



CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA
DIRECCIÓN GENERAL

XLIXª Legislatura
Segundo Período

COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Carpeta S/C

Distribuido: **498/2021**

21 de abril de 2021

AUTORIDADES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS Y PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Visita

Versión taquigráfica de la sesión del día
21 de abril de 2021

ASISTENCIA

- Preside : Señor Senador Sergio Botana
- Miembros : Señores Senadores Mario Bergara, Eduardo Bonomi, Charles Carrera, Germán Coutinho, Sebastián Da Silva y Jorge Gandini
- Invitados : Por Presidencia de la República: señor Prosecretario doctor Rodrigo Ferrés
Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: señor Ministro Luis Alberto Heber, Subdirector General doctor Edison Casulo y Asesor señor Andrés Capretti
Por la Administración Nacional de Puertos: su Presidente doctor Juan Curbelo
- Secretaria : Señora Gabriela Gazzano

COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

(Sesión celebrada el día 21 de abril de 2021).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 14:14).

–La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado de la república se reúne en la tarde de hoy con el objeto de recibir al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Luis Alberto Heber, quien solicitó ser recibido para informar acerca de dos cuestiones. La primera, está vinculada al conjunto de obras que se planifica hacer en este período, lo que ya fue expresado por el señor presidente de la república en su comparecencia ante el Parlamento el 2 de marzo de este año. La segunda, tiene que ver con los acuerdos con representantes de la terminal de contenedores del puerto celebrados oportunamente.

La delegación que acompaña al señor ministro está integrada por el señor prosecretario de Presidencia de la República, doctor Rodrigo Ferrés; el señor presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo; el subdirector general, doctor Edison Casulo, y el asesor general del ministerio, señor Andrés Capretti Casal.

Quiero recordar a los integrantes de la comisión que vamos a disponer de un tiempo acotado por varias razones: porque las reuniones de las comisiones del Senado en este tiempo de pandemia no se extienden por más de una hora media aproximadamente; porque el criterio que siempre ha mantenido esta comisión –al igual que varias del Senado– es el de no debatir delante de los invitados, y porque el señor ministro tiene una limitación de tiempo pues debe concurrir a vacunarse, acción que en la actualidad es sagrada para cualquier oriental.

Sin más, damos la palabra al señor ministro para que nos informe sobre los asuntos antes mencionados.

SEÑOR MINISTRO.- Es un honor estar aquí. Saludo a los señores senadores, con quienes hemos compartido horas de trabajo en el Parlamento en el pasado. Es un gusto haber venido aquí para informar.

Queremos señalar que habíamos pedido esta reunión para la primera semana, luego de que el señor presidente concurriera a la Asamblea General. Habíamos solicitado –y así se lo hicimos saber a la señora vicepresidenta de la república y al propio presidente de la comisión– hacer una reunión conjunta de modo tal de poder explicar el tema en cuestión. Si bien no teníamos todos los anexos firmados, en esta semana se estuvieron recolectando las firmas y ahora están siendo publicados. El acuerdo y todos los anexos están publicados en la página web de Presidencia de la República. Hago esta aclaración porque en algún momento se trató de insinuar –no por parte de ningún senador sino por la prensa en términos generales– que había ocultamiento y que teníamos un exceso de reserva. Aclaro que eso no es así. Todo está publicado. Queríamos esperar a tener todos los anexos. En estos momentos está toda esa información, a la que cualquier ciudadano puede acceder. Hago este señalamiento porque algunas empresas solicitaron acceder a la información que contiene el acuerdo.

Pido disculpas a la comisión, señor presidente, porque esa misma semana no pudimos coordinar. Después tuvimos un episodio de coronavirus en el ministerio con el señor subsecretario, a quien quiero excusar en estos momentos ya que está cursando la enfermedad. Por tanto, tuvimos que permanecer en cuarentena y nuestra comparecencia en el Parlamento se fue postergando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros les pedimos que no concurrieran si todavía no estaban prontos los anexos correspondientes porque considerábamos que eso era algo imprescindible.

SEÑOR MINISTRO.- Lo sé, señor presidente. Quiero pedir disculpas a la comisión y decir que no fue deliberada la postergación de la comparecencia que hoy se concreta.

Se nos había citado para hablar sobre dos temas. Con respecto al primero de ellos, creo algún señor senador de la oposición había pedido que informara sobre las inversiones que había anunciado el señor presidente de la república en la Asamblea General.

Voy a dar un pantallazo porque me parece más importante dedicarnos al tema del puerto, pero no quiero ser omiso frente a esta solicitud, así que voy a dar algunos números al respecto.

SEÑOR CARRERA.- Fuimos partidarios de la iniciativa de que se trataran los dos temas, pero nos gustaría abocarnos al acuerdo entre el Estado uruguayo y Katoen Natie.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si todos estamos de acuerdo, corresponde proceder en función de lo solicitado por el señor senador Carrera.

SEÑOR MINISTRO.- Totalmente de acuerdo.

Tendremos otras oportunidades para concurrir y poder hablar sobre el tema de las inversiones; estamos deseosos de hacerlo e informar al Senado de la república al respecto.

En cuanto al tema que tiene que ver con los acuerdos a los que hemos llegado por la concesión de Terminal Cuenca del Plata, si los señores senadores no se oponen, solicito suspender momentáneamente la toma de la versión taquigráfica para poder hablar de la foto grande de la región.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica).

–En este momento los acuerdos están siendo publicados en la página web. Además, tenemos ejemplares que podemos alcanzárselos ahora con todos los anexos – que estaban faltando– para poder entender el alcance y su letra chica.

Los acuerdos para resolver la situación de diferendo que tenemos con la empresa se remontan a mucho tiempo atrás. Esto empieza a complicarse a partir de 2008, no desde el momento en que se dio la subasta, donde ofertó más la empresa Katoen Natie por el 80 % de la Terminal Cuenca del Plata. Fue un remate donde tuve la oportunidad de estar presente, porque esta fue una idea de nuestro amigo y siempre reconocido Alejandro Atchugarry, que planteó en el Senado de la república. Lo acompañé al remate en la Bolsa de Valores, en donde se auguraba que no iba a haber grandes expectativas y salió una base de USD 2:000.000, pero terminó rematándose el 80 % de TCP en USD 17:100.000. Recuerdo que en la Bolsa de Valores había gente vinculada al puerto, que decía que era un disparate, que no cerraban las cuentas y que los belgas estaban locos, pero TCP fue inventada por el Estado y no por Katoen Natie. El Estado se organizó para vender el 80 % de sus acciones. ¿Con qué consideraciones? En base a la Ley de Puertos y el Decreto n.º 183/1994 que, precisamente, la reglamenta. Aquí hay juristas más reconocidos que quien habla –como el doctor Rodrigo Ferrés–, que perfectamente pueden ahondar en el tema.

La ley no fue modificada y tampoco lo fue el decreto reglamentario. En su artículo 72 (Normas específicas para operación de contenedores), se dice: «Las actividades de operación de contenedores estarán concentradas en las instalaciones especializadas a este fin». Repito: esto se dijo en 1994 y en 2001 fue el remate; estas son las reglas de juego por las cuales se remató el 80 %. Y a renglón seguido, expresa: «La operación de contenedores en los muelles de carga general» –o sea, en los 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, no se permitirá la operación directa de contenedores a embarcar o desembarcar salvo que, por su carga, resulte obligatorio. Los contenedores para embarcar estarán en el correspondiente punto de espera en la terminal o en el área asignada al operador, antes de la llegada del buque».

