bypasses. Eso es lo que tenemos nuevo en la DNV; viejo, de arrastre, catorce millones que se suman a esto.

Esta situación me da la tranquilidad de que nosotros estamos poniendo para cerrar un poco este capítulo y para hablar de los otros temas que también creo que hay interés de escuchar nuestra opinión lo que es la obra pública, o sea, los cuatrocientos millones que anunció el presidente. Nosotros largamente los estamos pasando si sumamos esta PPP, si sumamos las obras de arrastre. Yo creo que el presidente hablaba de nueva obra, porque si suma las obras de arrastre, los estamos pasando, y si suma lo que iniciamos ahora y lo que vamos a iniciar, es decir estas dos PPP que están a la espera de su firma y de la firma de OPP, estaríamos hablando de una cifra de obra muy grande para iniciar este año. Claro que no es toda en mi presupuesto, pero en el plan de obras que yo les di no está el MEF. Estaba Ancap, estaba UTE, estaba ANEP, estaba Vivienda, pero no estaba el MEF, por eso yo la traigo, porque es parte integrante del volumen importantísimo que se va a hacer, que se va a comenzar en el 2021.

Si no hay otra pregunta, pasaríamos al otro tema, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay más preguntas sobre esto. Nos estaría quedando vamos a hacerlo de lo más fácil a lo más difícil o lo más complejo: ferrocarril central y, después, el contrato del Estado uruguayo y Katoen Natie.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En el ferrocarril central acá me acompañan colaboradores y asesores que pueden ser mucho más detallistas en el tema, en la obra del tren, ha habido un atraso que se debe en gran parte a que nosotros todavía no hemos entregado todos los padrones expropiados que precisa la obra. Ese es un gran tema. No sé cómo se puso que a los diez días íbamos a entregar estos padrones; es de imposible cumplimiento. En estos días estamos cumpliendo ya dos años de la firma del contrato, que fue el 15 de mayo del año 2019. Esta situación de que no hemos cumplido con los padrones implica una demora en el inicio de las obras que la empresa del tren juzga en dieciocho meses. Esta situación la hemos hablado amablemente con el Grupo Vía Central y hemos podido llegar a la instancia de que la obra se puede reencauzar si en lugar de entregarla en setiembre del año 2022 la entregamos en mayo del año 2023, ocho meses más. Esta situación la tuvimos que negociar también, amablemente. A veces no me gusta utilizar la palabra "negociación", porque es un problema que todos queremos que la obra salga. Entonces, le pedimos a UPM. Tenemos la multa, pero no la va aplicar en función de que en los ocho meses que nosotros hemos pedido se cumpla la entrega de la vía del tren en condiciones. A esto se han sumado mayores costos de obra. Nosotros hemos dicho insistentemente que eso es riesgo PPP, pero tenemos una responsabilidad que es la no entrega del área para la obra. Entonces, en ese sentido tenemos que seguir hablando con la empresa Grupo Vía Central para que encauce la obra. Se ha dicho que había un rumor de que paraban la obra, que se rescindía el contrato. No; estamos muy lejos de eso. Acá todos están haciendo el esfuerzo para encauzar la obra, empujar la obra hacia adelante. En ese sentido, los bancos que financian la PPP han pedido una serie de garantías adicionales a las que establece el contrato, que es por la financiación y que ha demorado un poco el encauzamiento, la puesta a punto de la obra. Nosotros, en estos momentos estamos debiendo a ver si me pueden corregir, tanto el director general, Edison Casulo como Andres Capretti, que están trabajando muy arriba del tema de las expropiaciones menos

de cien; estamos hablando de noventa y nueve. No sé cuál es la última cifra. Me acotan que la última cifra son setenta y seis padrones los que faltan entregar. Ahí hay dieciséis judiciales. En los judiciales a veces estamos en contacto con la Suprema Corte de Justicia para que, a la toma urgente de posesión que es la figura no se le pongan nuevos requisitos que hagan inviable la posibilidad. Pero de los 980 padrones que estamos hablando, son 1.035 expedientes, porque en un mismo padrón puede haber más de uno, entonces los expedientes son más. Esa es la confusión que hay, pero los padrones son novecientos ochenta y nos faltan setenta y seis. Estamos llegando, esperamos que en mayo podamos culminar. Nuestra meta es terminar en mayo con estos setenta y seis; estamos abocados a hacer notificaciones, a realizar tasaciones para llegar en tiempo y forma y cumplir -aunque sea tiempo después- con lo que obligaba el contrato. Después de cumplir con esto, deberemos hablar con la empresa porque hay un daño económico que habrá que evaluar. Tendremos que relacionarnos amigablemente para que no se detenga la obra y se encauce para cumplir con la planta de UPM, en tiempo y forma, en mayo de 2023. Este es el estado de situación actual.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan).- En lo que tiene que ver con el ferrocarril central, hay un aspecto bien importante para el país, independientemente del contrato con UPM.

Creo que con la planificación del sistema de vías, salimos de la mediocridad de hacer los remiendos para construir una vía medianamente potable. Pero tenemos una preocupación desde siempre. Anteriormente, no existía una ley de ordenamiento territorial y, por lo tanto, las construcciones se hacían cerca de las vías. Para la zona de Las Piedras y Colón, la proximidad de sus construcciones a la faja de vía implica un gran riesgo.

Quiero hacer una consulta. Considero que las vías tal como están planteadas van a tener mucho más seguridad que las que tenemos actualmente; el accidente es imprevisible. Por lo tanto, quisiera saber si está previsto tener la distancia necesaria de seguridad de la faja de vía, en función de las viviendas o terrenos expropiados o, por el contrario, se mantiene esa cercanía peligrosa. Hemos corrido con mucha suerte. Por ejemplo, en Las Piedras, una persona tenía el garaje y salía con el auto por la vía, una cosa de locos, pero efectivamente sucedía. ¿Esto se contempla?

Por otro lado, quisiera saber respecto al tema de la Estación Central General Artigas, en qué está el litigio, cómo va y si, eventualmente, el Estado –más allá de la resolución final- también puede plantear un juicio a la propia empresa por el incumplimiento porque cuando se recupere, va a quedar con un deterioro bastante grande y esa recuperación será muy costosa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No traje todos los elementos de juicio para dar respuestas puntuales y concretas, pero voy a tratar de ayudar a entender un poco.

Nosotros estamos haciendo asambleas permanentes con los vecinos en cada uno de los puntos, sobre todo urbanos, que son los que tienen dificultades y cuestionan el pasaje de la vía y les genera incertidumbres. En muchos de esos casos, hemos optado no tanto por las expropiaciones, sino por muros de altura que puedan generar esa protección y esa tranquilidad. No en todos los casos, en muchos. Después podemos ir viendo punto a punto. Invito al señor diputado a que venga por el ministerio y le vamos

mostrando; hacemos audiencias públicas; hay gente del área social, están los coordinadores que llevan adelante el comité de dirección con órganos de control. Además, hablamos permanentemente con las intendencias. Hoy de mañana tuve una reunión con la intendenta de Montevideo, en la que justamente abordamos este tema del tren que a todos nos preocupa. Hemos estado hablando con los intendentes Orsi, Carmelo Vidalín y Guillermo López, de Florida. Debemos pensar bien cuál es el impacto social que tiene el tren sobre el transcurso del pasaje.

Hay solamente un bypass aprobado porque han surgido dudas en la población, en Sarandí Grande. Esto no ha cambiado. Lo que pasa es que como se está construyendo la vía dentro de Sarandí Grande -a los efectos de poder construir la vía, no para que quede, sino para que pasen los materiales para construir el frente norte-, no hay un cambio en el ministerio con respecto al tema del bypass de ese lugar.

Debemos ir resolviendo casos concretos. Tenemos problemas en Juanicó, en Las Piedras, en La Paz, en algunos casos hicimos trincheras, se hundió el tren; tenemos que ver el pasaje urbano en Montevideo y cómo arriba este al Puerto. O sea, tenemos una problemática diaria. Con gusto, cualquiera de los señores diputados que tenga un grupo de vecinos que están preocupados, les daremos las explicaciones o, por ahí, nos pueden plantear un tema que no hemos advertido. Vuelvo a decir: no nos creemos dueños de la verdad ni nosotros ni nuestros técnicos. Se viene trabajando socialmente muy cerca de la gente como para poder dar respuestas. Hemos hecho innumerable cantidad de reuniones y asambleas con los vecinos.

La Estación Central no está dentro de la órbita del ministerio, está dentro del cuidado. Me han puesto a su cuidado; yo tengo que cuidarla, por eso pago -con el presupuesto otorgado al ministerio- a una empresa privada para que la custodie. Creo que podría haberla pagado quien está dentro de su Cartera. El tema está en el ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, ¿por qué? Porque el litigio se había dado con el Banco Hipotecario y esto terminó con un juicio donde, en primera instancia, ganó el Estado, pero hay una apelación que todavía tenemos que esperar que se cumpla. Tenemos la certeza de que no se va a cambiar, pero nunca la seguridad.

En el momento de transición con el gobierno anterior, el ministro Rossi me presentó once iniciativas para usar el predio que queda delante, además de reciclar el edificio. Los once proyectos e ideas son todas muy interesantes, pero se las pasamos al Ministerio de Vivienda porque no tenemos potestad. Si la tuviéramos, con muchísimo gusto lo hacemos, pero no está dentro de nuestra órbita. En estos momentos está entre Presidencia de la República, que está interesada en ver, y la propietaria o quien se vincula con el Estado es la ministra de Vivienda, que está estudiando los proyectos e iniciativas para ver cómo se recicla. No es la idea tocar el Edificio Artigas de Estación Central que es una joya de la arquitectura y que debemos preservar. Ahora, si es para un evento cultural, incluso, se habló de que podría ser un lugar de informática, un cine con baile, etcétera, ustedes recuerdan que esas ideas estuvieron en discusión en el pasado, no lo sé, pero que el edificio no se toca, no se toca. Se nos cayó una palmera, nos quebró un muro y tuvimos que repararlo rápidamente; incluso el costado que da a la calle Paraguay es algo que podemos usar para embellecer la ciudad y no para que sea un lugar simplemente de abandono. En ese sentido, estamos pensando y esperando que se nos diga si tenemos que colaborar con algo, pero está en manos de la Cartera del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Hay alguna consulta sobre el Ferrocarril Central? De lo contrario, pasaríamos al tema extensión de concesión de la terminal especializada de contenedores.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- La pregunta tiene que ver con la propuesta del Ferrocarril Central, señor ministro.

Hay una fecha prevista de entrega de obra, habida cuenta de los cambios o las dificultades generadas en el proceso de expropiación que se extiende hasta mayo de 2023. ¿El cronograma de modificaciones previstas en el trazado original -las más notorias han sido la de Sarandí Grande- está determinando alguna modificación en el plazo? Quisiera saber si mayo 2023 incluye también las modificaciones del trazado original que, de alguna manera, elevan el costo de la obra. Me refiero al incremento que, eventualmente, las modificaciones del trazado original podrían tener en el proyecto general.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Cuando se firmó y tomamos las riendas del asunto, ya se había firmado el bypass de la anterior administración de Sarandí Grande.

(Diálogos)

__Estaba la decisión de hacer el bypass, pero no se habían hecho los trámites frente a la Dinama. En ese momento era el mismo ministerio quien debía hacerse cargo a los efectos de evaluar el impacto ambiental y las expropiaciones crecieron en función del bypass de Sarandí Grande.

El bypass encarece en US\$ 14.000.000 la obra original. Hay otros costos agregados, producto de decisiones tomadas por parte de la Administración, que tenemos que ponerlos, que son obras adyacentes, pero no ha habido grandes cambios en el trazado. Se trata de pequeñas inflexiones para resolver no expropiarle a alguien una inversión que ha hecho. Entonces, corremos apenas la vía o buscamos entendimientos. Ahí no hay mucho aumento de costo. El aumento de costo es el bypass. Ustedes recuerdan que, en su momento, envié a hacer los estudios tanto de la supervisión como de la empresa y de lo que significaría hacer un bypass. Esto fue solicitado por parte de las ciudades de Florida y Durazno. Eran cifras tan prohibitivas que nosotros en aquel momento tomamos la decisión de no llevarlas adelante, con el costo que implica decirle a la gente: "Mire, no se puede hacer, no estamos en condiciones". Es una obra cara. No olvidemos que se trata de una obra de US\$ 1.000.000.000, pero al financiarla en PPP por dieciocho años se transforma casi en dos mil y algo de millones de dólares. Es una cifra importante la que el país está invirtiendo en el tren. Entonces, sería una lástima no darle continuidad y viabilidad a esto.

Yo cuestioné este contrato, pero ahora se tiene que cumplir, estamos del otro lado del mostrador, los contratos fueron firmados y ya está; ahora tenemos que ir para adelante. Tuvimos nuestras polémicas en el pasado, no con la planta de UPM, pero sí con la obra del tren. Ustedes recordarán; podemos tener opiniones distintas, pero ya está. El tren ha generado la posibilidad de que se nos acerquen otras empresas que están interesadas en usarlo, fuera del horario comprometido. Hay un interés manifiesto en la nueva y en la vieja línea. También implica a Ancap y el interés por el Pórtland; tenemos la posibilidad de que las cementeras del norte en Treinta y Tres también estén interesadas;

es una línea ajena a la que estamos hablando ahora y que es Paso de los Toros-Montevideo. A lo largo de Paso de los Toros, tanto en Florida como cerca, en Progreso, hay empresas que nos han manifestado el interés de trasladar su mercadería a puerto, vía tren. Por tanto, hay un panorama bueno porque todavía no terminó la obra y existe interés en muchas empresas en usarla. Esto para nosotros es importante porque significan ingresos que nos pueden ayudar a ir solventando los costos de cuota que implica pagar en forma de PPP durante dieciocho años el costo de la obra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Forestales, silos...

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay empresas forestales que están usando el tren viejo, incluso. Vienen desde el norte de Rivera hasta Chamberlain.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aprovecho para preguntarle al señor ministro por los puentes del ferrocarril central, que son cinco o seis en el tramo Montevideo- Paso de los Toros. ¿Se trata de reforzamientos o puentes nuevos?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No son puentes nuevos, se trata de reforzamientos, en su gran mayoría. Tuvimos esa discusión, hay puentes nuevos, el puente Pintado es nuevo. En los otros, que tuvimos esa discusión con la supervisión, hemos resuelto mantener lo que decía el contrato: reforzarlos y acondicionarlos. En el plan de aceleración estamos viendo que podríamos dejar para más adelante lo que es la construcción de la vía del tren que va desde la planta a Paso de los Toros. ¿Por qué? Porque es para arriba, en realidad, la carga que viene de madera vendrá desde Rivera y desde Tacuarembó por la vía vieja, no por la nueva. Entonces, 6 kilómetros, aunque parezca mentira, es un numerito. Es necesario achicar en algunas dimensiones la obra como para que sea potable. Además, tenemos que realizar obras viales que hacen al pasaje de la vía. Estamos hablando del bypass de Paso de los Toros, el puente Centenario, que es una obra importante y que insume no solo los accesos sino también un nuevo puente. En el pasaje de Florida norte, si vamos en doble vía y el tren pasa por abajo, tenemos que hacer una doble vía mayor. Tenemos que pensar en lo que es el acceso sur de Canelones, donde se tenía pensado hacer una redimensión pero que implica una obra importante por el pasaje del tren.

Tenemos la Ruta N° 102 donde se hará un túnel que pase no solo por debajo de la vía sino por debajo de la calle César Mayo Gutiérrez. Es un túnel en la perimetral. Son muchas obras.