Este es el conflicto, señor presidente. No sucedió desde 2001 a 2008 porque había un buen entendimiento entre las empresas, pues la obra estaba en construcción. El muelle se estaba ampliando y había una coexistencia pacífica de colaboración. En el momento en que terminaron las obras –reitero que el 20 % es del Estado– empezaron los conflictos, porque había una situación de hecho. No se puede hablar de dos terminales; se habla de una que se subastó. Lo que tenía la empresa competidora eran permisos precarios y renovables cada noventa días; los tuvo durante doce años. La Administración Nacional de Puertos le renovó cuarenta y ocho veces el contrato a Montecon para que pudiera operar con los contenedores. Ahí empezó el conflicto porque no se aplicaba el artículo 72, donde se establecía que las terminales tenían que ser especializadas –como dice la Ley de Puertos– y que había que tener cuidado con la fabricación de monopolios, sobre todo de hecho, porque jurídicos no los hay. Así lo establece la ley. Incluso, en la eventualidad de que existieran, la idea es que no puedan evitar ser controlados, como lo dispone la Ley de Puertos en el artículo 13, literal B): «Evitar la formación de monopolios de hecho» –no hay monopolio jurídico– «y, cuando ello no fuere posible, establecer garantías que aseguren su control;». reitero: «... y, cuando ello no fuere posible...». O sea que el legislador, en su momento, entendió que,

evitándolo, igualmente se podían armar monopolios de hecho. Además, al decirse en el literal: «... establecer garantías que aseguren su control...», creo que nosotros tenemos la garantía –esto puede ser cuestionable– de contar con el 20 % de las acciones de la TCP.

Señor presidente: esta fue la solución que se encontró en su momento. Incluso, dentro de nuestro partido, hay gente que cuestiona el hecho de que la Administración Nacional de Puertos participe en una concesión. Daría la impresión de que es algo raro, pero es una asociación público-privada en la que tenemos las acciones B, además de que la Administración Nacional de Puertos tiene la posibilidad de cuidar las tarifas máximas de la concesión que nos importa y mucho.

Dicho esto, y en aras de dar tiempo a los señores senadores para que planteen sus inquietudes, quiero manifestar que esta situación de no aplicación del artículo 72 es la base del reclamo de USD 1.500:000.000 que la TCP hace al Gobierno uruguayo el 15 de octubre de 2019. Ahí es cuando se establece el diferendo. Y, en base al tratado de protección de inversiones se solicitó dar inicio al proceso de consultas amistosas, previsto en el artículo 11 de la norma. Concretamente, se trata del *Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Belgo-Luxemburguesa en materia de promoción y protección recíprocas de inversiones*.

Frente a esta situación creíamos –y creemos hasta el día de hoy– que estábamos muy mal parados para enfrentar un juicio y que el camino era acordar. Estoy convencido de ello. Es más, hasta ahora ningún jurista me ha dicho lo contrario. De la lectura de la ley y del artículo 72 del decreto reglamentario queda claro qué posibilidad teníamos de ganar en un juicio arbitral a nivel internacional ante el Ciadi –Centro Internacional de Arreglo de Diferencias–. Esto lo sabíamos desde antes y no desde el momento en que asumimos el Gobierno. Sabíamos que esta situación se venía dando

porque, además, estábamos enterados del reclamo y de la demanda que se hizo a la anterior Administración por USD 1.500:000.000.

Lo cierto, señor presidente, es que acá había que restablecer la situación y la posibilidad de que no tuviéramos un juicio. Quiero aclarar que no hemos modificado absolutamente nada de la ley ni de su reglamentación; no lo hicimos nosotros y tampoco lo hizo la anterior Administración del Frente Amplio durante los quince años pasados. Nadie tocó la ley ni el decreto reglamentario. Si alguien hubiera estado en contra de esto, perfectamente podía haber dictado un decreto reglamentario diferente. Y se dice: «Esto es monopólico». ¡¿Cómo va a ser monopólico?! En el puerto de Montevideo puede haber más de una terminal; no existe porque no hay volumen comercial como para hacerla. Eso quedó probado cuando en la Administración anterior, en manos del ingeniero Puntigliano, brindó la posibilidad de generar una segunda terminal en el puerto de Montevideo y no hubo interesados. ¡No hubo interesados, señor presidente! Eso fue porque no hay volumen, no porque la ley lo hubiera establecido o porque el decreto reglamentario vigente lo prohibiera. No, en toda la ley se habla de terminales de contenedores. Todo lo que hemos señalado es sobre terminales de contenedores; nunca se habló de un monopolio a nadie.

Ahora, los hechos ameritan lo que establece el artículo 13. Por eso, esta disposición es importante. No hay el volumen necesario para tener una segunda terminal y, por tanto, es importante llegar a un acuerdo en el que seamos socios con los belgas. Queremos que inviertan ahí y que bajen las tarifas. Durante un año estuvimos negociando con las personas que hoy me acompañan y el subsecretario, Juan José Olaizola, estudiando los distintos términos. Mantuvimos cierta reserva porque la situación lo ameritaba –no se puede negociar por la prensa– para poder llegar a este acuerdo.

En lo personal –y lo digo convencido– creo que este es un gran acuerdo, un gran logro para el Uruguay tanto desde el punto de vista político, como económico y social. Es un logro político porque estamos cumpliendo con una de las bases, que es que el puerto de Montevideo no sea subsidiario de otros en la región. Es de vital importancia que sea un puerto *hub* que absorba las cargas de la región y compita en esta zona. Para nosotros es importante que la competencia sea primero interportuaria para después llegar a volúmenes y a escalas suficientes como para tener más de una terminal en el puerto. En este momento no existe esa posibilidad. Nos estamos peleando por lo poco que hay. En esta situación, además de la amenaza de juicio, estábamos convencidos de que llevábamos todas las de perder, pero salimos con una inversión de USD 450:000.000 que debemos dimensionar en la visión que tenemos del tema. ¿Por qué? Porque cuando se otorgó por remate público a TCP con el 80 % de un consorcio – después terminó comprándose a sí mismo y los belgas quedaron como accionistas mayoritarios– el Estado uruguayo pedía a esa concesión por treinta años la realización de un muelle de 250 metros, una grúa pórtico cuando empezara la obra y otra cuando la finalizara.

¿Cómo se traduce eso en valores de la época? Estamos hablando de USD 35:000.000. Al Estado uruguayo, en su momento, nadie lo cuestionó sobre estos elementos, pero sí sobre la posibilidad de hacer esa concesión; si mal no recuerdo, fue el señor senador Rubio quien promovió una interpelación. Se le otorgaron treinta años por 250 metros, una grúa pórtico al principio y una segunda cuando terminara. ¿Qué fue lo que pasó en estos diecinueve años de concesión? No construyeron 250 metros, sino 350 metros y no pusieron dos grúas pórtico, sino siete. Eso está valuado en más de USD 200:000.000 en vez de los USD 35:000.000 a los que obligaba el Estado. La resultante,

después de esos diecinueve años es que invirtieron más de USD 200:000.000 en el puerto.

En consecuencia, señor presidente, no estamos hablando de malos socios ni de gente que viene de paso. Estamos hablando de gente que invirtió porque cree en el Uruguay. A esta gente, salvada la instancia del juicio, le hemos propuesto hacer una inversión de USD 450:000.000 –no de USD 35:000.000– en cincuenta años. Esto se ha cuestionado. Estamos dispuestos a discutirlo y vamos a defender los cincuenta años y la inversión. Si es menos, es menos inversión. Creemos que estos USD 450:000.000 van a dar mucho empleo en el Uruguay y reactivarán la economía. Además, será obligatorio para la empresa llenar esa explanada de almacenaje que es enorme porque termina en la punta de la escollera Sarandí. Terminará teniendo el espacio y el área necesarios para hacer del puerto de Montevideo un gran puerto.

Asimismo, hemos pedido a la empresa que baje las tarifas ahora y durante el crecimiento; esto es algo muy importante a tener en cuenta. No solo le estamos pidiendo que baje el 30 % ahora –que será en dos etapas: primero 20 % y después 10 %–, sino que, además, en caso de existir una captación de escala y de volumen en la región, que esta repercute en una rebaja aún mayor que la que estamos generando actualmente en las tarifas portuarias para nuestros exportadores, que es para nuestros trabajadores.