SEÑOR PRESIDENTE.- Retomamos la reunión cuando regresemos de la Asamblea General.

Se pasa a intermedio.

(Es la hora 14)

___Continúa la reunión.

(Es la hora 14 y 37)

(Ingresan a sala el presidente de la Administración Nacional de Puertos y señores representantes de Cabildo Abierto)

_____ La Comisión da la bienvenida al presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo, y a los señores diputados de Cabildo Abierto que nos están acompañando.

Como dijimos, vamos a ingresar al tratamiento de la extensión de la concesión de la terminal especializada de contenedores entre el Estado uruguayo y Katoen Natie.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hemos hablado ya de muchas cosas, de obras, del tren. Nos resta hacer un comentario sobre el acuerdo con Katoen Natie.

En principio quiero señalar, señor presidente, que por medio de los diputados de la Comisión -a usted le habrá llegado- nosotros reiteramos nuestro interés en venir a informar al Parlamento. Queríamos hacerlo en la misma semana. Se acordará el diputado Daniel Martínez que lo había pedido. Quería dar todos los elementos. No era necesario que se generara una opinión contraria -después la pueden tener- cuando, reitero, quería dar todos los elementos. También es cierto que en esa semana no tenía todos los anexos firmados porque me demoró cierto tiempo; después vino todo el recrudecimiento de la pandemia que llevó a que se demoraran esta reunión y nuestra participación en el Puerto.

Hay una concepción que a mí me interesa compartir y formular aquí en el Parlamento, como lo he hecho en el Senado de la República. Nosotros, en el pasado, fuimos autores de la Ley de Puertos que, en su momento, fue muy criticada. Hoy en día creo que los hechos han llevado a la conclusión de que es un buen instrumento. Incluso, he escuchado a líderes importantes de todos los partidos señalarlo como una ley y un gran instrumento jurídico para transformar el Puerto de Montevideo. Así lo fue, así lo es.

La Ley de Puertos tuvo como concepción, a nuestro juicio... Yo era diputado en aquel momento y después fui senador cuando se hizo la otra ley, la ley de urgente consideración, y se llegó a la situación del remate público en la Bolsa de Valores. Fue una idea de Alejandro Atchugarry; no sé si originalmente fue su idea, pero él me la planteó. Yo la comuniqué como coordinador de bancada de mi partido y de mi sector. Hice las consultas, y no solamente la acompañamos sino que también fui con él al remate en la Bolsa. Se decía en aquel momento que la base no iba a ser llenada porque se pedía US\$ 2.000.000. ¡Se fue a US\$ 17.000.000! Y se dijo en aquel momento, por otros actores, que era un disparate. En aquel entonces no conocía quiénes eran los que habían ganado el 80%.

TCP es una idea del Estado directamente ligada al espíritu de la Ley de Puertos en nuestro concepto, porque por la Ley de Puertos se establece la necesidad de tener terminales especializadas. Vuelvo a decir: terminales especializadas, y hago énfasis en el plural. Estas terminales especializadas son parte integrante de la eficiencia que el Puerto debe tener poder competir, con la concepción de que sea competitivo contra los otros puertos de la región. No lo éramos entonces, y toda la concepción que tenía el ingeniero Álvarez Maza, quien estaba al frente del Puerto -fue un gran presidente de la ANP- era la de especializar las áreas para que realmente fuéramos más productivos, más eficaces, más eficientes y, por lo tanto, más baratos a fin de competir en la región con menores costos que los de la competencia.

Esta es una concepción esencial porque todo se suma a una visión muy particular -no sé si todos la tenemos- sobre situaciones que se están dando en estos días en la convivencia de los ríos que tenemos. La concepción que debemos tener con firmeza es que tenemos un Puerto muy eficiente, y que tenemos condiciones naturales que otros puertos no tienen y que deben ser aprovechadas. A esa condición que tiene el Puerto debemos darle dos elementos que para mí son indispensables para que el Puerto de Montevideo crezca en forma exponencial. Una de ellas es la profundidad del dragado, a 14 metros, en el canal de acceso. Todos sabemos en qué situación se encuentra hoy. No es el momento de comentarlo, pero sí quiero mencionarlo para que lo tengan presente. Esa profundidad debe tener el espacio suficiente como para almacenar la carga y el dragado; dragado y carga.

Esos dos elementos, de alguna manera, son indispensables para el crecimiento y la competencia en la región. ¿Esto lo puede hacer el Estado? No, no tenemos condiciones. Hace ya un tiempo, desde la Ley de Puertos, hemos optado por el sistema *landlord*, en el que el dueño es el Estado pero concesiona espacios para que sean competitivos. Esto empezó a funcionar en el mundo con más exposición o con más difusión a partir de la década del ochenta. Antes eran los propios Estados los que hacían las inversiones, lo que era una limitante porque dependía de la recaudación y de la situación fiscal que tuviera cada uno.

Esta situación llevó, precisamente, a que el Puerto entendiera que era necesario tener una terminal especializada de contenedores. Para eso hubo procesos licitatorios en la época, que no dieron resultados, que fracasaron -estoy hablando del 2000, 2001- y se inventó esto, que fue una idea, repito, de Alejandro Atchugarry, que pudo sacar de la situación de conflicto, de la guerra que siempre existió en el Puerto por la concesión. ¿Por qué? Porque el Estado dijo: "Esta es la Terminal Cuenca del Plata; el Estado tiene el 20% y vamos a remate a ver quién tiene interés por el 80%". ¿Bajo qué condiciones? Las condiciones de la reglamentación de la Ley de Puertos, en función del Decreto N° 183/94. Quiere decir que desde el año 1994 teníamos un reglamento que en su artículo 72 decía muy claramente -reitero que esto fue en 1994- que el régimen de atraque debería hacerse con preferencia en las terminales especializadas. Lo puedo leer con mucho detalle; creo que conviene leerlo porque eran las reglas de juego por las que se fue a un remate en el 2001, no en 1994. Lo que dice el artículo 72 del decreto es lo siguiente:

"(Normas específicas para operación de contenedores).- Las actividades de operación de contenedores" -no de otros, de contenedores; concreto- "estarán concentradas en las instalaciones especializadas a este fin".

Estoy hablando del año 1994. La Ley es de 1992. El remate fue en 2001. Y el artículo continúa diciendo:

"La operación de contenedores en los muelles de carga general" -o sea, los muelles públicos- "será autorizada solamente en caso de ocupación de las instalaciones especializadas, siguiendo la normativa interna de la Administración Portuaria y las directivas del Capitán de Puerto en materia de prioridades de atraque o por la aplicación de normas que establezcan tarifas especiales. En los muelles a cargo de la Administración Portuaria," -o sea, los públicos- "no se permitirá la operación directa de contenedores a embarcar o desembarcar salvo que, por su carga, resulte obligatorio. Los

contenedores a embarcar estarán en el correspondiente punto de espera en la terminal o en el área asignada al operador, antes de la llegada del buque".

Voy a dejar a la secretaría el uniforme jurídico de la Presidencia de la República que sostiene esto, para que se pueda leer, para que se pueda estudiar y criticar. Es un informe jurídico que recoge opiniones de catedráticos que han escrito mucho sobre el tema de los puertos. Esto es lo que elaboró la Presidencia para traer al Parlamento, para justificar nuestra opinión. Lo alcanzo porque lo hemos dejado también en la Cámara de Senadores.

Quiere decir, señor presidente, muy claramente, que quien ofertó en el remate sabía que la operación tenía prioridad de atraque, si no, no hubiera ofertado. ¿Por qué? Porque si no tenía prioridad de atraque no valía nada la concesión. Valía en función de que había prioridad de atraque.

Por supuesto, todos sabemos que en materia de alegatos, de opiniones -sobre todo los abogados saben más que yo-, a veces se puede sostener una cosa, como se puede sostener lo contrario con buenos argumentos, pero para nosotros, para el Poder Ejecutivo, era muy claro que este era el régimen que había que hacer.

¿Qué pasó después? Tuvimos una convivencia sana en el puerto, en lo que eran los muelles públicos, mientras se construía la terminal Cuenca del Plata. El remate obligaba a hacer una inversión de dos grúas pórtico -una al principio y otra al final de las obras-, y un muelle de 35 metros. Esa era la obligación que implicaba para acceder a la concesión. ¿Cuál era el valor estimado en la época? US\$ 35.000.000. O sea, se le dio por treinta años a TCP, en remate, donde el 80% es Katoen Natie y el 20% es el Estado, donde se tenía que hacer una inversión, por parte de quien agarrara el 80%, de US\$ 35.000.000, y US\$ 17.000.000 tenía que pagar por el 80%. Esa era la operación económica.

¿Qué pasó? Bueno, en estos diecinueve años se invirtieron US\$ 200.000.000, no US\$ 35.000.000. Hay siete grúas pórtico, no hay dos; hay mucho más muelle del que se establecía, y se amplió la playa para el almacenaje de contenedores.

Al mismo tiempo, la Administración que instrumentaba esto habilitó, mediante un decreto de 2008, que establece claramente el alcance, un permiso a quienes operaban en los muelles públicos, de una tarifa de mercadería de US\$3 el metro cuadrado por mes, grúas y equipos portuarios, vehículos y maquinaria. Dice así:

"[...] a) Alcance.

Corresponde al servicio de almacenaje de mercadería de grandes volúmenes, de grúas o equipos de operadores portuarios y de vehículos o maquinaria autopropulsada. A las restantes mercaderías se les dará almacenamiento solamente en circunstancias expresamente permitidas por la Administración Nacional de Puertos [...]"

Es un permiso que está firmado por las autoridades del momento, en el 2008, que es un decreto de una tarifa de almacenaje, y se le da un permiso que va más allá de una tarifa, que va de ocupación, de uso del puerto, y no hablaba de contenedores, y se le fue dando para contenedores.

En la prensa, lamentablemente, a veces los títulos no concuerdan con lo que uno dice. Yo aconsejaría que los actores que están en el puerto lean bien lo que uno dice y

afirma en las comisiones, porque a veces los titulares no reflejan. Yo nunca dije que la empresa había actuado ilegalmente; yo dije que el permiso que se le dio era ilegal. ¿Por qué era ilegal? Porque la Ley de Puertos dice que quien otorga los permisos y las concesiones no es la Administración Nacional de Puertos, sino el Poder Ejecutivo. Lo dice expresamente; no hay duda. Si quieren les leo el artículo. Es el artículo 11 de la Ley de Puertos. Lo leo, para que quede claro:

"Artículo 11.- El Directorio de la Administración Nacional de Puertos tendrá los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos y, en particular, podrá:

A) Construir obras y adquirir los elementos que sean necesarios;

B) Con la aprobación del Poder Ejecutivo:

1) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, a los fines de que:

i) Realicen servicios portuarios tanto marítimos como terrestres;

ii) Utilicen determinados espacios abiertos o cerrados [...]"

La ley es clara diciendo que es el Poder Ejecutivo y no la Administración Nacional de Puertos quien otorga estos permisos. Entonces, este decreto, que le da una posibilidad, no le da autorización de contenedores.

¿Cuándo se corrigió esa resolución?

(Diálogos)

—En el año 2016. Es exactamente igual, pero ¿cuál es la diferencia entre uno y otro? Que acá incorpora la palabra "contenedores", que no estaba en el del 2008. Solamente hay que leerlos. Lo que demuestra que estuvo actuando en forma ilegal porque, además, los dos decretos están mal porque quien lo debería hacer es el Poder Ejecutivo y, en este caso, es el presidente de la República con el ministro, no la Administración Nacional de Puertos, que es un servicio descentralizado. Pero hubo una corrección, hubo un intento de corrección. Además de esto, están los contenedores. Mientras tanto, siguió actuando, al punto tal de que los muelles públicos se transformaron en otra terminal, sin licitación, sin permiso correctamente otorgado porque durante ocho años no estuvieron habilitados y siguieron actuando desde el 2008.

¿Cómo era antes del 2008? Porque en el 2008 sale este decreto. ¿Cómo era antes el 2008? Bueno, antes del 2008... voy a solicitar autorización para que haga uso de la palabra el presidente de la Administración Nacional de Puertos para que diga cómo era antes del 2008, cómo se actuaba antes de 2008.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Buenas tardes para todos.

Simplemente quiero complementar lo que viene expresando el señor ministro. En definitiva, es a lo que nos queremos abocar, que tiene que ver con cómo se otorgaban los permisos anteriores al decreto de 2008, y tenemos varias resoluciones. Una de ellas es

de 9 de julio de 2003 donde, justamente, la empresa Montecon manifiesta el interés en ser adjudicataria de un permiso de ocupación de 4.800 metros cuadrados. El resultando dice que el citado petitorio se encuentra enmarcado en lo dispuesto en la Ley de Puertos, Ley N° 16.246, reglamentado en el Decreto N° 412/92, que regula el procedimiento para otorgar permisos, basados en que la administración portuaria estudiará la oportunidad y viabilidad, y como los considerandos establecen que las publicaciones se realizaron en el periódico *El País* y en el Diario Oficial con fecha 27 de junio del presente, que la firma Montecon fue la única interesada, entonces se resuelve otorgar a la firma Montecon, supeditado a la aprobación del Poder Ejecutivo, al amparo de lo dispuesto en la Ley de Puertos, Ley N° 16.246, reglamentada en el Decreto N° 412/92.

Eso es lo que nosotros queremos significar. Creemos que este era el instrumento jurídico legítimo, por el que sí se pueden adjudicar áreas -obviamente- en los espacios y en los muelles públicos, pero a través de un acto complejo que tiene que ver con una resolución del Directorio de la ANP y la confirmación del Poder Ejecutivo, cuestión que fue modificada a partir del 2008, que nosotros creemos que fue en forma ilegítima. Y lo que el ministro está expresando es que simplemente lo que pretendemos es el cumplimiento estricto de las leyes y las normativas reglamentarias, y que por eso no queremos innovar nada, sino simplemente volver a lo que se hacía antes del año 2008.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Acá, señor presidente, empieza el lío, porque se estaba actuando sin un permiso del Poder Ejecutivo. Ni siquiera homologado por el Poder Ejecutivo, que no costaba nada. Si era la decisión del gobierno, se le daba el permiso a la ANP refrendado por el Poder Ejecutivo, donde tomaba resolución cuando el Poder Ejecutivo, el señor presidente y el ministro del caso... porque vuelvo a decir, la ANP es un servicio descentralizado, no es un ente autónomo, no es una empresa comercial. Si es un servicio descentralizado, no podía otorgar los permisos si no era refrendado por el Poder Ejecutivo. Entonces, cuando se tituló -creo que mal titulado- que yo había afirmado que la empresa había actuado ilegalmente, yo no dije eso. La empresa actuó con un permiso; quien actuó ilegalmente fue la Administración Nacional de Puertos, que no fue al Poder Ejecutivo para refrendar la decisión. No es culpa de la empresa.

Esta situación se continuó en el decreto de 2016, que generó protestas, conflictos. Y hasta en la Ley de Puertos hubo una demanda por parte de la empresa Montecon para poner grúas pórtico. Las grúas pórtico en un muelle multipropósito implica hacer una terminal de contenedores porque no se pueden mover, pues deben establecerse rieles. La instalación de grúas pórtico es la definición de que es una terminal de contenedores.

Entonces, la empresa Montecon demanda a la ANP y al Poder Ejecutivo de la época. Hay un alegato de la ANP que no era de la Administración nuestra, sino del Frente Amplio, defendiéndose en el juicio de que era una competencia desleal porque no se le permitía a Montecon poner grúas pórtico en los muelles públicos. Los muelles públicos son del Estado, no de la empresa, y quería poner una grúa pórtico para competir con TCP. Bueno, muy bien.

¿Qué contesta la Administración Nacional de Puertos de la época? Contesta lo que estoy hablando -no me acuerdo de la fecha-, que en el caso concreto de Montecom, por el contrario y como ha quedado demostrado a lo largo de este proceso, ha decidido no realizar inversiones en infraestructura en el puerto de Montevideo.

Esto lo dice la ANP, lo cual es una decisión comercial interna.

Y ello sumado a haber perdido el remate de la terminal de contenedores, y a no haber pedido nunca ninguna concesión del espacio en el recinto portuario -dice la Administración Nacional de Puertos- que implique inversiones en obras, lo ubican en una posición limitada respecto al uso en forma exclusiva del espacio portuario. Sin embargo, la actora sí se ha mantenido en el negocio portuario ocupando, desde hace años y hasta el presente, en forma podríamos decir desordenada, espacios portuarios sin pagar un canon, como sí lo hace TCP, y limitándose solo a abonar una tarifa de almacenaje temporal, la más baja del cuerpo normativo tarifario.

Reitero que esto lo dice la Administración Nacional de Puertos de la época. Es decir -dice la Administración- que siendo un operador portuario que lleva años en estado precario, con permisos revocables temporales para no comprometerse a largo plazo en una zona propia y con obligaciones de invertir en obras, lo cual lejos de ser reprochable -dice la Administración- es una decisión propia de la empresa y donde ANP no tiene injerencia, por lo cual nada le reclama, pero tampoco se le puede reclamar a esta.

¡Muy claro!

Y, en el caso de esa decisión, tiene consecuencias incluso fuera del ámbito de la ANP. Así como decide operar en forma precaria, y así son los derechos que puede reclamar conforme a la ley, ya que hay beneficios como contar con una grúa pórtico que no va a poder tener si no cumple los requisitos impuestos -reclamaba un grúa pórtico-, por lo cual mal puede pretender Montecon en esas condiciones tener una grúa propia en el muelle porque la Ley de Puertos, Ley N°16.246, lo prohíbe. Y de invertir en infraestructura se requiere, por ley, que para poder ocupar un muelle, como pretende Montecon, y más con la instalación de una grúa pórtico, se requiere una concesión dentro del espacio portuario, autorizada y licitada en legal forma en acto conjunto con el Poder Ejecutivo. Tal negocio nunca fue planteado; ni siquiera lo ofreció en años de actividad con la ANP.

Creo que, señor presidente, con esta lectura que yo estoy haciendo, se genera la convicción en el Poder Ejecutivo de que nosotros, al no tener la posibilidad de defendernos correctamente en un juicio internacional frente a la Ciadi, estábamos siendo demandados por US\$ 1.500.000.000, que será esa cifra o no será; nosotros no lo sabemos. Ellos aducen daños y perjuicios, lucro cesante. Creo que además tienen un estudio que le han hecho. No sé si es eso; lo que sí sé es que si es por cien, por doscientos, por quinientos o por mil quinientos, nosotros en este juicio teníamos muy pocas chances de ganar. Tenemos la plena convicción, y si tenemos la plena convicción de que íbamos a una situación...

Yo no juego con plata ajena, la plata es de la gente. Ir a jugar a ver si puedo ganar un juicio cuando, en definitiva, a nosotros, leyendo la normativa nos parece que es muy difícil de ganar un juicio de este tipo porque todos los argumentos llevan a esta conclusión, muy difícilmente podíamos no hacer lo que hicimos, que fue una negociación para evitar el juicio.

¿Cómo quedó el acuerdo? Hay dos acuerdos, no hay un acuerdo. Hay dos acuerdos que se entremezclan, por supuesto, pero son dos acuerdos.

Uno es cómo desestimamos el juicio por US\$ 1.500.000.000 en la Ciadi. Estábamos en el proceso de conciliación, tuvimos que pedir una prórroga porque se nos vencían los plazos. Pedimos dos o tres prórrogas -no me acuerdo ya cuántas-, de modo tal de que no se nos apurara para ver si había entendimiento o no entre el Estado uruguayo y la empresa Katoen Natie. Entonces, hicimos un acuerdo de cómo desestimar el juicio.

Como contrapartida, ¿qué dijo el Estado? Que hacemos cumplir la ley. No parece que sea una gran concesión cumplir la ley y el decreto, señor presidente. La otra concesión es que no cobramos las multas, que las multas eran de la Administración Nacional de Puertos porque la terminal de cargas no había movido el mínimo indispensable que establecía la concesión. Entonces, le da potestades a la Administración Nacional de Puertos a multar a la concesión porque está obligada a mover tanto, pero la terminal, en la que también está el Estado en un 20% decía: "No puedo mover la cantidad, porque solamente el 40% de los contenedores viene acá, porque el 60% restante va a los muelles públicos porque le ofrecen mejores condiciones, más baratas porque no pagan la inversión ni los cánones que pago yo acá. Entonces, ¿cómo me va a poder multar si se no aplica el artículo 72 que, en definitiva, es el que da prioridad de atraque". O sea, ese es un acuerdo.

Nosotros no cobramos las multas, que no eran muy grandes tampoco; yo no sé cuánto era el monto, quizás el presidente del puerto lo sepa; yo no lo recuerdo, y hacemos cumplir el Reglamento de Atraque, y hacemos cumplir el artículo 72 de la ley.

Otra negociación que al mismo tiempo se inició, sabiendo que esto es lo que iba a funcionar de ahora en más en los once años que teníamos todavía por concesión, era estudiar la posibilidad de alargar cincuenta años más la concesión e invertir acorde a esa inversión. Bueno, esa es una negociación que mantuvimos en paralelo.

Podríamos venir al Parlamento solamente con el hecho de no tener el juicio y tener la concesión por once años, pero entendíamos y entendemos que es un socio que para nosotros es importante tenerlo en el Puerto y que nos da la posibilidad de mirar al Puerto con el sentido que yo decía al principio de mis palabras, que es instalado en la competencia regional, o sea, que haga las inversiones que el Estado no puede hacer para poner una playa de contenedores de 22 hectáreas más, y tener ocho grúas pórtico más, que son especializadas para contenedores, y que nos dé la posibilidad de tener muelles para recibir a cuatro barcos, al mismo tiempo, de 400 metros de eslora. Hoy no tenemos esa posibilidad.

Entonces, podríamos poner dos de un lado y dos del otro y, al mismo tiempo, tener en el puerto de Montevideo, siendo muy bien atendidos, eficazmente atendidos, cuatro barcos de estas dimensiones, que son 54 metros de manga -por ahí anda; no quiero ser tan preciso-, que son enormes. Son 400 metros, casi medio kilómetro de largo y más de 50 metros de ancho; casi una cuadra de ancho tienen estos barcos. Hoy no podemos atender un barco de esas dimensiones, y con esto podremos hacer cuatro al mismo tiempo.

Y con eso, a nuestro juicio, señor presidente, no solamente metimos en la concesión para los cincuenta años la posibilidad de esta inversión, sino que inmediatamente se aplicara una rebaja de tarifas, y otra rebaja de tarifas en la medida en que capture más carga. Y otra rebaja de tarifas que a nuestro juicio está directamente ligada a cuando se llegue a la escala necesaria para ser competitivos, donde los costos fijos del puerto se licúen porque hay muchos barcos. Si nosotros captamos carga en la región vamos a

licuar nuestros costos, y esa es mi desesperación, sin perjuicio de que entiendo que pueda haber jurídicamente distintas visiones. Hay gente que está diciendo que la ley por la cual se hizo la subasta, que es una ley de urgente consideración, cuando menciona a uno de sus ítem -lo voy a leer para que tengan toda la información-, se habla de que es una contradicción y que genera la posibilidad...A ver si lo encuentro... me parece interesante comentarla.

El artículo 20 de la Ley Nº 17.243 expresa:

"[...] La reglamentación del Poder Ejecutivo establecerá los términos y condiciones en que se instrumentará el acuerdo entre la referida sociedad y la Administración Nacional de Puertos [...]. El referido acuerdo deberá contener al menos las siguientes previsiones:

A) El plazo de uso [...].

B) En ningún caso el aporte patrimonial [...]."

Y el literal D) afirma:

"Se asegurará la prestación de servicios en igualdad de condiciones a todos los que los soliciten" -esto es dentro de la terminal- "[...] y no se comprometerá restricciones para operar en otros sectores del Puerto de Montevideo".

El artículo 20 de esta ley es lo que determina a muchos decir que estaban habilitados para actuar. Nosotros interpretamos otra cosa.

Creemos que la frase "no se comprometerá restricciones" es porque no puede haber restricciones a los puertos públicos porque estos actúan como complemento de las terminales. Si mañana se llenan las terminales, tienen que ir a los puertos públicos. Entonces, ¿cómo va a haber una restricción al puerto público? ¡No! Distinto es que se transforme en una terminal sin regulación.

Si uno extrema la opinión, podría ser que la única que esté regulada sea la terminal y el resto del puerto sea libre. O sea, no hay regulación ninguna para usar contenedores en el resto del puerto. ¡Es absurdo! Si se extrema el argumento se podría decir que si estás en la terminal, estás regulado, pero si no estás en la terminal, podés hacer lo que quieras. ¿Cómo que podés hacer lo que quieras? Teníamos terminales de granos; terminales de celulosa, a la que se le dio cincuenta años. Nosotros nunca cuestionamos los cincuenta años que se le dio a UPM. Se cambió la ley porque esta establecía treinta años como tope; se le dio cincuenta años por atender una inversión que nunca estuvo condicionada a la terminal de celulosa, porque creo que van a invertir como US\$ 200.000.000, pero no es a contrapartida. En realidad, no presta un servicio a terceros, es para sí mismo, ¿no?

Tenemos una terminal de granos, queremos finalizar la terminal pesquera en Puerto Capurro. Hay una iniciativa privada de Montecon que procura tener una terminal multipropósito en el muelle C), que nosotros vemos con buenos ojos.

Quiero que esto quede diametralmente claro: nosotros no nos metemos en conflictos entre empresas. Damos nuestra opinión, y a veces creemos que uno tiene más razón que otro, y por eso no queremos comprar un juicio, que para nosotros está perdido

o es muy difícil de ganar. Lo digo porque para mí es así. No lo decimos en ningún documento. En ningún documento está dicho que nosotros miramos para atrás; miramos para adelante, pero creemos que en un juicio de estas características llevamos todas las de perder.

No estamos en contra de Montecon; nos parece que era una empresa nacional que después se vendió y ahora es extranjera, con capitales canadienses, con capitales chilenos. Yo estuve en contacto con el muy amable director; no he tenido oportunidad de conocerlo personalmente, pero lo he invitado para que venga para acá. Creemos que tenemos soluciones para la empresa Montecon. No es la que quieren actualmente, porque la solución que se instrumentó por la ANP viola el artículo 72 y viola la Ley de Puertos; los permisos se deben otorgar por parte del Poder Ejecutivo.

A todo lo demás estamos abiertos. ¡Si nosotros queremos que estén todos los jugadores! No estamos en contra de un jugador contra otro. ¡Queremos que Montecon se quede! Nos interesa que se mantenga con una correcta base jurídica.

El señor presidente de la Administración Nacional de Puertos está instrumentando el llamado público, que se tiene que hacer, para que se presenten interesados en ser operadores portuarios.

El señor presidente de la ANP hará el llamado, me lo elevará, y con el presidente de la República firmaremos los permisos para que siga actuando Montecon con el respaldo del Poder Ejecutivo, que legalmente estamos obligados a cumplir.

No se trata de un permiso de la ANP cambiando un decreto, que es de tarifas, para darle espacios y usos portuarios a los contenedores. Eso está mal hecho.

Entonces, el presidente de la ANP va a *emprolijar* toda esta situación. Está haciendo el proceso acordado para luego decir: "Bueno señores, ustedes están actuando; no miramos para atrás porque no nos interesa. Miremos para adelante; para que sigas así debés tener un permiso, y estamos dispuestos a darlo".

Que se presente, que compita -¿no?-, que se publique y, una vez que se publique y se compita... No hay tantos operadores en el Puerto como para que se presente una feroz contienda.

Creemos que estos acuerdos -que todavía no hemos logrado, pero que estoy seguro que se pueden alcanzar- cambiarán el giro de esta situación en el Puerto. El lío no es adentro, es afuera del Puerto. Nosotros tenemos que buscar la complementarización de las empresas, no la guerra entre ellas. Queremos cambiar el criterio de que se vean como enemigos adentro del Puerto, mirándose el ombligo, y que la situación sea de permanente enfrentamiento.

Las palabras que leí en el Senado -esto también parecería que molestó a la empresa-, son verdad. En Chile, en Valparaíso, había una terminal y las autoridades del puerto de Valparaíso llamaron para una segunda terminal. Y en la segunda terminal no se le permitió estar a la empresa TCP -creo que se llama así-, donde está el grupo Ultramar, que es el grupo chileno donde también está en Montecon. Y los argumentos que se utilizan para desestimar y convencer a la administración de que no haga eso son los mismos que nosotros usamos acá.

Entonces, es muy difícil tener dos argumentos en función de donde estoy. Realmente, son temas que... Lejos está en mí molestar a nadie en esto. No es la intención. Es más, seguimos insistiendo en que queremos que la empresa se quede.

Mientras sigo hablando de otros temas voy a tratar de conseguir ese tipo de afirmaciones, que están mucho mejor argumentadas que las que puedo decir acá, y que las hace la misma empresa. Me gustaría conseguirlas para dar la información de cuál era la opinión de unos y otros. Quizás me la consiga el presidente del Puerto para que yo las pueda leer.

Esta situación, señor presidente, es el gran lío que hemos tenido en todo este tiempo y que, a mi juicio, está correctamente solucionado. No solamente hemos desestimado un juicio de US\$ 1.500.000.000, sino que hemos prorrogado –este concepto ustedes lo podrán mirar en el informe jurídico- la concesión por otros cincuenta años, como sí lo permite la ley. Y hemos obtenido US\$ 455.000.000, que es la inversión más grande que ha existido en la historia del Puerto de Montevideo. ¡US\$ 455.000.000 por 50 años! ¿Cómo podemos comparar esto, señor presidente, con lo que sucedió en el pasado? ¡Si se le pidió US\$ 35.000.000 por US\$ 17.000.000 de concesión! Y ahora nosotros estamos diciendo que va a haber US\$ 455.000.000. ¿Cuánto empleo? ¿Cuánto trabajo? ¿Cuánta oportunidad? ¿Cuánta inversión va a haber? Y ellos estarán obligados -esto se hace en los primeros cinco años- a conseguir los clientes para llenar esa playa de contenedores, conseguir las ganancias y amortizar parte de la ecuación.

Entonces, yo me preguntó, ¿esto licúa el porcentaje del 20 % del Estado? ¡No! Ah, ¿pero si no lo licúa, entonces el Estado tiene que ponerlo? ¡Tampoco! ¿Y cómo se va a hacer? Y el 80 % va, en este caso, a la empresa Katoen Natie, que va a sacar un crédito. Nosotros no estamos garantizando ningún crédito. Saca un crédito, y el patrimonio que tenga la empresa a lo largo de estos años -que es importante- lo volcará a la inversión. ¿Esto afecta las utilidades del Estado? No, no las afecta. Nosotros hemos acordado que las utilidades se repartan ahora. ¿Qué es lo que se va a repartir? El 80 % de las utilidades del Estado y de TCP se reparten en la ecuación que somos parte integrante: el 80 % para Katoen Natie y el 20 % para el Estado. ¿Por qué no el 100%? Bueno, porque se crea un fondo de reserva por cualquier contingente, como en cualquier otra empresa que es cuidadosa en el manejo de su plata. Así se acordó.