Señor presidente: con respecto a la extensión del plazo, hicimos una actualización de ciertos aspectos de la normativa vigente. Me refiero, simplemente, al cumplimiento del artículo 72 y del Reglamento de Atraque, tema sobre el cual pueden profundizar tanto el señor prosecretario de Presidencia, doctor Ferrés, como el presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Curbelo.

En cuanto a la renuncia de reclamos por parte de la empresa Katoen Natie y de la Administración Nacional de Puertos, teníamos la incongruencia de una situación de

concesión en la que se pagó y se paga un canon contra permisos precarios que no lo pagan. Esto lo dice mejor que yo la propia Administración Nacional de Puertos, que estaba en manos del Frente Amplio. Esto está en un alegato judicial. En dos sentencias, el juez dijo a la empresa Montecon que no podía poner grúas pórtico, ya que eso daba la posibilidad de tener una terminal especializada de contenedores. Reitero que consta en el alegato que hace la Administración Nacional de Puertos en manos del Gobierno anterior; estoy hablando de 2014, 2015, 2016 y la sentencia terminó en 2018.

¿Qué dice la Administración Nacional de Puertos, que no estaba en nuestras manos partidarias sino en la de otros? Dice: «La situación de Montecon, imposibilidad legal de la ANP de acceder a los pedidos». Pedía grúas pórtico. ¿Y qué dice la Administración Nacional de Puertos? Escuchen bien esto: «En el caso concreto de Montecon, 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, lo cual es una decisión comercial interna y ello, sumado a haber perdido en el remate la terminal de contenedores y a no haber pedido nunca ninguna concesión de espacio en el recinto portuario que implique inversiones en obras, lo ubica en una posición limitada respecto al uso en forma exclusiva del espacio portuario». Agrega el área jurídica de la Administración Nacional de Puertos, avalada por su directorio de entonces, que 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. Insisto: la más baja. Y agrega 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 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. Y es del caso que esa decisión tiene consecuencias incluso fuera del ámbito de la Administración Nacional de Puertos. Así como decide operar en forma precaria, así son los derechos que puede reclamar conforme a la ley, ya que hay beneficios como el contar con una grúa pórtico que no va a poder tener si no cumple con los requisitos impuestos, por lo cual mal puede pretender Montecon en esas condiciones tener una grúa propia en el muelle, porque la Ley de Puertos, n.º 16246, lo prohíbe. Y de invertir en infraestructura, para poder ocupar un muelle como pretende Montecon, y más con la instalación de una grúa pórtico, tal como se establece en la ley se requiere una concesión dentro del espacio portuario, autorizada y licitada en forma legal, reitero, en un acto conjunto con el Poder Ejecutivo. Tal negocio nunca fue planteado en los años de actividad.

Nosotros tuvimos contacto con la gente de Montecon; no queremos que se vayan. Le hemos ofrecido la posibilidad de una iniciativa privada para una terminal multipropósito y ellos han presentado algo. Insisto: queremos que se queden. Ahí empiezan a parecerse un poco las cosas, porque no se pueden comparar peras con manzanas; estamos hablando de cosas iguales. Si gana y aceptamos –y nosotros venimos siguiendo el tema en el puerto con mucha atención–, sería una buena iniciativa privada. Tendremos que licitar –pretendemos hacer lo mismo que con TCP, que fue un remate– la posibilidad de concesionar el muelle C para que ahí se haga una terminal multipropósito. A partir de ahí empiezan, por lo menos, a parecerse, pero no cuando se tienen permisos precarios. No es una terminal, le estamos ofreciendo esa posibilidad. Y, vuelvo a decir: no es que estemos dando en esta instancia una situación de monopolio ni de hecho ni de derecho.

De hecho, si tenemos esta situación es porque hoy por hoy en el puerto –me podrá corregir el doctor Curbelo– el 60 % de los contenedores están en los muelles públicos y el 40 % en la terminal especializada. Esa es la situación que tenemos hoy y nosotros vamos a cumplir lo que establecen la ley y su decreto reglamentario.

Si se me permite, a continuación, cedo el uso de la palabra al prosecretario de Presidencia.

SEÑOR FERRÉS.- No tengo mucho para agregar respecto a lo que dijo el ministro Heber, pero en una cuestión estrictamente jurídica, parece que el artículo 72, sobre normas específicas para la operación de contenedores, establece que esta operación en los muelles estará concentrada en las instalaciones especializadas para ese fin. De acuerdo con todo el proceso que se dio para la conformación de la sociedad de economía mixta Terminal Cuenca del Plata, su contrato de gestión y los decretos reglamentarios, la terminal especializada en el Uruguay conforme a las normas –me refiero a la legal, a la reglamentaria y a la contractual– es una sola. Y, por tanto, si uno analiza el artículo 72, esa única terminal debería poder ser la que tenga toda la capacidad para manejar los contenedores de cargas y descargas. Y, como dice la norma, solo en el caso de que esa terminal no tenga capacidad puede ir a los muelles públicos.

El otro tema del que recién hablaba el señor ministro es que la Ley de Puertos establece tres títulos habilitantes para prestar servicios portuarios, que son muy diferentes. Digo esto porque la concesión es muy diferente al permiso y a la autorización. Aquí hay dos empresas, y una tiene una concesión y la otra un permiso. La que tiene la concesión debe cumplir con una cantidad de requisitos, ya que se establece que solo podrán otorgarse las concesiones si el concesionario realiza a su costo nuevas obras que impliquen la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los ya existentes, y luego lo somete a la reglamentación. En la concesión se tiene que pagar un

canon y se está obligado a tener un mínimo de manejo de cargas y descargas, entre otros requisitos. En el permiso no ocurre lo mismo, con lo cual, si uno lo analiza, por lo menos desde el punto de vista jurídico, llega a la conclusión de que las dos empresas no están en la misma situación jurídica y que en el Uruguay solo hay una terminal especializada de contenedores. Si se tiene que aplicar lo reglamentado en el decreto, los barcos con contenedores deben ir a esa terminal, y solamente cuando no tenga capacidad se determinará, a través de la capitanía del puerto, que pasen a otras instalaciones.

Entonces, básicamente es eso que se pudo ampliar a través de las normas que existen a nivel de leyes y de decretos.

SEÑOR MINISTRO.- Me parece importante remarcar esto como lo ha hecho el señor prosecretario de Presidencia.

Quiero terminar realizando algunas reflexiones que me parecen fundamentales.

Se ha dicho que cincuenta años es mucho, que los once años que tiene más cincuenta son sesenta y un años. Varias personas han expresado públicamente que les parece mucho. Entiendo que no hay información suficiente, y aclaro que yo tampoco la tenía. No soy un experto en el tema, pero el presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo, sabe más que yo pues hace años que está en esto. Estoy aprendiendo de lo que me dicen y voy tomando nota de ello. Pero, por ejemplo, me dicen que en Barcelona se están dando concesiones por setenta y cinco años. ¿Por qué? Porque las inversiones son muy grandes, señor presidente, y cuesta años poder recuperarlas. Hay que tener en cuenta que la tecnología cambia y la incertidumbre también. Como dije, en Barcelona son setenta y cinco años. En Australia, en el puerto Darwin, son noventa y nueve años de concesión. En Sri Lanka, que es el puerto *hub* más importante de la India, son también noventa y nueve años. En Delaware, setenta y cinco,

en Baltimore, en Oakland y en Valparaíso, en Chile, son cincuenta años de concesión. Por todo esto, señor presidente, no me parece que sea mucho lo que estamos dando. Es más, creo que en la Administración anterior se han dado concesiones por esta misma cantidad de años. Nosotros estamos habilitados a dar cincuenta años, justamente, porque lo cambió dicha administración; de lo contrario, estaríamos dando treinta años. Es bueno aclarar que se hizo este cambio en la Administración anterior con las inversiones de UPM en el puerto, que en su momento nosotros no cuestionamos. Nos pareció bien. Y no sé si piden como contrapartida inversiones en el contrato con UPM, pero las están haciendo, las estamos viendo. Por lo tanto, no cuestionamos esta situación. Lo que estamos diciendo es que, así como no cuestionamos, cuando éramos oposición, que se le dieran cincuenta años a UPM por su instalación, no nos parece mal hoy, por USD 450:000.000, dar una concesión por cincuenta años.