Quiere decir que vamos a tener entre US\$ 20.000.000 y US\$ 25.000.000 -más o menos- de utilidades, que estaban depositadas en Luxemburgo por toda esta situación de conflicto; no se repartían las utilidades hasta que no se aclarara la situación. Ahora se reparten las utilidades, que le vienen muy bien al Puerto para las obras que estamos haciendo, tanto en la playa de Capurro, en la terminal pesquera, como en las obras que están dentro de la Administración Nacional de Puertos, es decir, el viaducto famoso, que pasa por afuera, pero que está financiado por la ANP. Es una obra que rodea el perímetro del Puerto para terminar cerca de la Estación Artigas, bajando hacia la rambla portuaria.

El viaducto sale US\$ 140.000.000 y la terminal pesquera cuesta US\$ 110.000.000, que la hemos podido bajar a US\$ 92.000.000 después de rediseñar, porque realmente no teníamos con qué. Creo que es una buena gestión la que hizo la Administración Nacional de Puertos junto a nosotros -el subsecretario Olaizola y yo- de reducir US\$ 20.000.000, dinero que la gente no va a tener que poner en la terminal pesquera a través de la Administración Nacional de Puertos.

Si uno suma, son ciento cuarenta más noventa y dos. Bueno, las cuotas las está pagando el Puerto con mucho esfuerzo para cumplir con estas obligaciones, no viene con ningún atraso. Por suerte en estos momentos el Puerto está teniendo más actividad, lo que ha generado un mejor ingreso en términos generales. Pero estos veintitrés o veintidós -no sé cuánto será; haremos bien la cuenta-, nos vienen muy bien para tener el alivio financiero necesario y no tener que recurrir siempre abogadamente y postergar las inversiones que son necesarias en el Puerto. No se olviden que el Puerto está haciendo el dragado a 13 metros con fondos propios, o sea, que de 12,60 metros -que es con dragas portuarias- estamos llegando a 13 metros, que es lo que hemos acordado con la Comisión Administradora del Río de la Plata. Todo eso cuesta. Tener esta plata es realmente muy importante.

Pero si esto no fuera suficiente, diría que ese 20 % no es lo importante de esto y de lo que vamos a cobrar. ¡Al revés! Nosotros salimos de los problemas que tuvimos a través del invento de Alejandro Atchugarry, de poner el Estado socio de una empresa privada en una concesión. Fue muy buena idea porque salimos de situaciones hasta escandalosas que se dieron en esa época, de acusaciones entre las empresas. ¡Siempre fue un problema! Y Alejandro encontró esa fórmula de asociarse, pero no es lo mejor.

Me preguntaba el senador Bergara en el Senado de la República y yo le decía que tenía razón. Nosotros no somos partidarios de tener el 20 % de una concesión. Creemos que la Administración Nacional de Puertos es el ente regulador, es un servicio descentralizado regulador del Puerto. No puede regular y ser parte de la regulación, porque se va a regular a sí mismo. ¡Hay una contradicción en eso!

Hemos salido del tema de lo que rodeó en aquella época, en el 2000 y 2001, donde hubo acusaciones entre los empresarios. Lo mismo que..., pero más escandalosas que ahora, porque había acusaciones de todo tipo en aquel momento. Hemos salido de aquella cosa con esta solución, pero inclusive podemos tener la posibilidad de que el Estado no tenga ese 20 % y se venda a un tercero o a alguien que de alguna manera pueda tener interés en ser operador. No es lo que estamos planteando ahora, pero como me lo preguntó el senador Bergara y seguramente la pregunta puede estar en algunos señores senadores, digo claramente lo que pienso.

Yo sé que el presidente de la República también piensa lo mismo, al igual que el presidente del Puerto. Nada tenemos que hacer ahí, en el 20 % de la concesión. Debería ser con socios privados, con otros socios, pero no deberíamos estar en ese 20 % de la concesión. Si no, ¿por qué no estamos en la concesión de granos? ¿Por qué no estamos en la concesión que queremos hacer del puerto pesquero? Aquí no estará el Estado. ¿O en la posible concesión que pretende presentar Montecon como una iniciativa privada? No estamos en esa. Hemos salido. El Puerto tiene muchos intereses y nosotros queremos alejarnos de esos intereses, pero la ley y el decreto se tienen que cumplir. Y para nosotros este acuerdo nos garantiza que hay cumplimiento de la ley, que hay cumplimiento de las normas. Nos evitamos un juicio y conseguimos una excelente inversión.

Yo estoy muy contento y orgulloso de este acuerdo. Esto lo dije en el Senado y lo reitero acá con los señores diputados. Nos parece que es un gran acuerdo, una gran oportunidad para mirar cincuenta años para adelante y lanzar al Puerto a una competencia regional. Yo le tengo pavor, miedo, a que mañana el Puerto de Montevideo

se transforme en un puerto *feeder*, es decir, un puerto que abastece a otros para ser, de alguna manera, complementario de otro puerto. Tenemos todas las condiciones para ser el puerto central, el puerto de ultramar, el puerto de aguas profundas porque nadie puede llegar a la profundidad. ¡Podrán hacer todos los dragados que quieran, pero no pueden naturalmente llegar a los 14 metros! Nosotros sí, y a más también. Es muy difícil poder llegar, porque la naturaleza está de nuestro lado.

Ahora bien, ¿solamente porque somos un país más chico nos van a llevar a desconocer lo que la naturaleza nos dio? No; no estoy dispuesto. Eso sí es soberanía; eso sí es hablar de país y defender la soberanía, defender el Puerto de Montevideo y que sea no lo que está haciendo adentro, sino lo que hace afuera, como compite afuera: con bajos costos, con buena profundidad, con naturaleza. ¡Nosotros no estamos haciendo nada artificial! Estamos actuando a favor de la corriente natural de la geografía de nuestras costas y nuestros ríos. Entonces, señor presidente, estoy plenamente convencido de que este es un gran paso a favor de transformar el Puerto de Montevideo en el gran puerto hub del cono sur, de que sea el puerto más competitivo. Entendemos las ansiedades del sector exportador y del sector importador, que vienen desde hace tiempo, y quieren ya las rebajas, pero la competencia dura que ha tenido el puerto durante estos quince años no ha llevado a bajar tarifa. A veces se dice: "La competencia es mejor". ¿Es mejor en qué? ¿No hubo competencia en estos quince años? ¡Sí! ¡Feroz! ¡Durísima! ¿Y qué pasó? Estamos 300 % arriba de otros puertos en la región. ¿Entonces? ¿No tenemos la prueba? ¿No está la prueba de lo que pasó en quince años?

Quiero hacer otra pregunta, con respecto a algo sobre lo que también quiero reflexionar, descontando que acá existe el interés común de mirar hacia adelante, hacia el futuro, sobre todo procurando tener el mejor puerto de sudamérica. ¿Cuál era la alternativa? ¿Ir a juicio? ¿Eso era una alternativa? Para mí no. A mí me desesperaría estar ahora en el piso octavo del Ministerio de Transporte y Obra Públicas mirando por la ventana cómo el puerto languidece, sin ninguna inversión, porque hay desconfianza, esperando que los abogados vengán a contarnos cómo fue el juicio en Estados Unidos. ¿Ese panorama? ¡Ah, no! No me parece que sea una alternativa. Seguramente, habrá gente que diga: "Podrías haber hecho un mejor acuerdo". Es de recibo. Eso sí es de recibo, pero el camino no es mirar de brazos cruzados el Puerto mientras perdemos competitividad en la región, competitividad con puertos cercanos; no es ver cómo perdemos la competencia, para transformarnos en puerto subsidiario de otro. Yo no hablo de guerra; no me gusta hablar de guerra de puertos, como se ha hecho, sino de competencia sana, de complementariedad. El sector exportador no se imagina que eso puede pasar porque están dedicados a ser empresas y a exportar. No sé qué costo puede tener mañana un exportador de lo que sea en Uruguay, pero tiene que pagar servicios acá y después en otro puerto más para salir a ultramar: dos costos; dos tarifas. Por eso, señor presidente, para mí esa era la alternativa.

Yo acepto las objeciones que se han hecho. Nosotros creemos que actuamos de forma jurídicamente correcta y, sobre todo, en pos de los intereses del país. Creemos que lanzamos el Puerto de Montevideo a la competencia; confiamos mucho en todas sus autoridades. Pensamos que nuestra visión portuaria es correcta, que está respaldada, incluso, por gente de la academia, que no es cercana a nuestras ideas políticas, pero entiende que es una medida adecuada al momento. Creemos no perdemos tiempo, porque a partir de que se termine el proyecto ejecutivo este año, vamos a generar una inversión sostenida que va a generar empleo, esperanza e inversión en un puerto que estamos potenciando.

Esa es nuestra opinión, señor presidente. No sé si los compañeros de la delegación que me acompañan quieren agregar algo. Juanjo Olaizola sabe mucho más de puertos que yo, como le he dicho al señor presidente ha estado en el Puerto-; el señor presidente de la Administración Nacional de Puertos, también. Ellos pueden ser mucho más ilustrativos que yo en cuanto al detalle de muchas de las medidas que hemos tomado, pero estamos plenamente convencidos de que esta es la decisión correcta. Quizás se nos pueda probar lo contrario; hasta ahora no ha pasado, pero estamos abiertos a escuchar todas las opiniones para saber cuál es el camino correcto que hay que tomar.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Saludo a la delegación, aunque ya lo he hecho personalmente. Obviamente agradecemos la información que se nos ha brindado sobre este particular.

Es razonable que estemos en más de una sesión del Parlamento atendiendo el tema del Puerto de Montevideo. Siempre digo que este país explica su razón de ser por el puerto; lo dicen los historiadores, no solo yo...

(Interrupción del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.- Hilaridad)

—Es así. Si uno va a la historia, la explicación de que exista la Banda Oriental y después el Uruguay está fundamentalmente ligada al Puerto. Por lo tanto, cualquier situación que afecte, de una manera o de otra, al Puerto de Montevideo o a su sistema nos debe preocupar enormemente, y debemos prestarle una particular atención, más allá de que nos especialicemos o no en el tema.

Quiero aclarar que nuestra posición, desde el punto de vista ideológico, no es negativa hacia la empresa que está hoy haciendo el acuerdo con el Estado uruguayo, y tampoco lo es, obviamente, hacia las inversiones, que son imprescindibles y necesarias; y nuestros quince años de gobierno lo demostraron. Usted lo señalaba, señor ministro, y nosotros tenemos la misma actitud: nuestra posición es neutral en cuanto al conflicto entre empresas. No nos volcamos hacia una o hacia otra. Nuestro único interés es el del Uruguay. Las empresas juegan, naturalmente, dentro del Estado de derecho que hoy tenemos con sus intereses comerciales y empresariales, obviamente, también en las situaciones de conflicto; eso es natural en este ámbito y en otros, y lo hemos vivido.

También tengo claro porque desde la Comisión de Industria, Energía y Minería hemos seguido muchas veces el tema del Puerto de Montevideo que la relación de la empresa Katoen Natie con el Estado uruguayo no ha sido fácil. No cargo negativamente sobre la empresa en este sentido; es natural que entre los Estados y las empresas de este porte a veces muchos más grandes haya siempre una relación de cierta tirantez cuando hay situaciones de conflicto. No es la primera vez que esta empresa amenaza con juicios al Estado; lo ha hecho en más de una oportunidad. A mí, por ejemplo, siempre me resultó negativa esto sí lo tengo que decir la retención de utilidades como un elemento de fuerza desde mi punto de vista ilegítimo contra el Estado uruguayo, pero se soportó, y no solo durante un gobierno, sino en dos se intentó negociar. Eso sí me genera una actitud de rechazo, porque ahí estaba en juego el interés nacional, y los legítimos dineros de todos los uruguayos y las uruguayas estaban retenidos por una situación de fuerza que la empresa le imponía al Estado por el litigio que ustedes señalaban.

Estamos hablando de cifras que impactan, ¿verdad? Hablamos de US\$ 1.500.000.000 en un posible juicio al Estado. Yo he escuchado opiniones que desestiman

absolutamente esa cifra, pero sabemos que habitualmente se pide más de lo que luego se puede lograr. Se habla de una inversión de más de US\$ 450.000.000 también parece una cifra impactante y de un acuerdo de más de cincuenta años. Eso es lo que a mí más me impacta, y sobre eso me quiero concentrar. Yo ahora miraba esta sala y pensaba que, tal vez, la taquígrafa y alguno más, pueda estar vivo al final de esta historia para contar si estuvo bien o mal el acuerdo; el resto, difícilmente estemos para contarlos. Once gobiernos van a pasar antes de que termine este acuerdo, contando el que tenemos; por lo menos dos generaciones. ¡Es demasiado! Por eso, nos preocupa, y tratamos de ir al fondo del asunto, porque se parte o se partió de un supuesto: que el Estado va a perder el juicio. Es cierto: ustedes señalaron elementos que, objetivamente, parecen señalar ese posible destino. También sabemos que en los juicios no todo está perdido a priori, y que aquello que al principio parece una derrota, luego, abogados hábiles lo transforman en victoria. Uruguay tiene experiencia en ese sentido, en enfrentarse a poderosos que, en principio, parecen tener todas las cartas en su mano y luego el destino demuestra que va por otro lado el resultado. Por eso me preocupa ese análisis que, insisto, puede tener elementos objetivos, pero me llama la atención que se parta de ese análisis para hacer el acuerdo.

No voy a plantear preguntas, sino dudas.

He leído en las versiones taquigráficas del Senado con mucha atención tanto las preguntas que se realizaron como las respuestas que el Ministerio proporcionó en las dos sesiones. Debo ser sincero: algunas dudas se me aclararon; otras las mantengo en esos términos, no como crítica, porque nuestra actitud es constructiva. Quiero señalar porque hemos sido siempre muy cuidadosos, también cuando éramos gobierno que nuestra actitud nunca va a ser la de generar alguna condición que pueda perjudicar al Estado en situaciones luego del litigio. Hay que ser cuidadoso cuando uno se expresa en este tipo de comisiones, sabiendo que luego se pueden utilizar sus palabras en otro sentido, que vaya en contra, justamente, de lo que todos defendemos, que es el interés nacional.

Vuelvo a lo que decía sobre la cifra de inversiones. Parece muy importante. Claro, cuando uno la extiende en el tiempo, no parece tan trascendente, tan impactante. Sinceramente, señor ministro puedo estar equivocado-, lo que más me preocupa es cómo esa inversión puede tener un impacto, porque según tengo entendido por el acuerdo que leí, el concesionario dispone en qué momento realizarla. Pero, a su vez, estamos en un mundo que se transforma permanentemente. Es imposible imaginar las tecnologías vinculadas al transporte, al comercio exterior y al manejo de puertos de acá a cincuenta años. ¡Son inimaginables!