Voy a hacer una última reflexión; prometo que será, sí, la última, señor presidente.

Hasta ahora he tenido varias reuniones con distintos legisladores que han venido a visitarme preocupados por este tema; siempre estoy abierto a escuchar y a recibir a todos los que lo pidan. He recibido a varios diputados e intendentes frenteamplistas también, así que mi despacho está a la orden; pueden conocerlo, aunque ¡bueno!-, algunos ya lo conocen porque estuvieron quince años, simplemente cambiaron algunos cuadros...

(Hilaridad).

–Me importa plantear –lo he hecho a varios señores legisladores–: ¿cuál es la alternativa? ¿Cuál es la opción B? ¿Ir a juicio a ver qué pasa, a ver si podemos agarrarnos de algún argumento jurídico? ¿Y qué pasaría con el puerto de Montevideo cuando vayamos a juicio? Quedaría parado, sin inversión.

Katoen Natie ha querido vender el 80 % de sus acciones y ahora no, ahora quiere invertir USD 450:000.000. ¿Y cuál era la alternativa? ¿Quedarnos de brazos cruzados, esperando los once años que le faltan de concesión, con una situación de tensión porque tendríamos un juicio a nivel internacional y con el puerto parado, señor presidente?

Estoy seguro de que no queremos esa alternativa. En nuestra visión –puede haber otras–, queremos un puerto *hub*, queremos un puerto competitivo, queremos un puerto que busque la carga en la región y que sea un puerto de salida para Bolivia, Paraguay, distintas partes de Brasil y de Argentina y para todo el tránsito que haya y que vaya por el estrecho de Magallanes hacia el Pacífico, por el Atlántico sur.

Por eso, señor presidente, hacemos énfasis y decimos esto con convicción: no había y no hay alternativa más que buscar un acuerdo. Este es un acuerdo digno, es conveniente y va a generar empleo –por eso socialmente es importante–; hay beneficios económicos para el 20 % de las acciones del Estado, y para nosotros es un gran acuerdo porque lanza al puerto de Montevideo para ser el gran puerto del Cono Sur.

Esas son las razones por las cuales hemos firmado este acuerdo y estoy a la orden de los señores senadores para contestar cualquier interrogante.

SEÑOR CARRERA.- Para nosotros, como oposición, hacemos un estado de situación es difícil porque no tenemos información. Ahora el ministro dijo que la información se está publicando en la página web y eso va a ser importante porque, a partir de allí, podremos analizarla, así como la documentación correspondiente, con nuestros equipos técnicos.

Quiero hacer algunas preguntas al ministro. Veo que está convencido y ha dicho que tiene convencimiento respecto a que se perdería esa demanda. A nosotros, como oposición, nos gustaría tener los elementos, esos informes jurídicos. El ministro dijo que preguntó en varios consultorios jurídicos y –¡bueno!– nos gustaría conocer esos

informes. Creemos que es muy difícil asumir esa posición sin conocer la demanda de la contraparte. Además, eso nos sería útil en el sentido de saber cómo opera todo esto.

La empresa Katoen Natie comienza a desarrollar los pasos que están establecidos en el artículo 11 del *Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Belgo-Luxemburguesa en materia de promoción y protección recíprocas de inversiones*. El 15 de octubre le manda una nota al Estado uruguayo en la que lo insta a que designe un representante, se comprometa a trabajar; en fin, lo que marca el artículo 11. Pero después, antes de que venza ese plazo de seis meses –que es lo que está establecido en la ley nacional–, le vuelve a mandar una nota a las autoridades legítimamente constituidas, o sea al presidente Tabaré Vázquez y al ministro del momento, Víctor Rossi, así como a las autoridades entrantes. Luego, el 14 de febrero, diez días antes de que asumieran, se reitera la solicitud.

Llama la atención por qué no se respetaron los pasos sacramentales que estaban establecidos en el tratado que, en definitiva, es una ley nacional.

Entonces, señor ministro, nos gustaría saber qué elementos tuvo el Poder Ejecutivo, y en definitiva el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para afirmar la posibilidad certera de que íbamos a perder ese juicio. Como oposición nos gustaría tener esos elementos, conocer esos informes jurídicos y los de la Administración Nacional de Puertos, si es que existieron.

Me gustaría que las autoridades nos hicieran una caracterización de ese acuerdo que se está publicando en estos momentos. Hoy a mí me gustaría recibir de boca del señor ministro y de las autoridades una caracterización de ese acuerdo, es decir, a qué nos comprometimos. No me gustaría terminar esta sesión de hoy –sé que estamos restringidos– sin tener una caracterización de boca de las autoridades. ¿Cuáles son las obligaciones que asumimos? Me van a decir que traerán copias, pero a mí me gustaría

recibir esa respuesta personalmente. Y si no es posible hoy porque el señor ministro se tiene que ir a vacunar, me gustaría que continuáramos con la sesión en otro momento, cuando las autoridades puedan –tal vez el próximo miércoles–, pero para nosotros eso es muy importante. Me refiero a escucharlo de las autoridades y no a recibir un documento frío, por decirlo de alguna manera. Quiero conocer las características específicas del acuerdo de boca de las autoridades.

También me gustaría, señor ministro, que nos contaran cómo fue el marco de las negociaciones. Ustedes pasaron un año negociando y quisiera que las autoridades nos hicieran una puesta a punto de ese marco de negociaciones, porque acá existieron muchas enunciaciones. Aparentemente se llegó a un acuerdo transaccional. Con respecto a las transacciones, los abogados siempre decimos que hay mutuos acuerdos y concesiones; cada uno da algo, pero nunca se reconoce el incumplimiento del Estado, para proteger los intereses nacionales. Una parte, si está en una transacción, nunca va a reconocer su incumplimiento para proteger su propia situación jurídica. Me preocupa porque según lo que escucho de boca del señor ministro –lo digo con respeto; cuando digo «de boca» me refiero a sus palabras– parecería que señala que hay un incumplimiento de la Ley de Puertos y del decreto reglamentario. Me preocupa eso porque acá hay otros actores y nosotros como Frente Amplio, como oposición, queremos defender los intereses del país. Entonces, si uno reconoce que incumplió en una transacción internacional de esta magnitud, nos preocupa que en el futuro esto juegue a favor del otro actor. Reitero que, como oposición, eso nos preocupa.

Nos preocupa que de sus expresiones surja que existió un incumplimiento, que el Uruguay lo reconoció y que se remontaba al año 2008.

El señor ministro habla del convencimiento y por eso le pedimos los informes jurídicos. ¿Cómo llegó a hacer ese análisis, esa apreciación? Ahí nos va a tener que

contar sobre las negociaciones, nos tendrá que hacer una composición de por qué íbamos a perder esa demanda cuando no existió demanda. Si hay una demanda, uno hoy puede ver cuál es la pretensión de la contraparte. Si existe una demanda, uno puede conocer cuál es la posición jurídica de la contraparte, cuál es su pretensión. Sin embargo, sin conocer la demanda, es difícil y por eso para nosotros es importante acceder a los informes jurídicos de la Administración Nacional de Puertos. En algún momento el ministro dice: no se está hablando de malos socios, es gente que invirtió en Uruguay, pero hay una historia de una serie de incumplimientos por parte de la empresa Katoen Natie en el tema de los dividendos. Entonces, a nosotros nos gustaría saber cómo está esa situación. Existían demandas y, por tanto, nos gustaría conocer acerca de esa situación. También quisiéramos saber si se pudo hablar con las anteriores autoridades. Y también quería dejar sentadas algunas interrogantes más.