Usted señalaba hace unos instantes, y yo comparto, que el Puerto de Montevideo tiene, por naturaleza, condiciones extraordinariamente favorables con relación a otros puertos de la región, pero eso no significa ninguna ventaja en el largo plazo, si no comprendemos que las tecnologías van avanzar de tal manera que, tal vez, las ventajas naturales queden licuadas y que, además, estamos en un mundo de relaciones internacionales. Ahora pensamos dragar a 14 metros, y tenemos un conflicto con Argentina. Entonces, la naturaleza no está en nuestras manos necesariamente. La naturaleza está condicionada por los acuerdos que hemos firmado como país. Por lo tanto, el puerto de aguas profundas no es el Puerto de Montevideo, imaginando lo que, aparte, ya está pasando con los grandes buques. 13 metros de calado alcanzan para algunas cosas, pero no para lo que realmente vamos a precisar en el futuro. Insisto en que el calado más profundo está condicionado al Tratado del Río de la Plata, que nos obliga a negociar con Argentina, la que –en este caso sí lo digo desde el principio de la

historia ha tenido una guerra de puertos con Montevideo, y no han abandonado sus aspiraciones bélicas comerciales; lo aclaro por las dudas. Por lo tanto, la cifra de inversiones es importante, no lo voy a negar, pero no me resulta tan impactante cuando la prolongo en el tiempo.

Tengo una duda: ¿cómo inciden en esta cifra de US\$ 450.000.000 los aportes que el Estado tiene que hacer como accionista → son dudas, insisto-, las exoneraciones que juegan a través de la Ley de Inversiones o las pérdidas que esto puede generar? Hasta ahora, hemos hablado de las ganancias y de posibles puestos de trabajo, pero yo creo que también puede haber riesgo en relación a los puestos de trabajo de empresas directas o indirectas por la acción -corre por mi cuenta lo que voy a decir- casi monopólica que se le genera a la empresa Katoen Natie a partir de este acuerdo. Creo que se está generando, por la vía de los hechos, un monopolio privado en el puerto que, a su vez, desde mi punto de vista -puedo estar muy equivocado, insisto-, genera una situación de absoluta desigualdad con la ANP, más allá de lo que dice la Ley de Puertos. Todos sabemos que la Ley de Puertos, al igual que todas las leyes, se confronta con la vida, y cuando una empresa adquiere el poder y la capacidad que está adquiriendo esta con este acuerdo, unido ello a sus antecedentes en materia de su relación con la ANP, se me genera más que una duda con respecto a cuál va a ser esa relación, y si la ANP podrá jugar el papel rector que le establece la ley; tengo mis serias dudas. A su vez, una empresa de estas características y con estas condiciones tiene un papel fundamental en el comercio exterior, que puede ser positivo, sí, pero se transforma en una llave para el comercio exterior, con una capacidad de decisión que me genera también las dudas.

Por otra parte, es cierto que el Puerto de Montevideo necesita inversiones, y bienvenidas sean. Está bien que haya un proyecto a diez, veinte, treinta o cincuenta años que lo haga crecer, pero hoy en día la operativa portuaria está lejos de tener su nivel máximo. Es más: esta empresa no había cumplido. Ese era un elemento que yo pensé que el Estado uruguayo iba poner arriba de la mesa de negociaciones. Los últimos tres años no cumplió con lo que la ley establecía, por ejemplo en cuanto al volumen mínimo de operación, lo cual la ponía al borde que se configurara una causal de rescisión del contrato. Entonces, ante los errores probables que se hayan cometido en el pasado que ponían en condición desfavorable al Estado la empresa tenía elementos de debilidad notorios para la negociación. Pregunto si esto se puso arriba la mesa para llegar al acuerdo.

Insisto, el argumento del juicio y la cifra que se manejó, inclusive con exposición pública, diciendo que salvamos al país de pagar US\$ 1.500.000.000, son discutibles. La otra duda que tengo es si no estamos expuestos a otro juicio de otra empresa. Si eso sucediera estamos hablando de hipótesis, continuaríamos un camino similar de negociación, comprometiendo por un largo plazo aspectos que para mí -es obvio que no es la impresión del ministro, porque lo dijo claramente- generan compromisos a la soberanía nacional. Reitero, es una impresión personal.

No quiero robar mucho tiempo. Voy a seguir precisando algunas cosas.

Tengo una duda, señor ministro, porque no hemos podido acceder a la información correspondiente -es probable que podamos hacerlo a partir de esta comparecencia-, y es cuáles son los argumentos jurídicos en que se basó el Poder Ejecutivo para tomar esta decisión. Usted mencionó algunos, pero en mi experiencia de quince años como legislador -ahora un poquito más-, atendiendo otras leyes, he visto muchas veces cómo

los informes jurídicos de gente muy capacitada y que respeto profundamente estaban muy ligados a quien contrataba. Podría dar el ejemplo de la Ley de Medios. Recibimos innumerables informes jurídicos de juristas renombrados, de prestigio todos contratados por los medios de comunicación, y obviamente todos eran favorables a los medios de comunicación. El Estado no había conseguido ningún jurista de ese nivel quiero aclarar-, y era un gobierno nuestro. Pregunto si en este caso el Estado tuvo informes jurídicos independientes de los actores que estaban vinculados, que justificaran este acuerdo que se logró. Es una duda; es una pregunta.

Otra duda que tengo es cómo condiciona la política de puertos del Uruguay, si es que de alguna manera lo puede hacer, este acuerdo que se hace con la empresa. ¿Se ha desechado o se tiene en cuenta la posibilidad futura, no inmediata -no hay condiciones ahora, me parece, desde el punto de vista de las inversiones-, de que exista un puerto aguas profundas? Porque, vuelvo a insistir, el Puerto de Montevideo, desde mi perspectiva, no es el puerto de aguas profundas que el Uruguay necesitará en el futuro inmediato, tal como se viene dando el desarrollo de los barcos. La pregunta es si hay algún elemento que condicione, en este acuerdo, esa posibilidad de desarrollo de otras opciones que, necesariamente, van a surgir. Y si surgieran, cómo afectaría los cálculos que se han hecho para estimar las inversiones y el desarrollo del Puerto de Montevideo? Supongo que eso se puso arriba de la mesa.

Por lo tanto, como ve, señor ministro, no voy a abundar en otros temas, porque hay mucho material en las versiones taquigráficas de las comparecencias en el Senado, pero no puedo dejar de preocuparme por este acuerdo. Desde otra perspectiva esto no es ideología; es un análisis tal vez desde la ignorancia de muchos aspectos, porque uno no es especialista en esto y aplicando simplemente el sentido común como seguramente muchos ciudadanos y ciudadanas de este país lo estén haciendo en este momento-, creo que justificar un acuerdo de cincuenta años es difícil si no tenemos más elementos de juicio que los que se han expuesto hasta ahora en los ámbitos parlamentarios.

Simplemente quería señalar estos aspectos, señor presidente, más allá de que podamos luego seguir abundando en cuestiones más específicas a medida en que se desarrolle el debate.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a pedir autorización a la Cámara para seguir reunidos, ya que a la hora 16 comienza la sesión ordinaria.

SEÑOR REPRESENTANTE CAGGIANI (Daniel).- También me sumo a la bienvenida tardía a la delegación, a todos los viejos conocidos, amigos de esta Casa. Además, el señor ministro Heber es el parlamentario no más viejo, sino el que tiene mayor cantidad de años en esta Casa, hay que decirlo bien- ; Juan José Olaizola fue compañero de esta Comisión, y es un amigo; Curbelo fue, además, edil; Casulo también, y al Mono Capretti le puedo decir el Mono, porque también lo conozco. Así que acá estamos, entre conocidos, y me parece que está muy bueno también el intercambio que se está dando. Creo que es muy importante esta temática que estamos conversando.

Yo comparto básicamente el tono y las preocupaciones que planteaba el señor diputado Varela. Sin duda, este es un tema estratégico, fundamental, que tiene que ver con la soberanía del país y que hace, nada más y nada menos, que a la puerta de entrada de nuestro país. En el mundo, los diferentes gobiernos nos presentamos internacionalmente como el punto de entrada a la región, y por suerte estamos acá; somos el ingreso a la Cuenca del Plata y estamos en una de las principales hidrovías del

continente americano. Sin duda, tenemos una vocación muy importante en ese sentido y, además, estamos conversando sobre uno de los elementos que, inclusive, ha sido una señal distintiva del gobierno nacional del año 1990, con el doctor Luis Alberto Lacalle, y que después se ha convertido en una política Estado, más allá de que nuestro propio partido, en su momento, no acompañó esta iniciativa. Pero en los sucesivos gobiernos, tanto colorados como frenteamplistas, se acompañó y se profundizó este proceso de tener un puerto hub como bien decía el ministro-, un puerto que, sobre todo, sea bastante competitivo en la región, que sea complementario en un sistema nacional de puertos, que pueda complementar los puertos fluviales, y de que como bien decía el diputado Varela-, algún día, contemos con un puerto oceánico de aguas profundas, que es un viejo anhelo de todos quienes entendemos que esto tiene que ver con una visión estratégica del país, que trasciende fronteras ideológicas. Me parece que, en cierto sentido, hay que ver cómo seguimos en ese tema, pero también es verdad que estos temas tienen sus tiempos, sus inversiones, su maduración, y creo que va a ser motivo de discusión y de trabajo para otro momento.

Quienes conocemos al ministro Heber antes senador sabemos de su ímpetu, de su trabajo, de su vocación, de su enamoramiento por la acción de política real, de su conocimiento. Hoy lo oía hablar de cada rincón del país, de sus rutas, y creo que sin duda eso es un plus en la tarea que realiza con esta vocación que es muy importante como ministro de Transporte y Obras Públicas en un momento complicado, porque le tocó ser ministro cuando no hay recursos. Uno se preparaba con otra lógica y, creo que en ese sentido a veces ahí también uno tiene determinadas exigencias, no solo desde el punto de vista ministerial, sino del país. Es decir, hay que ver cómo seguimos desarrollando inversiones, en este caso de infraestructura, para bajar los costos de competitividad y lograr que nuestros principales productos de exportación ingresen a muchos mercados, con nuestros principales competidores. Y sabemos que en eso la cuestión logística juega un papel muy importante, y los Estados latinoamericanos tenemos un rezago muy importante al respecto. Por lo tanto, creo que este es un tema central, y por eso, por lo menos en este sentido hubiera esperado otro tipo de discusión, para ayudar al gobierno a decidir algo que también nos tocó afrontar en el nuestro, que es cómo resolver estos grandes problemas que a veces tienen los Estados con empresas privadas, empresas transnacionales que son gigantes, colosos.

Quienes conocemos el papel actual de esta empresa en el mundo yo he tenido la oportunidad de estar en Bélgica, en el puerto de Amberes y conocer la realidad de esta empresa-, sabemos que los Estados a veces tienen dificultades para establecer negociaciones defendiendo los intereses nacionales. Quizás lo más oportuno hubiera sido contar menos con otras ayudas y, sobre todo, con mayor nivel de contacto entre los diferentes actores políticos, tanto de la oposición como del propio gobierno, a los efectos de tener una mayor espalda. Por eso la primera pregunta es por qué firmó usted solo el acuerdo. Sin duda, lo hace desde la responsabilidad que le toca, desde la convicción, pero uno ve que en otros acuerdos que ha tenido el Estado con empresas transnacionales para lograr inversiones importantes, las firmas siempre van sucedidas del ministro o los ministros del ramo, y del secretario o el prosecretario de la Presidencia. A veces me coloco en esa posición, y digo: "Bueno, son responsabilidades fuertes que hay que asumir". Esa es una pregunta bien concreta, que me parece importante desde el punto de vista institucional, porque las copias del acuerdo que hemos recibido son hojas membretadas de la Presidencia de República Oriental del Uruguay, y no encontramos la firma del secretario ni del prosecretario, y me parece que también es un elemento por lo menos para conocer. Capaz que es una decisión institucional, pero no me parece menor.

Yo no soy miembro de esta Comisión en este momento, pero comparto parte de las preocupaciones que planteaba el señor diputado Varela, y creo que son muy importantes. Yendo más a cosas concretas, por lo menos por la información que nosotros tenemos, considero que este es un mal acuerdo para el Uruguay. Esa es una opinión personal; no quiero incorporar el posicionamiento de los demás integrantes de la bancada del Frente Amplio. Creo que podría haber un mejor acuerdo, si es que debiera haber alguno con respecto a esto, más allá de que me parece importante conocer también cuáles son los estudios jurídicos que analizaron este posible juicio o este posible diferendo internacional. Por lo que tengo entendido, solamente se estaba en etapa de relaciones amistosas, cuando se cruzaban cartas no sé si se dice así en términos jurídicos-, me parece que no había llegado a generarse una demanda en el tribunal arbitral correspondiente. Sin duda, creo que eso también es importante, porque ahí se empiezan a conocer los fundamentos más concretos acerca de las demandas Curbelo es abogado; debe saber un poco más de este tema-; hasta ese momento, no había más que intenciones. Me genera un poco de suspicacia, no por nosotros, sino por la empresa, que presentó a mediados de octubre, justo cuando se estaban por resolver las elecciones nacionales, y en febrero, justo cuando estaba por cambiar el gobierno, las dos solicitudes de mediación. Seguramente, la empresa tendrá su porqué. Tengo entendido que en la primera carta no presentó el monto total de la demanda que solicitaba; en la segunda, aparentemente sí.

Yo creo que es un mal acuerdo, porque en cierto sentido establece muchas obligaciones para el Estado y muy pocas para la empresa. Es decir, es un buen acuerdo para la empresa; me parece que es un mal acuerdo para el Uruguay. Seguramente, esto puede ser motivo de debate y después vamos a poder especificar qué cosas nos parecen importantes y, sobre todo, resaltar el sentido, pero hay dos o tres temas que me llaman la atención. Si uno lee todo el conjunto del acuerdo y, sobre todo, los anexos, termina de preguntarse si este es una extensión del contrato original o una nueva concesión hecha mediante un acuerdo transaccional como se llama desde el punto vista jurídico-, que notoriamente cambia la naturaleza de la concesión original establecida en el artículo 20 de la Ley NC 17.243, que citaba el señor ministro. Me parece que, sin duda, ahí hay un problema más complejo, porque si se cambia la naturaleza de lo que se quiere extender, puede ser más complicado para los intereses nacionales. ¿Por qué? Puesto que se hace sin un proceso competitivo, a sola firma, y creo que eso es complejo para el Uruguay, porque el Estado uruguayo en general ha tratado de no actuar de esa manera, y la Ley de Puertos ha sido, en ese sentido, una necesaria construcción institucional que ha permitido tener y mantener una sana competencia y, sobre todo, la concurrencia de diferentes actores privados en el Puerto. Me parece que eso es un elemento importante.

Yendo más a cosas concretas que tienen que ver con esto, el señor ministro, en la exposición de motivos hablaba de que el pecado original que originó un juicio de esta envergadura y, sobre todo, la posibilidad de perder, fue un decreto de 2008; no me acuerdo del número, pero seguramente Curbelo lo debe conocer. Es un permiso del año 2008, que se fue instrumentando hasta el año 2019, y nunca hubo un problema por lo menos desde el punto de vista de su operación. De hecho, creo que el actual presidente Curbelo fue vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos entre los años 2017 y 2019, y nunca se dejó constancia en actas por parte de la oposición de ese momento que ese era un decreto que incumplía las disposiciones de la Ley de Puerto. Quizás sea una pregunta, porque capaz que estoy mal informado, pero me interesa conocer esa opinión, porque es importante.

Quería plantear algún aspecto más que hace a este tema. ¿Cuáles son los fundamentos jurídicos por parte del Estado uruguayo que significan que El decreto es básicamente el mismo desde que se estableció el régimen de puerto libre, y creo lo único que se estableció fue el desarrollo del concepto de almacenaje, que es lo que nos permite hoy tener en el Puerto de Montevideo y en las zonas adyacentes esos automóviles, esa cantidad de molinos de viento que hubo cuando se construyeron, porque son mercaderías que no estaban consideradas cuando se creó la Ley de Puertos Entonces, ¿cuál es el fundamento jurídico que, a partir de considerar esa figura de almacenaje, termina desatando esta situación en la que se establece un nuevo régimen jurídico de manera directa y un monopolio, a partir de las modificaciones del Reglamento General de Atraque de Buques que el propio acuerdo permite?