El presidente de la Administración Nacional de Puertos participó en la negociación. Entonces, quisiéramos saber qué comunicación se tuvo con el resto del directorio, si se le informó. Quisiéramos saber si el presidente de la Administración Nacional de Puertos es firmante del acuerdo y si los representantes del Estado en el Directorio de la TCP están en conocimiento de las negociaciones.

De las declaraciones de prensa a nosotros nos preocupa esa situación de monopolio de hecho que estaría a favor de la TCP. El ministro dice que no se le va a reconocer un monopolio jurídico, pero es un monopolio porque es una situación de hecho, por las palabras del señor ministro. ¿Qué medidas tiene el acuerdo que permita la libre competencia para prestar los servicios, que es una de las máximas? El principio de libre competencia es una de las máximas de la Ley de Puertos de su primer momento. Entonces, ¿cuáles son las medidas para proteger ese principio de libre competencia? ¿El

Estado se vería limitado de adquirir e instalar grúas pórtico, por ejemplo, en el muelle C? Me gustaría saberlo.

Existen temores de que Montecon se vea lesionado en sus derechos y decida demandar al Estado uruguayo en este caso, por lo que quisiera saber si se estuvo analizando esa situación.

Por último, quisiera saber qué garantías tiene el Estado uruguayo de que Katoen Natie no venderá en el futuro su participación. Me pregunto qué garantías tenemos nosotros porque le estamos ampliando la concesión. La concesión tiene diez años más de vigencia y nosotros la estamos ampliando a cincuenta años más. Entonces, qué garantías tenemos nosotros de que Katoen Natie en el futuro no venderá su participación en TCP. Lo pregunto porque en los últimos tiempos la empresa lo ha venido manifestando y el valor que adquiere esta concesión, esta situación jurídica que se crea a favor de Katoen Natie, es muy importante.

El ministro habló de empleos. Entonces, quisiera saber si se evaluó cuántos empleos se crearán y cuánto crecerá la economía uruguaya, aunque eso se lo dejaría a mi colega, el senador Bergara.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que la mecánica a utilizar sería que se realizaran todas las preguntas, para que luego sean contestadas todas juntas.

SEÑOR BONOMI.- Como el primer punto que voy a tratar tiene que ver con el canal, pido que se suspenda la toma de la versión taquigráfica.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica).

—Yo planteaba esto porque creo que la profundización a catorce metros cambia sustancialmente la realidad del puerto de Montevideo. Creo que sería un puerto con un pie de muro de catorce metros, un canal de acceso de catorce metros único en la región, lo que le daría otra categoría y otro valor. Inclusive, me empiezo a preguntar si los

sesenta años no adquieren otra dimensión y creo que sí, porque el hecho de que una empresa como Katoen Natie se haga cargo durante sesenta años de un puerto de estas características –digo sesenta porque esto empezaría a correr antes de que finalice la actual concesión– hace pensar que es demasiado barato el precio, más allá de la duda con respecto al juicio. Digo esto porque Katoen Natie cayó en incumplimientos y si ocurren tres, la concesión cae. Ellos están obligados a un movimiento mínimo de contenedores y ya desde hace dos años –y este sería el tercero– que no llegan y pagan por movimiento real. Uruguay le factura por el movimiento acordado y no lo paga; o sea, es una deuda impaga. Entonces, hay incumplimiento por parte de ellos y puede caer la concesión. Que caiga la concesión cuando Uruguay puede tener un puerto único en la región, es un valor de cambio muy importante que creo que no está tenido en cuenta en esta negociación. Amén de eso, me pregunto, en términos de soberanía, si no se menoscaba el poder del Estado en la fijación de políticas portuarias en materia de contenedores. Yo creo que sí. Es decir, cabe preguntarse cómo asegura el Estado su soberanía en materia de política portuaria. ¿No le quita potestades al Estado uruguayo por sesenta años? Estas serían dudas que me surgen, pero como hay una limitación de esta reunión a una hora y media, nos gustaría profundizarlas en otra oportunidad. De todos modos, ya las adelanto porque son parte muy importante de nuestro relacionamiento.

SEÑOR GANDINI.- Buenas tardes. Saludo al señor ministro y a los directores que lo acompañan.

Creo que desde el punto de vista estratégico ha habido una decisión correcta para los intereses nacionales porque detrás hay un proyecto que le da competitividad y posibilidad de desarrollo al principal puerto del Uruguay.

El tema no está exento de la histórica lucha de puertos ni de la captación de cargas, que para Uruguay no es la exportación ni la importación, sino el tránsito, básicamente, el gran movimiento que se generó a partir de la Terminal Cuenca del Plata, pues antes no existía. En términos generales, creo que la negociación y el resultado han sido buenos, pero más allá de lo puntual, es conveniente para los intereses nacionales.

Quiero formular dos preguntas. En primer lugar, el acuerdo parece tener dos partes: una es la negociación frente a la demanda eventual y el inicio de ese proceso de acuerdo con lo establecido, y la otra, son las condiciones futuras, no solo respecto al plazo de la concesión sino también a la inversión particularmente, así como a las tarifas y otros compromisos. El acuerdo, que vamos a leer con detenimiento, ¿contiene algún elemento nuevo que antes no estuviera en las reglas de juego legales y reglamentarias establecidas al día en el que se convocó la subasta? Porque eso, para mí, es muy importante. Es decir, ¿hubo concesiones nuevas? ¿Hubo aspectos nuevos en el contrato? ¿Hay algo que debamos conocer que no haya estado en la convocatoria que se hizo en el año 2001? ¿Hay algún cambio en la Ley de Puertos? ¿Existe algún compromiso de modificar el decreto reglamentario? ¿O simplemente se acordó cumplir con la ley? Reitero, todo esto es, para mí, muy importante, es fundamental. Y creo que al comienzo el ministro dijo algo a este respecto.

En segundo término, ¿existe en las áreas públicas algún operador portuario de contenedores que no sea Montecon? ¿Hay otro operador de contenedores que no sea Montecon? ¿O se ha constituido un monopolio privado en beneficio de una empresa extranjera que, fuera de la ley y el reglamento, se ha beneficiado durante todos estos años con un porcentaje de carga de contenedores que ha hecho caer en incumplimiento a la otra empresa que tenía derechos constituidos, por lo que se le reclama pagos? Reitero: ¿hay algún otro operador? Y agrego: ¿está en algún lado establecido formalmente lo que

he sentido apelar varias veces que es un reglamento de almacenaje? Escuché hablar al ministro de la tarifa de almacenaje, pero aquí se hace referencia al reglamento de almacenaje. Tengo entendido que desde el 2008 y después de una licitación fallida, cuestionada y encajonada, a esta empresa se le otorgó un permiso precario, renovable automáticamente –o por resoluciones cada noventa días, sin ninguna contraprestación–, a un precio muchísimo más barato, con lo que se vuelve mucho más competitiva, obviamente, para operar en la Terminal Especializada de Contenedores. Esta especialización viene de la vieja Ley de Puertos y del plan maestro de las cinco terminales especializadas: la de contenedores, la de granos, la de pesca, la de pasajeros y, ahora, la de celulosa. Ese es el diseño de nuestro puerto –olvidé mencionar, también, a las áreas públicas–, pero con regímenes especiales para los concesionarios de terminales especializadas. Entonces, ¿existe un reglamento de almacenaje o es una creación o ficción para justificar el privilegio de una empresa extranjera que se ha visto beneficiada estos años y, por supuesto, sin que se cambiaran la Ley de Puertos ni el decreto reglamentario, lo que generó la demanda de la otra parte, que reclama el cumplimiento de la ley?

Voy al principio: ¿hubo que hacer alguna concesión en la reglamentación o en la ley para llegar al acuerdo o nos hemos comprometido a cumplir con la ley?

Gracias, señor presidente.

SEÑOR BERGARA.- Es un gusto recibir a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la ANP y al señor prosecretario de Presidencia.

Antes de ingresar al tema, quisiera hacer dos reflexiones.

En primer lugar, creo que en el futuro –lo digo, no como crítica a lo realizado ni al convenio y a la concesión del 2001, sino como lección y como aprendizaje– tenemos que pensar muy bien los procesos con asociaciones público-privadas en los que el

Estado sea un accionista minoritario, sobre todo, cuando el ámbito del Estado que integra esa minoría de paquetes accionarios es, a su vez, un órgano regulador de la actividad. Considero que en ese caso se generan conflictos de intereses evidentes; además, en ese marco, las potenciales conductas abusivas de la mayoría en la sociedad pueden condicionar hasta elementos de libertad y de autonomía que deba tener el ámbito estatal que tiene que tomar resoluciones regulatorias. Lo planteo como una reflexión genérica, no como crítica a lo hecho –reitero– sino como una lección. Entiendo que el vínculo conflictivo que hubo durante muchos años entre la ANP y Katoen Natie fue aleccionador en cuanto a que en el futuro hay que pensar bastante antes de plantearse asociaciones público-privadas en las que el Estado sea accionista minoritario.

Como segunda reflexión general, señalo que comparto lo que dice el señor ministro. Nosotros queremos el mejor puerto de Montevideo posible; queremos muchos puertos en el Uruguay, todos competitivos, que puedan trabajar a nivel internacional, no solo regional, y que sean puntos de referencia en el Cono Sur por su eficiencia, por su capacidad competitiva, por su productividad, etcétera. Este es nuestro objetivo y lo compartimos.

Acá nadie está planteando una discusión en términos de los intereses de una empresa o de los intereses de otra; lo aclaro por el énfasis que a veces se hace en algunas argumentaciones. Acá no estamos para defender los intereses de Katoen Natie –bastantes recursos dedica la propia empresa a defenderlos–, tampoco los de Montecon ni los de ningún otro operador potencial. Lo que nos importa es el interés del país y el interés de hacer, reitero, el mejor puerto de Montevideo posible.

Por estas razones, evidentemente este es un tema muy importante, que tiene una enorme cantidad de dimensiones, a veces difíciles de aquilatar. Como bien decía el

señor senador Carrera, estamos un poco a tientas porque no tenemos la información profunda de todas las dimensiones que se han negociado, que se han acordado, que nos permita hacer una evaluación. Tenemos, en todo caso, preconcepciones, porque si uno no posee toda la información, las cosas que tiene están basadas en el olfato o en información parcial; algunas podrán confirmarse y, otras, revertirse, precisamente con información. Por ejemplo, respecto al dragado, ¿qué se comprometió en el acuerdo? ¿Se comprometió algo? Eventualmente, si hay compromisos, ¿quién va a hacer la inversión? Como bien decía el señor senador Bonomi, el valor del puerto de Montevideo es uno con un dragado a trece metros, y es otro radicalmente diferente con un dragado a catorce metros. Por lo tanto, esto significa que la negociación que estamos empezando a analizar no es la misma si está planteado hacer el dragado a trece metros que si hay algún compromiso de dragar a catorce metros. El valor de lo que se está concesionando –no sé si está bien expresado y, en este sentido, después haré otra pregunta vinculada a si estamos ampliando o prorrogando la concesión– cambia sustancialmente.

Como decía el señor senador Carrera, no tenemos elementos, sobre todo de parte de jurídica, para evaluar la probabilidad de éxito o de fracaso de la eventual demanda que no fue presentada más que en el calentamiento previo del convenio entre Uruguay y la Unión Económica Belga–Luxemburguesa. Es decir, no tenemos condiciones para evaluar la viabilidad jurídica de esa demanda ni tampoco para evaluar el monto que se maneja de USD 1.500:000.000. La empresa pagó a la concesión, en 2001, USD 17:000.000; hubo un compromiso de inversiones por USD 35:000.000 que después fueron USD 200:000.000; las utilidades anuales de la empresa entiendo que rondaban los USD 15:000.000 o USD 20:000.000; si estoy equivocado, pido que me corrijan. Es decir que para llegar a USD 1.500:000.000 hay que empezar a sumar. Parece una cifra absolutamente exagerada vista de afuera. Reitero: si uno tuviera más información y

elementos, capaz que nos convencen de que realmente había un riesgo alto de tener una obligación de esa magnitud. Eso nos obliga a ser muy cautos todavía en nuestro posicionamiento, porque el principal argumento que da el ministro –según entiendo– por el cual se avanza en este acuerdo, es evitar esa demanda.

Como se decía en las intervenciones anteriores, también había demandas que el Estado o la ANP habían presentado contra Katoen Natie, vinculadas al no cumplimiento de mínimos por dos años. En este tercer año no estaría avanzándose de la misma manera, y son factores tan importantes que son causales de rescisión del contrato, o sea que estarían sobre la mesa en la otra dirección. También está lo asociado a la revaluación de activos a nivel contable que trae consecuencias importantes en lo que es el posicionamiento del Estado y de la ANP. Fíjense que si se revalúan exageradamente los activos y no en base a las normas contables correspondientes, a la hora del rescate final el Estado debería abonar cifras exageradas, más de lo que valen las cosas. Sobrevaluaciones de este tipo, según los síndicos y la ANP en su momento, se habrían dado en los estados contables de TCP, algo que entiendo está pendiente de resolución.

También estamos informados de lo que ha sido la sistemática discusión entre la empresa y la ANP sobre la distribución de utilidades. De alguna manera, la empresa –según tengo entendido– refiere a la distribución mínima a que la ley de sociedades obliga, que es bastante menos que el 20 % que le corresponde al Estado. Por lo tanto, la ANP y el Estado no estarían recibiendo año a año las utilidades que les correspondería por las ganancias que tiene TCP, por decisión de la mayoría. Es más, tengo entendido que ese dinero está en una cuenta en Luxemburgo a nombre de Katoen Natie. O sea, estas cosas son muy delicadas.

Permítanme inferir –es solo una opinión que puedo llegar a revertir si me convencen de lo contrario– que Katoen Natie no ha sido el mejor socio posible; sí fue el

mejor subastador, y no estoy cuestionando la concesión inicial. No se trata solo de las reglas de juego iniciales, sino también de cómo se desarrolla después el juego. Katoen Natie tuvo una relación sistemáticamente conflictiva –por lo menos de un tiempo en adelante– con relación a cuestiones que creo –tanto en los informes de la ANP, de los síndicos y demás– dejan elementos de duda acerca de su conducta en ese sentido.

Obviamente, estas son cosas que están sobre la mesa y supongo que también estarán a la hora de evaluar la conveniencia o no de la prórroga o de la concesión. Asimismo, esto a si el nuevo acuerdo tiene alguna prevención sobre estas cosas o ¿vamos a estar sesenta años más sin recibir las ganancias que le corresponden al Estado por las utilidades de TCP o vamos a estar sesenta años más poniendo plata en una cuenta en Luxemburgo a nombre de la empresa mayoritaria? Me pregunto si en este acuerdo, si en este convenio, hay alguna prevención que evite estas cuestiones que para mi gusto son abusivas.

Por otro lado, se habla de los USD 450:000.000 de inversión –seguramente, una vez que leamos el acuerdo, lo sabremos– y al respecto me gustaría saber si esto es solo inversión de Katoen Natie o es de TCP ¿Se incluye inversión del Estado? El tema es que no tenemos la información.

También hay que entender que en un plazo de sesenta años la inversión que se haga va a ser la mínima necesaria para la operativa durante ese lapso o menos. Seguramente, en sesenta años la empresa va a tener que seguir invirtiendo. Por lo tanto, tampoco es que uno piense que estos son montos de los que en el 2081 el Estado vaya a rescatar algo. Parto de la base de que la amortización de todo lo que se invierta en 2021, 2022, 2023 o 2081 va a estar totalmente amortizada. Entonces, esto matiza también la importancia de la magnitud de las inversiones, porque son las inversiones que la empresa necesita para equis años, que son bastante menos que los años de la concesión.