Quiero preguntar dos o tres cosas más, sumándolas a las consultas que hizo el señor diputado Varela. ¿Qué efecto jurídico entienden que puede tener que se incorpore al acuerdo, desde el punto de vista de los anexos y de su fundamento, el Reglamento General de Atraque de Buques? Tengo entendido que, hasta ahora, es una potestad de la ANP, que también establece una coordinación con los actores privados para valorar posibles consultas con el fin de ver si hay mejoras para hacer, y después eso tiene un procedimiento administrativo que termina en un decreto presidencial. Pero si uno lo pone dentro de un acuerdo transaccional con una empresa trasnacional, ¿de ahora en más, para hacer lo que se hacía antes mediante una potestad soberana de la ANP y del gobierno nacional le deberíamos consultar a la empresa Katoen Natie, al contratista o cómo se llame en este caso, tal vez "compañías KNG"? Esa es también una pregunta concreta, que me parece importante.

Quiero terminar con esta precisión. Sin duda, el efecto jurídico que se puede generar con este acuerdo comparto lo que decía el señor diputado Varela es bastante complejo y, sobre todo, todavía bastante poco asumido. Me gustaría saber si ustedes han hecho las proyecciones económicas de qué ingresos podrían generar al Puerto de Montevideo este nuevo contrato y esta nueva licitación que se está dando de manera monopólica y, sobre todo, de las problemáticas que se podrían generar en función de la posible no concurrencia de otras empresas que hoy tienen casi el 60 % del mercado de los contenedores en el Puerto de Montevideo por lo que tengo entendido y que, además, generan movimientos por más de US\$ 40.000.000 de ingresos para el Estado uruguayo, a partir de lo que retribuyen por cantidad de trabajo, cantidad de remuneraciones, cantidad de permisos que se le presta a la ANP.

La última pregunta es si tienen previsto no está en el acuerdo, pero capaz que lo podían haber conversado, y a nosotros nos interesa mucho, porque es un tema importante en este momento donde hay falta de trabajo algún tipo de iniciativa con respecto a los posibles puestos de empleo que se pierdan en caso de que no se permita a la actual empresa que está trabajando en los muelles públicos seguir operando como lo está haciendo ahora. Tengo entendido que tiene alrededor de cuatrocientos trabajadores directos y setecientos indirectos en total. Por lo tanto, creo que también es importante por lo menos conocer eso.

Nada más.

Muchísimas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Quiero solicitar un intermedio de cinco minutos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

____ Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a intermedio.

(Es la hora 16 y 12)

____ Continúa la reunión.

(Es la hora 16 y 25)

SEÑOR REPRESENTANTE LUST HITTA (Eduardo).- Gracias, señor presidente y compañeros de la Comisión, que me permiten estar acá. Agradezco también al señor Ministro y a toda su delegación.

He escuchado atentamente lo que refiere al Puerto y las reflexiones de los diputados que me precedieron, que además de algunas preguntas atinadas hicieron ciertas consideraciones sobre el tema.

Formo parte de la coalición; un día le dije a un ministro: "Nosotros estamos para ayudar" y él me dijo: "No se nota", pero se lo dije en el buen sentido. No me estoy refiriendo al ministro de Transporte y Obras Públicas. La trayectoria del ministro Heber fue puesta de manifiesto por ustedes; y yo la reconozco también. Me pongo en el lugar de un ministro que tiene que tomar una decisión tan importante, que se extiende por tantos años, que cargará sobre sus espaldas, porque fue el que firmó. ¿No? ¿Por qué firmó él? ¿Por qué no firmaron otros? La firma de los contratos, a veces, la resuelve el Consejo de Ministros; incluso, a veces delega o designa a funcionarios honorables, pero de menor jerarquía, y han firmado contratos grandes.

Yo no tengo experiencia parlamentaria, pero mi presencia y mi inquietud tienen que ver con mi experiencia en materia de contratos que ha firmado la República; no hablo de país, pero entiendo que está bien dicho también. Incluso, una de las causas por las que tal vez estoy acá y que me dio cierta presencia fue la crítica a esos contratos que para mí fueron muy desastrosos para la República. Me refiero, puntualmente, a UPM; no voy a hablar de UPM, pero lo tengo que traer a colación. El plazo de cincuenta años de UPM que a todo el mundo sorprendió, es el mismo que el del Puerto ahora. Incluso, me informé a nivel internacional, porque me chocaba, y tengo de buena fuente que en las inversiones portuarias no es descabellado un plazo de cincuenta años; de lo contrario, no hay inversiones.

Con respecto a los informes jurídicos que preocupan, a mí también me preocuparon y lo hablé con el ministro personalmente; para mí es una preocupación, pero la verdad es que a esta altura creo que es una práctica. En este caso hay un informe jurídico, pero me acuerdo que en las circunstancias de UPM hice pedido oficial al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, al Ministerio de Economía y Finanzas, al Ministerio de Transporte y

Obras Públicas y al Ministerio de Ambiente para que nos hicieran llegar los informes jurídicos para el contrato de UPM, y los cuatro ministros nos contestaron que no hay informes. Incluso, la ministro de Economía y Finanzas dijo –me llamó la atención la redacción-: "luego de una exhaustiva búsqueda". Usó el vocablo "exhaustivo" para decir: "Nosotros no tenemos informes". Esto, tal vez, sea una carencia muy grave de la Administración pública, que por lo visto es lo que se venía haciendo. Acá hay un informe, que después veremos.

Esas contrataciones a tan largo plazo me preocupan como les preocupa a los señores diputados de esta Comisión por lo que Uruguay compromete. Tenemos el antecedente muy malo de UPM y eso es lo que me llevó a interesarme en este tema.

En la facultad nos enseñaban, antes de recibirnos -acá hay abogados- que el abogado le decía a su cliente: "Usted dígame la verdad a mí, porque para mentir estoy yo". O sea que las cifras se inflan. Entonces, el propio Ministro, cuando nos hablaba de las utilidades que iba a cobrar el Estado, si uno las anualiza claramente nunca se va a llegar a 1.000, porque no son US\$ 1.500.000.000, son US\$ 1.786.000.000 exactamente. Esto quizá lo podamos ver con más tranquilidad.

Creemos que el ministro tal vez haya hecho lo que pudo; siempre va a estar la duda de si no se pudo hacer más o si la decisión de no ir a juicio fue la justa. Si hubiéramos ido a juicio, capaz que se ganaba o se perdía por mucho menos. Eso nunca lo vamos a saber, porque ya no fue así. Lo que sé es que mucho de lo que se le imputa a esta negociación, es un calco de las negociaciones anteriores. Eso nos da cierta visión de que ese parece ser el estilo.

Quisiera saber la opinión del señor ministro en cuanto a una situación que le voy a plantear. Es una duda que agradezco me responda.

A mí las empresas no me interesan –lo digo en el buen sentido-, yo me reuní con ellas. Hay informes del doctor Durán Martínez que es un gran jurista, pero, además, es abogado de una de las empresas; entonces, siempre está eso del interés directo. Las empresas buscan su beneficio, es lógico, se mueven por un interés; no les interesa el Uruguay, no vienen a hacer beneficencia, y nosotros no queremos que la hagan. Ellos vienen a buscar su lucro, y eso es lo que mueve el planeta: el lucro.

Hago esta reflexión, tal vez de apoyo a la gestión en las condiciones en que se hizo. También digo lo siguiente –y lo señalé en otro ámbito-: a la empresa belga se le terminó la paciencia después de nueve años de negociar, según me dicen, cuando asumió el nuevo gobierno; o sea que el gobierno anterior lo fue llevando. También es algo para considerar.

El Ministerio revocó resoluciones administrativas con esos permisos precarios, y eso está dentro de las competencias del Ministerio: puede revocar una resolución administrativa siempre y cuando considere que es ilegal, no si es por falta de mérito, que no fue el caso. Consideró que eran ilegales, que no generan derechos adquiridos y la dejó sin efecto. O sea que ahí hay una actuación tratando de acomodar las cosas, no sé si bien o mal, pero fue lo que se trató de hacer.

Mi inquietud es la siguiente, y quería recibir una opinión, porque no creo que haya una respuesta definitiva. La Ley de Puertos en una parte de su redacción habla de los servicios que se presten en régimen de libre concurrencia. Por esa forma en que está

redactada uno entiende que hay otros servicios que no se prestan en libre competencia; o sea que están las dos opciones. Cuando no hay libre competencia, hay monopolio.

Voy a hacer mi pregunta después de esta introducción un poco larga. También un artículo de la Ley de Puertos dice que no se podrán otorgar concesiones, hacer contratos –utiliza una serie de sinónimos- que impidan la libre competencia. Es decir, la Ley de Puertos –que fue una gran ley, muy importante- lo que buscó fue que en el Puerto hubiera libre competencia. Cuando no hay libre competencia y hay monopolio, se puede hacer por ley y con un quórum alto. Mi pregunta es si este contrato –lo tengo acá con el informe que me acaban de facilitar-, por la vía de los hechos, cuando dice que la empresa belga tendrá la exclusividad de todos los servicios de contenedores, etcétera, y si no fuere capaz de atender la demanda, irá otro operador portuario –o sea, el barco tiene que obligatoriamente ir a su muelle, y si usted no lo puede atender, aunque con esa infraestructura que va a hacer, seguramente lo va a poder hacer–, no va a crear por un decreto un monopolio no legal, sino de hecho. Quiero saber si el Ministerio tuvo en cuenta que ese monopolio de hecho, que pudiera ser defendible, podría dar pie a que la otra empresa –que no le interesa Uruguay ni los uruguayos; viene a llevar sus beneficios- nos embarque en otro juicio, que evitemos un juicio y entremos en otro. Es decir, mi pregunta es si el Ministerio previó la posibilidad de que esa forma de contratar y la redacción que se le dio no nos llevó –no intencionalmente, sino como consecuencia– a crear una situación monopólica para la empresa Katoen Natie en detrimento de la otra, violando lo que la ley dice. La columna vertebral de la ley es la libre competencia, y además se aprobó en un período de gobierno en el que se promovió la libre competencia en todo sentido.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan).- Antes que nada quiero reconocer la dialéctica del señor ministro en cuanto a su exposición sobre la historia y el entorno en que se creó la Ley de Puertos. Dentro de eso, está claro que muestra una postura política de afianzar y defender la ley.

Quien habla estuvo en contra de esa ley, como también estuvo en contra de la Ley Nº 17.243 de urgencia, pero no es este el ámbito para discutir eso. Ya pasó, de la misma manera que la ley de inversiones; son cosas que ya fueron hechas, hay que ver cómo uno encauza los temas.

La relación de Katoen Natie con la ANP, en muchos aspectos, fue conflictiva. En el año 2012 comienza a no cumplir con lo mínimo, y en los últimos tres años llega a una instancia en la cual ameritaba –ya llevaba dos una rescisión del contrato. Faltando diez años para culminar la concesión, y ante este antecedente, ¿por qué no se siguió analizando este tema en el proceso, antes de llegar a este tipo de acuerdos? Esto trae a la memoria lo que yo preguntaba hoy. Me refiero a la Estación Central y al grupo Glenby S.A. que hizo la demanda por US\$ 1.000.000.000 en función del no cumplimiento del contrato. Se dio previamente a que el Banco Hipotecario iniciara un juicio de rescisión del contrato con Glenby S.A. y el presidente de Saduf, por su cuenta y desobedeciendo la orden del Banco Hipotecario –estoy hablando de 2004 a esa fecha- retiró esa demanda y habilitó esto.

Son situaciones distintas, pero si en aquel momento se hubiese planteado: "Bueno, nosotros vamos por US\$ 1.000.000.000" y se hubiera empezado una negociación con el

Estado; si este hubiese considerado que podía perder, de pronto se hubiese negociado algo distinto. Me refiero a que cuando se hace una demanda o un juicio de esas características, no necesariamente implica con seguridad un resultado positivo. Eso, en primer lugar.

En segundo término, a la empresa Katoen Natie varias veces se le planteó por parte de la ANP tener acceso a los balances auditados, y eso tampoco fue posible. Ese tipo de situaciones nos lleva a preocuparnos. Cuando se plantea que el 20 % de participación que tiene la ANP no se sabe si estará a futuro, porque es contradictorio ser regulador y ser parte; es algo similar a los servicios logísticos ferroviarios. Son mecanismos que no comparto, porque llevan a esa contradicción. Tampoco comparto que, posteriormente, se transforme en un aspecto netamente privado.

Escuché que dentro del contrato el Puerto iba a ser de 14 pies de profundidad, se iba a dragar en ese sentido.

(Diálogos)

____ Está en el contrato, porque se está dragando a 13 metros.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hasta 14 metros.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan).- Bien.

Dentro de este marco, hay preguntas que queremos hacerles. ¿El acuerdo alcanzado no tiene menoscabo al Estado en lo que refiere a la política portuaria en materia de contenedores? ¿Un acuerdo como el alcanzado con el TCP no quita potestades al Estado uruguayo por 60 años?

Acá se hablaba de que por la vía de los hechos podía haber un monopolio, no declarado, no formal, si no en la práctica. ¿Hay algún mecanismo en el contrato que impida esa situación? ¿Hay algún mecanismo de rescisión por incumplimiento en ese sentido?

Quiero preguntarle al ministro si es real la cifra que se manejaba de US\$ 2.500.000.000 de TEU dentro de la planificación ¿Por qué señalo esto? Porque en su momento, en una proyección de 2018 a 2035 se habían planteado 1.870.000 de TEU, y hay una diferencia bien grande. Quiero saber cuál es el plan de negocios en ese sentido; para nosotros sería bueno conocerlo.

Dentro de los elementos que estamos señalando, quisiera saber si hay algún aspecto de rescisión anticipada en función de distintas situaciones.

Ya lo han planteado algunos compañeros, pero quisiera saber en cuanto a la posibilidad de que tengamos, por acción o por omisión, juicio de Montecon en función a los perjuicios que, eventualmente, le pueda causar. Pensamos que no ha sido un buen acuerdo el del Puerto, no en función de que fuera un operador privado; creo que el Estado actuó condicionado por lo que se estaba planteando en cuanto a la demanda de los US\$ 1.786.000.000.

La última parte que me preocupó también, es que escuché al ministro señalar que ha habido dos acuerdos: uno del TCP, y otro en función de un acuerdo. Me da la sensación -no soy abogado; no lo puedo determinar- de que, implícitamente, el gobierno estaba aceptando la demanda y las infracciones legales que tenía el Estado contra el TCP sin siquiera haber iniciado un juicio o estar en ese tipo situación. Es una sensación que tenemos, por lo menos, quienes somos legos ante este tipo de situaciones. Estas eran algunas de las preguntas que queríamos hacer.

En toda la información, hay una cantidad de elementos que, una vez leídos, nos permiten desasnarnos de muchas cosas que no conocemos. El informe jurídico apenas pudimos ojearlo; también es real que los informes jurídicos y las distintas bibliotecas, por lo general, se fundamenten en una postura determinada.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Primero, quiero agradecer todas las preguntas, porque se han hecho en el tono correcto. Así da gusto discutir, intercambiar ideas y escuchar argumentos, lo que es parte de nuestra esencia. Quiero comenzar a contestar lo primero que, quizás, no se entendió.