Por otro lado, nos gustaría que se nos brindaran los informes jurídicos que respaldan la base legal por la cual se otorga el plazo ampliatorio de cincuenta años. Me gustaría saber si en esto rige o no el Toca y, por lo tanto, si la limitación estaría dada por la duplicación del período y no por un plazo sustancialmente mayor. ¿Cuál es la base jurídica que permite ampliar o prorrogar el acuerdo de manera tal que una concesión inicial a treinta años se amplía, se prorroga o lo que sea, por cincuenta años? Realmente, nos genera muchas dudas el tema del plazo, que es una clara y significativa variante en valor –al respecto preguntaba el señor senador Gandini– con relación al contrato de concesión original.

Hay muchas cosas puntuales, pero en esta intervención dejaría por aquí, ya que el tiempo prácticamente se ha ido y no queremos que el señor ministro vaya a vacunarse muy acelerado, porque capaz que tiene efectos adversos.

También coincido con lo que decían los señores senadores Carrera y Bonomi, en cuanto a que estos temas requieren de cierta profundidad y sobre todo que de nuestro lado se analice previamente lo acordado, a efectos de tener una próxima instancia –en lo posible, la semana que viene– y profundizar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de dar la palabra al señor ministro, quiero informar a los señores senadores que el texto del acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la compañía Katoen Natie, que le ha sido entregado al señor senador Carrera, va a ser repartido a todos los señores senadores por parte de la secretaría.

También quiero agregar dos preguntas a todo lo que tiene que contestar el señor ministro. La primera es: en el caso de haber utilizado la alternativa de un llamado, ¿qué tiempo nos hubiera insumido ese llamado, de acuerdo con su estimación? Y lo segundo que quería saber –dadas estas permanentes renovaciones que se produjeron a una empresa en los muelles públicos, que fueron cada sesenta días, pero por un período de

doce años, en una situación que al menos se podría presentar o pensar que tiene visos de irregularidad— es si por parte del Poder Ejecutivo o de la Administración Nacional de Puertos existe la previsión de algún tipo de investigación acerca de esos hechos.

SEÑOR MINISTRO.- Señor presidente: tengo pocos minutos, pero quiero a modo telegráfico empezar a señalar algunas cosas importantes —que podrán leer— para tener una visión del tema.

No hay obligación por parte del Estado de dragar a catorce metros, sino que dice hasta catorce metros. No dice «a catorce metros». Esto quiere decir que con los trece metros nosotros estamos cumplidos. Estoy hablando de lo que nosotros acordamos: hasta catorce metros. Digo esto para que después puedan fijarse en el acuerdo.

En respuesta al señor senador Carrera, quiero señalar que no hay discusión, no hay una concesión, no hay un acuerdo que trate de resolver diferendos del pasado. Por lo tanto, en el acuerdo no hay admisión de ninguna omisión del Estado en el pasado. El acuerdo busca establecer claramente que se va a cumplir la ley.

Respecto a la pregunta que me hacía el senador Gandini —y otros senadores—, el Estado lo que hace es garantizar que se va a cumplir la Ley de Puertos y que se va a cumplir el artículo 72 del decreto reglamentario. Eso es lo que dimos a cambio.

SEÑOR BERGARA.- Pero sí está en el acuerdo el compromiso de no activar la demanda de la que hablamos.

SEÑOR MINISTRO.- Exactamente.

Entonces, señor presidente —continuando—, nosotros desestimamos las multas administrativas sobre incumplimientos de menor carga, producto de que uno de los argumentos que se señalaba por parte de la empresa, cuando tuvimos estas charlas, era que no pudieron cumplir con el mínimo porque el 60 % de los contenedores ilegalmente

estaba yendo a los muelles públicos y no, como indica la ley, a la terminal especializada. O sea que entrábamos a la discusión del tema.

Por lo tanto, quiero que miren esa situación. Nosotros no hacemos otra cosa que ratificar lo que está escrito desde 1992 y 1994. No cambiamos esa situación. Seguramente, el doctor Rodrigo Ferrés podrá decir cuáles son las bases que nosotros entendemos en cuanto a la extensión del plazo. En la instancia anterior la prórroga ya se contemplaba y entendimos que los cincuenta años eran y son importantes en función de los USD 450:000.000 de inversión. ¡Ya! En el acuerdo les obligamos –y ustedes podrán verlo– a que en los próximos cinco años tienen que hacer la inversión, así como bajar las tarifas ya. Es muy importante que se miren las dos cosas. No es a lo largo de los sesenta años. Seguramente, a lo largo de los once años que tiene por delante... En el caso del juicio íbamos a tener cero inversiones, y hoy tenemos cinco años de inversión: de empleo, de trabajo y de inversión en el puerto.

Respecto a lo que puede significar mañana un puerto de Montevideo a catorce metros de dragado del canal de acceso, coincidimos plenamente en lo que se dice. Todavía no lo tenemos, lamentablemente, y es una tarea que tendremos que llevar adelante, como ya he narrado. Sí creemos que la inversión que hace hoy la empresa en el puerto de Montevideo va a obligar, naturalmente, a llenar esa playa de estacionamiento y a captar carga que hoy no está captando. Me refiero no solamente a la carga que desviamos por naturaleza –que viene por concepto de importación y exportación, que es insuficiente, y que nos estamos disputando este tipo de carga contenerizada–, sino a que lo que tenemos es un verdadero socio que apunta a captar nuevas cargas que no están viniendo. No olvidemos que en el pasado perdimos la carga paraguaya por falta de capacidad en los muelles públicos, ¿y quién operaba en los muelles públicos?

El señor senador Gandini me preguntaba qué otro operador hay. El único operador de contenedores que hay es Montecon –es la única empresa de contenedores–, salvo la terminal especializada que tenemos, la sociedad con Katoen Natie que hemos formado en la Terminal Cuenca del Plata. Esta situación es la que, de alguna manera, tenemos que ver en lo que respecta al futuro del puerto de Montevideo: la inversión y la captación, aunque, naturalmente, tienen que recuperar USD 450:000.000 de inversión en maquinaria, en explanada, en almacenaje. Hoy no es así: el 40 % de los contenedores está en la terminal especializada y el 60 % está en los muelles públicos. Esa situación es notoriamente irregular.

Nos piden los informes jurídicos. Hay cuatro informes jurídicos, pero el que más me interesa a mí es el que nosotros hicimos y vimos con nuestra asesoría jurídica, con el doctor Rodrigo Ferrés, donde analizamos cuáles eran las probabilidades que teníamos con informes jurídicos que también respaldaban y que vamos a entregarles a todos. Así que ninguna instancia está negada. Lo que sí decimos es que estábamos en una etapa de conciliación, se nos acababan los tiempos, pedimos dos prórrogas sucesivas para solicitar al Ciadi que no se accionara la demanda y así no se iniciaba el juicio, a la espera de evitar esta instancia.

En cuanto al lucro cesante que reclama, es un cálculo que está hecho, que se puede comprobar cuánto es si tomamos los contenedores que fueron desviados hacia los muelles públicos y que deberían ir, según la ley, el Reglamento de Atraque y el artículo 72, a la terminal especializada. Esto se puede calcular –lo vamos a traer– y nos va a dar una cifra mayor a USD 1.500:000.000. Estoy hablando de lucro cesante. Son números que no son nuestros, que nos los aportaron, y que son comprobables en función de lo que ha sucedido durante doce años, que es el tiempo que lleva esta situación irregular, a nuestro juicio, porque es ilegal. Este es un juicio nuestro. Lo que nosotros no hacemos

en el acuerdo es asumir ninguna instancia de ese tipo; en el acuerdo no hay una mirada hacia el pasado. Por lo tanto, el Estado no está asumiendo ninguna culpa, sino que va a aplicar la ley que está vigente, que no fue modificada por ninguna Administración, ni la nuestra ni la del Frente Amplio ni la del Partido Colorado. Ninguna la cambió y nosotros tampoco hemos cambiado. Reitero esto porque el señor senador Gandini estaba ausente y queremos ratificar la situación: nosotros no dimos nada a cambio salvo decir que íbamos a cumplir con la ley y con el decreto reglamentario. ¡Que esto quede claro! Ahora bien, ¿cuál era la opción? ¿La opción es ir al conflicto? ¿Seguir con esta misma situación? ¿Tener un riesgo de no captar más cargas, de no crecer, de no tener esta inversión? Esa es una opción que yo descarté. Yo estoy convencido de que lo que nosotros hicimos es lo mejor para el país.

En cuanto a los temores, son de recibo, señor presidente. El señor senador Bonomi hizo observaciones con respecto a cuál es el valor de una terminal del puerto. Todavía no tenemos esa instancia. Ahora bien, sí creemos que tenemos USD 450:000.000 de inversión en el puerto y que vamos a captar cargas que hoy no vienen a nuestro país. Consideramos que la carga paraguaya, como eventualmente otro tipo de cargas, perfectamente pueden encontrar en el puerto de Montevideo el lugar para poder desarrollarse y generar tareas de almacenaje cuando están de paso.

SEÑOR BERGARA.- Quisiera hacer una aclaración pensando en una próxima instancia, para no volver sobre cosas que de repente no son las que están en discusión.

Entiendo que es absolutamente lógico que en estos temas de concesiones, en los cuales hay inversiones y mantenimiento que alcanzan cifras muy cuantiosas, se negocie unos años antes –capaz que diez años pueden ser muchos, pero el gatillo parece ser la demanda–, porque si no se le da una perspectiva a la empresa que está, ya sea que se quede o se vaya, en los últimos años no hay inversiones, no hay mantenimiento,

etcétera. O sea, el hecho de que exista una negociación está fuera de discusión; *a priori* no tenemos una tesis negativa de que se haya negociado. Aclaro esto para ir limando asperezas y separando temas que no están en discusión. Nuestras dudas están, sobre todo, en las condiciones, porque todavía no tenemos los elementos como para evaluarlas. Suena largo el período. No hay un pago, como hubo en el año 2001 de USD 17:000.000, y entonces lo que se está «comprando» –entre comillas– es el derecho a hacer el negocio. En este caso no están esos elementos y, por ende, todo queda como subsumido en el acuerdo de la demanda. Así como está planteado, vale lo mismo si el dragado es a trece metros o a catorce metros, porque son los mismos años, el mismo canon. Quizás en ese punto podía haber habido un manejo de plazos o de valor de la concesión en función de que se vaya o no a un dragado a catorce metros.

En definitiva, lo que estamos planteando son cuestiones que tienen que ver más con las condiciones. No está en cuestión que se haya negociado ni que se lo haya hecho con antelación, dadas las circunstancias. Lo digo para despejar un montón de elementos.

SEÑOR FERRÉS.- Quisiera referirme a un aspecto instrumental. Para poder traer respuestas y que sea productiva la próxima reunión, sería importante para nosotros poder contar con la versión taquigráfica, ya que allí están los cuestionamientos que fueron planteados. Solicito que, de ser posible, nos la envíen por correo electrónico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con gusto lo haremos.

Si todos estamos de acuerdo, coordinamos entonces una reunión para el próximo miércoles.

(Apoyados).

SEÑOR CURBELO.- Volveremos con muchísimo gusto la semana que viene, o cuando sea. Me parecen interesantes los planteos en cuanto al interés general, que creo es lo que prima. Es muy difícil, en estos casos, abstraernos de intereses particulares

legítimos, pero no son los que tenemos que tomar en cuenta a la hora de adoptar las decisiones que apunten a mejorar el puerto de Montevideo para que sea altamente competitivo. Y en ese sentido nos enfrentamos a un dilema. El tema del litigio fue un planteo hecho en varias etapas. La primera fue en el 2016, cuando la empresa notifica formalmente a Presidencia de la República, luego hubo otra en 2019 y, posteriormente, en 2020, cuando se inició este proceso. Obviamente, para nosotros era importante atender esa posibilidad que la empresa cuantifica en esa cifra millonaria, pero creo que lo más importante tiene que ver con la visión portuaria que pretendemos que haya, que queremos profundizar y que tiene que ver con la especialización de las áreas. Esta especialización de las áreas viene del Plan Maestro 1989, del Plan Maestro 1999, viene de los distintos acuerdos, y tiene un sentido de eficiencia, de competitividad y de mejora en la capacidad de gestionar.

Nosotros apuntamos al desarrollo de TCP, que creemos es muy importante en lo que respecta a la inversión, pero sobre todo es muy importante en cuanto a la proyección regional y facilita un volumen bien interesante de movimiento de contenedores. Tiene que ver con la terminal pesquera de puerto Capurro –que pretendemos que sea una terminal especializada y en las próximas semanas vamos a hacer una presentación, porque queremos hacer un llamado–; tiene que ver con distintas iniciativas privadas que se han presentado, tiene que ver con el proyecto de UPM y también con la terminal especializada de celulosa en el puerto de Montevideo.

El contrato 2025 –del 25 de julio de 2019– apunta, justamente, a una terminal portuaria especializada y exclusiva para celulosa, productos derivados, productos químicos y otros insumos asociados a la producción para celulosa. Entre los objetivos de la concesión, se encuentran: «1. Asegurar un servicio de calidad, confiable y al mínimo costo para el usuario final, de las operaciones involucradas en una terminal

especializada de acopio y embarque de celulosa. 2. Brindar las más adecuadas condiciones para favorecer el desarrollo del comercio exterior del Uruguay y particularmente la exportación de productos nacionales». Esta es una concesión que se otorgó por cincuenta años y requiere una inversión de, aproximadamente, USD 200:000.000. Nosotros dijimos –y lo mantenemos– que esta concesión de cincuenta años está en el camino correcto: las distintas terminales especializadas en el mundo necesitan inversiones cuantiosas y, por lo tanto, para su repago requieren mayor cantidad de años. Esto sucede en el Uruguay y en el mundo, por lo que nos parece que los cincuenta años de TCP son absolutamente razonables porque van en consonancia con lo que ocurre con las inversiones en los distintos puertos del mundo.

SEÑOR BERGARA.- Me interesa aclarar que nosotros no entramos en consideraciones sobre lo que debe ser el plazo de una concesión. Por ejemplo, si estuviéramos haciendo esa concesión en este momento, podríamos evaluar el tema de los cincuenta años en las consideraciones que se están planteando, pero la consulta va por el lado de la base legal, ya que esta no es una concesión nueva sino una prórroga o una ampliación.

Por lo tanto, no estamos haciendo consideraciones sobre cuál debería ser el plazo, si cincuenta, setenta y cinco o treinta años, sino que estamos hablando de la base legal para la prórroga de una concesión que se dio por treinta años y que ahora se va a prorrogar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos en una situación bastante irregular porque en este caso el presidente del puerto vino acompañando al señor ministro.

(Dialogados).

SEÑOR CURBELO.- En síntesis, estamos a la espera de una nueva convocatoria porque tenemos muchas cosas para decir. El diseño institucional o del funcionamiento

del puerto de Montevideo hoy genera situaciones distorsivas y que sea poco competitivo, esto dicho por todos los actores. Entonces, si queremos apuntar a la eficiencia y a mejorar la competitividad, creemos que ese diseño portuario tiene que ser modificado. Ese es el camino, más allá de las distintas consideraciones desde el punto de vista jurídico. Esa es nuestra visión con respecto al puerto.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación.

Se levanta la sesión.

(Son las 16:11).