Voy a leer el Decreto Nº 401, que firma el presidente con todos los ministros, donde dice:

Apruébase el acuerdo de la República Oriental del Uruguay y las compañías Katoen Natie a celebrarse entre el Estado uruguayo y la sociedad Seaport Terminals, Nelsury, para poner fin al diferendo notificado por el grupo de Katoen Natie al Estado uruguayo, con fecha del 15 octubre del 2019, en el marco de un acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Luxemburguesa, en materia de promoción de protecciones recíprocas y de inversiones, en los términos que surge del proyecto de acuerdo que luce adjunto y que forma parte de la presente resolución. Designase para la firma del acuerdo referido en el numeral anterior, en representación del Poder Ejecutivo, al señor Ministro Transporte y Obras Públicas.

Está claro, ¿no? O sea, se aprueba el acuerdo y designa solamente para firmar. Digo esto contestando al diputado Caggiani. Firman todos los ministros, el presidente de la República y todos los ministros, delegándome la firma, pero no sustituyendo al Poder Ejecutivo. Acabo de contestar una pregunta, señor diputado, sobre la lectura del decreto que me designa para firmar, pero se aprueba antes el acuerdo.

Despejado esto, pasamos a los argumentos sobre los que me parece importante reflexionar.

En materia jurídica fui un poco desordenado, pero me voy a ir ordenando para ir contestando todo-, el diputado Lust hacía mención a la Ley de Puertos que, para mí, es una gran ley, que tiene algunas partes, se podría decir, un poco contradictorias. Sí; para mí es una excelente ley, pero trata de prever situaciones. Ahí empiezan a existir, naturalmente, las distintas lecturas en función de la conveniencia de cada una de las partes. Hay que leerla en su conjunto para tener un poco la posición.

La Ley de Puertos habla de terminales especializadas. Yo hice referencia al artículo 11, sobre quién otorga los permisos y las concesiones. Necesariamente tiene que ser el

Poder Ejecutivo; de eso no hay duda. No hay dos lecturas de esto. No puede haber un abogado que me diga que no. Después habla del otorgamiento, de las concesiones, de los espacios, dice cosas que para mí son relevantes. Por ejemplo, el artículo 13 dice: "En las contrataciones que se lleven a cabo al amparo de lo dispuesto en el literal B) del artículo 11, la Administración Nacional de Puertos tomará las medidas jurídicas y prácticas pertinentes a efectos de: A) Promover el ejercicio de la libertad de elección de los consumidores" -obvio- "B) Evitar la formación de monopolios de hecho y, cuando ello no fuere posible" -entiende que puede pasar- "establecer garantías que aseguren su control [...]". O sea, la ley dice que el principio general es de competencia, pero se pueden formar. La ley prohíbe que nosotros demos un monopolio jurídico, legal, pero la misma actividad portuaria puede llevar a generar monopolios naturales, de hecho o como se les quiera llamar. Se prevé que suceda eso. Dice: "Evitar la formación", o sea no alentar, y "cuando ello no fuere posible, establecer las garantías que aseguren su control". Tenemos dos controles. Participamos en un 20%.

Además, el artículo 7º de la Ley de Puertos dice claramente: "Compete al Poder Ejecutivo el establecimiento de la política [...] Asimismo, velará para que aquellos servicios que se presten en régimen de libre competencia se efectúen en condiciones tales que efectivamente la garanticen, reservándose en todo caso el derecho de fijar tarifas máximas para tales servicios". O sea, adentro y afuera. Si alguien pregunta: "¿Y si mañana ustedes deciden hacer algo con el 20 %?" El artículo 7º defiende los intereses del Estado y de la comunidad. Entonces, creo que esto es la visión global de la ley que hace que llegamos, aproximadamente, porque dice claramente que el principio rector es de competencia. Cuando existan excepciones que generen monopolios de hecho, bueno, evitemos y controlemos para que no haya abuso.

Esto fue cuestionado por varios juristas, incluso públicamente. Se refirieron al artículo 20 de la Ley Nº 17.243 que habla de no restringir la actividad portuaria. Sobre el tema, nosotros decimos que los muelles públicos no pueden restringir, porque actúan como complemento de la terminal. Esa es nuestra interpretación. Pero si fuera cierto lo que argumentan de que el literal D) del artículo 20 derogaba el Decreto Nº 183/94, eso no lo contesto yo, lo contesta la ANP en una carta firmada por Alberto Díaz, presidente del Puerto, en ese momento, y por el mismo ministro Rossi. Les voy a leer lo que dice, porque una consulta por esta situación se dio en el año 2016. Contesta Alberto Díaz:

Por la presente nos dirigimos a usted -en este caso era Terminal Cuenca del Plata- en respuesta a la petición firmada al respecto del alegado incumplimiento del artículo 72. O sea que desde el año 2016 venía diciendo que no se cumplía con el artículo 72. Díaz dice: Formuladas respecto a la alegado incumplimiento del Decreto Ejecutivo 183/94, corresponde señalar que esta Administración en lo atinente a la operación de contenedores del Puerto de Montevideo, en todos los casos ha dispuesto, a concentrar la misma en áreas específicamente destinadas a ese fin. No lo digo yo. Entonces ¿ahí se consagró el monopolio? No, estaba vigente el artículo 72 del Decreto Nº 183 en el que decía que la prioridad de atraque es acá. Tal es la desconfianza que ha generado la no aplicación de ese decreto, que lo dice Alberto Díaz, no yo. Yo coincido con Díaz; quienes no coinciden con Díaz son otros. Yo sí. En los hechos no pasó, y ese es el problema, ese es el juicio.

Rossi dice lo mismo. Tenemos la carta aquí de la consulta, en este caso de Katoen Natie al ministro Rossi, en el año 2017. Le piden la extensión del plazo. La consulta es sobre nuevas instalaciones de contenedores y sobre las disposiciones y las ventanas de

ataque que tenían los muelles públicos. ¿Qué contesta Rossi? Que la Terminal Cuenca del Plata es una terminal de contenedores especializada, que ni este ministerio ni las autoridades de la ANP tienen previsto ni se plantean llamar para la instalación de una nueva terminal de contenedores especializada, 2017.

Recuerdan que, en aquel momento, había fracasado el intento de Puntigliano de hacer una segunda terminal, lo que no nos parecía mal. Fracasó porque no había mercado.

Con relación a la extensión sobre el plazo de contrato de gestión, documento complementario, el Decreto N° 137 de 2001 establece que el contratista tendrá derecho a presentar durante la vigencia del contrato, por escrito, su propuesta de renovación o extensión a la ANP, y es lo que hicimos, nada más; no es un nuevo contrato. ¿Me preguntaban qué era? Es una extensión, es una prórroga; es esto que dice Rossi, y agrega algo más, que no era necesario porque con esto ya estaba contestada la pregunta. Dice: si el inversor tomara esa iniciativa, este Ministerio expresa su conformidad y aceptación a dicho procedimiento, supeditado al monto de inversión propuesta para la renovación del plazo y al acuerdo con la ANP –el monto-, respecto al plan de inversiones, canon, mercado y condiciones pertinentes alineadas con el objetivo estratégico del sistema portuario.

SEÑOR REPRESENTANTE CAGGIANI (Daniel).- Usted acaba de hacer una apreciación que es verdad. Yo me había olvidado de preguntar. ¿Este nuevo contrato que se ha firmado con la empresa, ya ha sido aprobado por la ANP?

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero hacer una pequeña acotación a la contestación que venía dando el señor ministro.

En estos días, se ha generado un debate en torno a la aprobación de esta normativa y a este acuerdo a que se ha llegado con la empresa concesionaria. Debe haber pocos uruguayos más defensores de la Ley de Puertos que quien habla. Debe haber muchos como yo, pero más que yo muy difícil. La considero un marco legal fundamental para el desarrollo portuario del país. Creo que en el momento en que se promulgó cambió radicalmente la situación del Puerto de Montevideo. Mostró una visión muy moderna, tan moderna que fue muy cuestionada por amplios sectores en aquel momento. Hay que retrotraerse al año 1992. Yo era mucho más joven en aquella época, pero me acuerdo de la discusión que se dio en el Parlamento y en el ámbito portuario. Es decir, los impulsores de la Ley de Puertos tuvieron que poner mucha voluntad, mucho coraje, mucho conocimiento. Se jugaron mucho para impulsar la Ley de Puertos. Yo respeto las distintas posiciones en el ámbito que se han dado, pero fue una discusión muy violenta en aquel momento, porque había posiciones encontradas. Sin embargo, se fue consagrando la realidad portuaria. En este recinto, hoy nadie está discutiendo la vigencia de la Ley de Puertos, ni se ha discutido en los últimos años. Es decir que todos entendimos, con alguna diferencia, con más o menos acuerdo, con más calor, con menos calor, que la Ley de Puertos era el marco adecuado. Además, quiero hacer una pequeña salvedad y decir que me parece que, en el análisis que hacemos nosotros de toda esta situación, hay que entender que la Ley de Puertos fue una ley marco para regular la actividad portuaria. Incluso, cuando la leemos en detalle, advertimos que la ley deja a la reglamentación subsiguiente, posterior, la posibilidad de regular distintos aspectos de la actividad portuaria, y ahí viene el Decreto N° 412/92, el Decreto N° 413/92 y el Decreto N° 183/94, que es el Reglamento de Operaciones Portuarias. Después hay una evolución natural de

la actividad portuaria a nivel regional y mundial que va empezando a considerar pertinente la posibilidad de tener áreas especializadas. Es decir, es una tendencia mundial.

En el 2000 aparece otra gente -no la misma- que entiende pertinente llevar adelante el proyecto de la terminal de contenedores; el ministro hoy lo decía. Y allí están Atchugarry y otros ministros de transporte Lucio Cáceres lo era en ese momento-, y otros actores y otros apoyos políticos en este mismo Parlamento. Por ejemplo, el actual ministro era senador en aquel momento; apoyó este proyecto. Empieza a ser otra la realidad y a consolidarse la visión de las terminales especializadas, que no era un invento uruguayo; era una tendencia que venía en el mundo. Entonces, cuando nosotros nos retrotraemos casi treinta años atrás a interpretar un artículo de la Ley de Puertos, debemos entender que ese instrumento legal, a mi juicio magistral para lo que ha sido el desarrollo de la actividad portuaria en nuestro país, contiene elementos que son la base para futuros desarrollos, inclusive, legales, reglamentarios y jurídicos, que impulsarían el marco de lo que fue la actividad portuaria de los últimos treinta años de nuestro país y lo que va a ser en el futuro.

Quería hacer esa pequeña salvedad, señor presidente, porque me parece importante situarnos cuando damos la discusión sobre distintos elementos vinculados a esta realidad portuaria que nos apasiona a varios de los que estamos en esta sala y que es tan importante para nuestro país.

Pido disculpas porque me tengo que retirar debido a otra actividad que tenemos con el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tenemos un zoom que para nosotros es muy importante. El subsecretario va a ir adelantándose.

Yo quiero estribar en este razonamiento que ha hecho muy bien el señor subsecretario, para insistir en que las visiones se tienen que ir adaptando a los tiempos. Yo no podía leer, no encontraba los papeles, y cuando intervinieron los señores diputados pude encontrarlos.

Esto es de la República Chile, del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. Son los argumentos que decía hoy que eran efectuados por ultramar, y yo coincido con algunas cosas que dice este informe. En relación con el tercer ítem, esto es que la empresa EPV Empresa Portuaria de Valparaíso sacrifica la competitividad de los frentes de atraque de la región de Valparaíso. TPS –que es la empresa socia de ultramar sostiene que la calidad de un puerto no se mide por el número de actores, sino por su productividad y eficiencia. O sea, no pongan más, con una alcaza; tiene que ser productivo y eficiente.

Y dice: Además, la competencia entre operadores al interior de un mismo puerto reduce los incentivos que ambos tienen para invertir, mientras que en un único concesionario podría obtener economías y eficiencias de la operación conjunta que podría traspasar a las tarifas.

Yo opino esto. Es lo que nosotros hemos visto en estos quince años: ha habido una gran competencia y no ha habido inversión.

El señor diputado Varela hablaba sobre que le impresionaban los cincuenta años. Está bien, yo entiendo esto, y no vengo a decirle: "Pero, diputado, cuando ustedes dieron...". Esa es una discusión que no nos conduce a nada: "Ustedes dieron acá cincuenta años, allá cincuenta años". No; yo digo con respecto al Puerto, no con respecto a otras concesiones que se dieron en el país por esa misma cantidad de años. Quizás se sorprendió también; a mí no me sorprende. ¿Por qué? Porque los informes que nosotros tenemos de lo que pasa en el mundo dicen que en función de la cantidad de inversión, de la enorme inversión que se tiene que hacer en los puertos, por ejemplo, el puerto de Barcelona dio concesiones en terminales portuarias de setenta y cinco años; el puerto Darwin, en Australia, dio noventa y nueve años de concesión. Ellos pueden, nosotros, no; nosotros estamos topeados en cincuenta; antes eran treinta y se levantó ese tope en la administración anterior, que ahora es cincuenta, y usamos el tope.

El puerto de Sri Lanka, que es el puerto hub más importante de la India, dio noventa y nueve años de concesión; el puerto de Delaware, en Estados Unidos, dio setenta y cinco años de concesión; el puerto de Baltimore, dio cincuenta años de concesión; el puerto de Auckland, dio cincuenta años de concesión. O sea que estamos hablando de años que van en función de la inversión. Lo que falta de estos datos es saber cuál es la inversión que se hizo en cada uno de esos puertos para tener una dimensión y decir si nosotros estamos bien o estamos mal, que no es un dato que tengo ahora y que lo puedo conseguir como para poder establecerlo.

Ahora, son US\$ 450.000.000. Dice el señor diputado, con derecho y por supuesto con argumentos que a él no le impacta la cifra de cuatrocientos cincuenta. Bueno, no ha habido en la historia una inversión mayor que esta; no ha existido. ¿Y esto a dónde va? Se puso en cuestión que no lo decía. Claramente el acuerdo dice que es en los primeros cinco años. Vamos a tener que esperar el proyecto del Ejecutivo, pero el acuerdo determina que es a los cinco años, porque esa es la llave de la garantía que el Estado tiene de que después tiene que salir a recuperar lo que invirtieron. Entonces, tiene que salir a buscar clientes, tiene que salir a buscar carga, tiene que llenar en la explanada donde va a estar las 22 hectáreas, para hacerlo rentable y, por lo tanto, bajar costos.

Nosotros creemos que en ese sentido está muy claro. Ya hemos dicho e insistimos en dos cosas; puede que no nos pongamos de acuerdo, porque tenemos visiones distintas, pero nosotros sostenemos, con datos, en base a acuerdos que además se van a ratificar en el Directorio de la ANP cuando internalice gran parte de lo que preguntaba el señor diputado Caggiani, que la inversión que nosotros hacemos, los US\$ 455.000.000 no van a tocar de ninguna manera el porcentaje que tiene el Estado en TCP. Además, vamos a poner cláusulas en el sentido de que, año a año, se otorguen, se distribuyan las utilidades de la empresa. Eso lo vamos a hacer por medio del directorio. Todavía sigue cumpliéndose parte de los acuerdos, y en la primera reunión de directorio se va a establecer claramente esa situación de que no va a haber instancias futuras en que en esta sociedad –que se rige por la ley de sociedades comerciales, ¿no? exista la posibilidad de que no se otorguen los dividendos del caso; o sea que vamos a obtener garantías de que no va a volver a suceder lo que ocurrió en el pasado, producto de enfrentamientos y de desentendimientos que existieron en la Administración. El 20%, insisto, no se licúa. Esto es, la inversión de los US\$ 455.000.000 es en crédito y en capital propio, no en utilidades. Las empresas tienen patrimonio que van generando e invirtiendo, tienen capital propio, y tienen utilidades de ese capital. Las utilidades son las que se reparten; el capital propio y el crédito lo va a asumir a riesgo la empresa en la parte del 80 %, porque nosotros no garantizamos con el Estado el crédito que de alguna

manera se va a tener. O sea, no se licúa. Las futuras inversiones, si mañana la empresa quiere hacer una nueva inversión, ahí vamos a tener que ver si participamos.

Ustedes saben que en este momento en parte de TCP se arrienda a sí mismo grúas pórtico, porque el Estado no estaba dispuesto a integrar el capital en proporción a lo que ellos habían invertido. Entonces, la fórmula que se la encontró fue: bueno, muy bien, si ustedes no ponen la parte que les corresponde del 20 %, ¿cómo hacemos? Bueno, son de TCP, pero la sociedad Terminal Cuenca del Plata la arrienda con TCP. ¿Por qué pasó eso? Porque no había liquidez por parte del Estado para poner el 20 % para poder hacer la inversión necesaria, y eso es parte integrante de la vida misma de la sociedad. Eso, esperemos que en el futuro no pase, porque hay ocho grúas pórtico que están dentro del acuerdo para que se instalen en un muelle que va a tener la capacidad reitero de atracar cuatro barcos al mismo tiempo de 400 metros de largo. Creo ahí está la ganancia, no en el 20 %. En lo que va a ganar el Uruguay es en la baja de tarifas que va a significar que entren barcos de 400 metros, porque con que entren dos al mismo tiempo, no los cuatro, ya licuan los costos fijos que tiene el Puerto, y eso abarata no solamente a los que están actuando y que importan la mercadería que está en tránsito, sino al exportador y al importador, que va a costarles menos porque ya licuaron parte de los costos fijos que tiene el Puerto. Ahí está la economía de escala que estamos diciendo. Entonces, nosotros creemos realmente que este es un buen acuerdo y que estamos bien encaminados.

El Senado de la República va a continuar creo que sería importante que participaran los señores diputados-, porque va a recibir a Montecon, va a recibir a la ANP, va a recibir a Katoen Natie, va a recibir al sindicato, y van a ver ustedes cuáles son las opiniones de uno y de otro.

Se me preguntaba por el tema del empleo. Yo creo que se va a generar mucho más empleo del que existe ahora. Además, quiero decir una vez más lo yo manifesté públicamente en radio: yo soy partidario de los entendimientos, y acá hay un entendimiento que nosotros procuramos tener sobre todo con el empresario chileno, que me anunció que iba a venir a hablar conmigo a posibilitar que no desaparezca Montecon y que tenga la posibilidad de continuar trabajando. Esto, en un marco de entendimiento, sale; no si estamos en este marco de enfrentamiento permanente por la prensa, con comunicados de uno y otro lado, que es la reiteración de viejos conflictos, porque esto ya lo vivimos, no es nuevo. Nos hemos metido como decimos en campaña entre el hueso y el perro, y muchas veces, cuando uno se mete entre el hueso y el perro, sale mordido. No me importa, si se arregla la situación; si sigue la pelea, es algo que no va a convenir, pero estamos dispuestos a buscar sentados alrededor de una mesa entendimientos empresariales que generen más empleo del que ya está. Por supuesto que me preocupan los 398 funcionarios que están en Montecon.

(Interrupción del señor representante Daniel Caggiani)

—No; son 398 en forma fija; el empleo indirecto es otra cosa y nunca se va a perder, porque la actividad sigue existiendo. Nos preocupan los 398 empleos sigan existiendo. Y creo, señor presidente, que en un clima de acuerdo no de enfrentamiento, no de manija, no de comunicados-, podemos perfectamente buscar los entendimientos que en el pasado existieron entre las dos empresas, que a partir del 2008, cuando empezaron a desnaturalizarse los decretos, cuando se empezaron a establecer decretos por parte de la Administración que eran, a nuestro juicio, ilegales, porque no fueron

debidamente autorizados en proceso de competencia, como se tiene que hacer en el Puerto, comenzó a generarse un enfrentamiento con la Administración por el uso y la forma en que se manejan los muelles públicos. Entonces, señor presidente, yo creo que tenemos que lograr ese clima de entendimiento que todavía no hemos logrado, pero en la medida en que nosotros hicimos esto, es una toma de decisión.

Se nos habla de los informes jurídicos. Hay un informe jurídico fundamentado, que fue consultado. Jurídica de Presidencia está dando un informe jurídico nos lo decía el señor diputado Lust-; hay un informe jurídico; hay consultas que son citadas. A veces, yo no sé qué es lo que están buscando. ¿Están buscando cuál es el razonamiento que Jurídica de Presidencia ha hecho al respecto de cómo se inspiró jurídicamente, en qué libros, no sé, en otros informes? Nosotros no tenemos informes directos de gente que escribió libros. Hemos consultado; hemos hablado; esto está respaldado por quien nosotros tenemos plena confianza, un jurista de peso en el país, como es el doctor Rodrigo Ferrés, que presentó un informe jurídico por escrito. No sé qué es lo que se me pregunta. ¿Sobre los informes que inspiraron? No hay informes que inspiraron. ¿Hay consultas? Sí; las explica las veces que lo tenga que hacer el prosecretario de Presidencia, pero respaldó un informe de Presidencia diciendo de dónde salen su inspiración, su lectura y su estudio. ¿Se podrá cuestionar? Por supuesto que sí, se puede cuestionar; todo se puede cuestionar, pero se tiene que cuestionar con argumentos jurídicos. ¿Cuál es la inspiración? ¡Yo qué sé! No sé; la verdad que no entiendo. Me lo han insistido también en la Cámara de Senadores. Quizás se entendió mal cuando yo hablé de informes jurídicos y creo que la palabra yo la usé, pero era "consulta jurídica" que se hicieron en Presidencia para tomar, para inspirarse y para generar una opinión jurídica concreta, y esa es la opinión del Poder Ejecutivo, la que firmó Rodrigo Ferrés. Hay que estudiar y discutir esa. No sé qué otras cosas más se quieren al respecto. ¡No hay otra; es esa! Y bueno, si se cuestiona, tendremos cuestionamientos.

No hemos consagrado un monopolio jurídico legal. Hay un monopolio de hecho lo dijo Rodrigo Ferrés en el Senado. Lo dijo: sí, lo hay, desde hace tiempo. Lo que dice claramente la ley es que en los hechos no puede haber un monopolio en las áreas públicas; no puede haber eso en el Puerto de ninguna manera; lo dice claramente la ley. En los otros se establece la oportunidad, la eventualidad de que pueda haber un monopolio de hecho. El Reglamento de Atraque de Buques, como ha habido inconsistencias, es parte del entendimiento. ¿Por qué se hizo por decreto? Porque hay desconfianza de todo lo que ha pasado en todos estos años. No es tan difícil de entender. ¿Lo puede hacer el Poder Ejecutivo? Claro que lo puede hacer. ¿Antes lo hacía la ANP? Sí, lo hacía la ANP, y así estamos; por eso terminamos en juicio, no por la actual Administración, sino porque no se cumplió con el Decreto N° 183/94, que decía que la prioridad de atraque la tenían las terminales especializadas. Entonces, parte de la garantía es que vamos a cumplir. Y ¿qué es lo que pidieron? Un decreto; entonces, hubo un decreto. ¿Mañana puede haber otra Administración que cambie el decreto? Y sí, puede pasar; claro que puede pasar. También puede haber un juicio si cambiamos el decreto.

Me preguntaba, creo que el diputado Varela acerca de la eventualidad de que pudiéramos enfrentar un juicio. Sí, puede ser. Yo aspiro a que también, negociando, no tengamos otro juicio, señor diputado. Creo que podemos hablar con la otra empresa. Creo que hay espacio para todos. Ahora bien, ¿otra terminal? No tenemos capacidad para hacer otra terminal. ¿Un complemento de la actual terminal? Bueno, se puede hablar. Cambiemos el clima, y la ANP juega un papel muy importante en acercar a las partes.

Miren que muchos de los actores que hoy acá parecen muy enfrentados, en otros lados son socios. ¡Cuidado con creer que el mundo se limita a lo que nosotros vemos acá! Son empresas muy grandes, y mandan mucho más las navieras y los armadores que las terminales o los operadores portuarios. Los operadores portuarios tienen que tener respaldo para poder negociar bien con las navieras y con los armadores. Queremos que tengan fortaleza, porque si no, mandan en el mundo las navieras y se arreglan y se entienden entre ellos. Y los que hoy parecen enfrentados acá son socios en otras partes. Han conversado; están conversando y conversarán, porque como dijo el señor diputado Lust lo que les interesa es tener sus lógicas ganancias. Están en sociedad o están enfrentados, pero quieren tener las lógicas ganancias, y en otros lados están juntos. Miren que hay que ver. Es un mundo nuevo, que yo no lo conocía.

El señor diputado Caggiani decía que yo andaba mucho más acá, con las rutas; todo lo del Puerto y lo que abre me amplían la cabeza tratando de entender. El presidente de la ANP y Juanjo saben mucho más que yo de ese mundo; es muy grande, de mucho dinero, de mucho capital, de mucha fuerza, donde el operador portuario no tiene las de ganar, sino las de perder muchas veces. Entonces, ¿dónde debemos tener socios los operadores? En los dos, pero los enfrentamientos son muy grandes, de niveles insospechados, donde se compran y se venden, se asocian y se pelean, y es un tema de las empresas. Lo que yo quiero es que el pueblo uruguayo gane, y gana si hay US\$ 455.000.000, porque no dan explanada, y el Puerto uruguayo va a ganar, el pueblo uruguayo va a ganar cuando bajemos las tarifas. Ya hay un principio de acuerdo de bajar, y puede seguir bajando aún más. Estamos permanentemente hablando con todos los sectores que tienen que ver con el Puerto, y el mismo Puerto está mirándose al espejo para ver cuál es el sistema tarifario para tratar de bajar-, bajar y bajar. Nuestra obsesión es bajar tarifas, y en este sentido es por dónde nosotros vamos, a dónde vamos: tener un puerto eficiente y barato. A veces se nos compara con Río Grande. Yo no sé cuáles son los números del puerto de Río Grande. El otro día tuve un zoom con el presidente del directorio del puerto de Río Grande, y vamos a ir seguramente con él a visitar ese puerto. Las tarifas que se pagan en el puerto de Río Grande están muy por debajo de las nuestras, y la verdad es que hay un subsidio no lo sé o hay costos ocultos que no sabemos, pero tengo que ir a ver. La pandemia me ha atado para entender un poco más cómo es la región, porque la mejor manera es ir y hablar. Entonces, tengo que ir a ver cuál es el tema. Ahora bien, miren que en el puerto de Río Grande, en zafra de arroz, hay una cola en las rutas de 100 kilómetros de camiones. ¡100 kilómetros! Es como que acá hubiera desde Montevideo hasta Florida una fila de camiones, parado uno atrás del otro para poder entrar al puerto, y demoran muchísimo en descargar.

Ese es un costo que quizás no lo estén poniendo en las tarifas. No es un tema de tarifa a tarifa. Acá adentro cargan y se van. ¿Cuántas horas tiene un camión hoy en el Puerto de Montevideo, en TCP? ¡Menos de un día! Entra y se va. ¿Cuánto vale económicamente que un camión entre a Puerto y en el mismo día se vaya, sin pasar semanas esperando para entrar, en una cola de 100 kilómetros? Eso no lo están poniendo arriba de la mesa, y me parece que son temas que debemos analizar, sin perjuicio de mirar las tarifas. Dicen, sobre todo importadores y exportadores: "No nos podemos comparar con Buenos Aires". ¿Por qué no? Es el que nos roba la carga, ¿no? Dicen: "Porque hay un tema de tipo de cambio". Claro, sí, perfecto. Entonces, no nos podemos comparar con quien no es un enemigo, pero sí un rival en cuanto a captación de cargas en la región. No nos podemos comparar porque hay un problema de tipo de

cambio. Bueno, con eso no podemos competir, porque hay una inestabilidad muy grande; es oscilante, es cambiante.

SEÑOR REPRESENTANTE LUST HITTA (Eduardo).- La pregunta que hice fue contestada, y agradeciendo al señor ministro, al presidente y a los compañeros, me debo retirar.

Solo quiero agregar algo que tiene que ver con una de mis preocupaciones. Para tener un insumo más, averigüé por mi cuenta con la gente de Katoen Natie si ellos tenían otras terminales en América del Sur. Me preocupaba que pudieran enviar cargas hacia otros sitios y perjudicarnos a nosotros. Me dicen que la única terminal de este porte es la de Montevideo; tienen otras con otro nombre y bajo otra razón social en Estados Unidos y otras terminales de buques cisternas.

Con estas grandes empresas que especulan —estamos en dos sitios, después dejamos esto y nos vamos para allá yo tenía miedo de que estuvieran en Buenos Aires. Lo digo como algo a tener en cuenta.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor presidente: ustedes tienen que ir a la sesión de la Cámara de Diputados, y yo tengo que concurrir a apoyar a Juan José Olaizola en el contacto con el BID, que nos parece importante, sobre el tema de transporte y movilidad.

Quiero celebrar que por fin con el diputado Lust estamos bárbaro, estamos de acuerdo.

(Hilaridad)

Me pongo a disposición de todos los diputados, para que ante cualquier duda cocurran al Ministerio que con mucho gusto los atenderemos. Van a ser muy importantes las entrevistas que tendrá el Senado de la República con todos estos actores para que den sus opiniones. Va a ser interesante escuchar. Yo las voy a leer, porque, lamentablemente, no soy parlamentario, voy a estar mirándolo, pero tengo compañeros que me van a acercar la versión taquigráfica para que rápidamente pueda saber cómo fue la exposición de cada uno sobre estos temas que tanto importan y que hacen a estrategias de soberanía de nuestro país. Entiendo y comparto la preocupación, pero creo que vamos por buen camino.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Quiero agradecer la presencia del ministro, del subsecretario, del presidente de la Administración Nacional de Puertos y todo su equipo por lo rica que ha sido la exposición.

Han sido más de cinco horas de comisión donde rescato toda la información brindada por el ministro y la responsabilidad de los diputados que hicieron las consultas. La verdad es que toda la información corrobora la fortaleza y la gran política de Estado que está llevando adelante esta área del gobierno nacional, en especial, en los temas por los que hoy han sido convocados. Me refiero a la política portuaria y a la infraestructura vial. Nos sentimos muy satisfechos con la información y lo queríamos destacar.

SEÑOR REPRESENTANTE CAGGIANI (Daniel).- Creo que, sin duda, fueron muy importantes las explicaciones brindadas por el ministro. De todas maneras, hay preguntas que no fueron contestadas, naturalmente, porque algunas son muy específicas y seguramente después, cuando se pueda leer la versión taquigráfica, nos puedan hacer llegar por escrito las respuestas, porque se trata de un asunto preocupante e importante para el país. Además, descontamos que las autoridades tienen la seriedad como para responderlas. Sabemos que sus agendas son apretadas. Seguramente, en algún momento quizás puedan ser convocados nuevamente para seguir debatiendo sobre este tema.

Les agradecemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a las autoridades; los esperamos en la rendición de cuentas.

Muchas gracias.

Se levanta la reunión.

≠