



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

---

# DIARIO DE SESIONES DE LA CÁMARA DE SENADORES

SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE LA XLIX LEGISLATURA

---

## 26.<sup>a</sup> SESIÓN EXTRAORDINARIA

---

PRESIDE

BEATRIZ ARGIMÓN  
Presidenta

ACTÚAN EN SECRETARÍA GUSTAVO SÁNCHEZ PIÑEIRO Y JOSÉ PEDRO MONTERO,  
Y EL PROSECRETARIO ADRIÁN JURI

---

### SUMARIO

	Páginas	Páginas
1) Texto de la citación.....	530	– Por Secretaría se da cuenta de que no se registraron inasistencias a la anterior convocatoria.
2) Asistencia.....	530	
3) Inasistencias anteriores.....	530	4) y 6) Moción de censura al señor ministro Luis Alberto Heber..... 530 y 545

–Exposición de varios señores senadores.

- Se vota negativamente la moción de censura presentada por los señores senadores del Frente Amplio.

–Se informa que el señor senador Rubio pasará a integrar la Comisión de Presupuesto en sustitución de la señora senadora Della Ventura.

5) Integración de comisión..... 545

7) Levantamiento de la sesión..... 549

## 1) TEXTO DE LA CITACIÓN

«Montevideo, 30 de agosto de 2021

La CÁMARA DE SENADORES se reunirá en sesión extraordinaria el próximo miércoles 1 de setiembre, una vez finalizada la sesión ordinaria citada a las 09:30, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

Orden del día

– Moción presentada por los señores senadores Oscar Andrade, Mario Bergara, Eduardo Bonomi, Charles Carrera, Amanda Della Ventura, Liliam Kechichian, Sandra Lazo, José Carlos Mahía, Silvia Nane, Daniel Olesker, Enrique Rubio, Alejandro Sánchez y Sebastián Sabini, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 147 de la Constitución de la república, a los efectos de promover la censura al señor ministro Luis Alberto Heber.

Carp. n.º 533/2021

**José Pedro Montero**  
Secretario

**Gustavo Sánchez Piñeiro**  
Secretario».

## 2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores senadores **Andrade, Asiaín, Batlle, Bergara, Bianchi, Bonomi, Botana, Camy, Carrera, Coutinho, Da Silva, Della Ventura, Delpino, Domenech, Gandini, Kechichian, Lanz, Lazo, Lozano, Mahía, Manini Ríos, Nane, Niffouri, Olesker, Penadés, Rubio, Sánchez, Sanguinetti, Straneo y Topolansky.**

FALTAN: con licencia, los señores senadores **Astori, Rodríguez y Sartori.**

## 3) INASISTENCIAS ANTERIORES

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 11:51).

–Dando cumplimiento a lo que establece el artículo 49 del Reglamento de la Cámara de Senadores, dese cuenta de las inasistencias a las anteriores convocatorias.

(Se da de lo siguiente).

SEÑOR SECRETARIO (Gustavo Sánchez Piñeiro).- En la sesión ordinaria del día 1 de setiembre no se registraron inasistencias.

## 4) MOCIÓN DE CENSURA AL SEÑOR MINISTRO LUIS ALBERTO HEBER

SEÑORA PRESIDENTA.- El Senado ingresa al orden del día con la consideración del único punto de la convocatoria: «Moción presentada por los señores senadores Oscar Andrade, Mario Bergara, Eduardo Bonomi, Charles Carrera, Amanda Della Ventura, Liliam Kechichian, Sandra Lazo, José Carlos Mahía, Silvia Nane, Daniel Olesker, Enrique Rubio, Alejandro Sánchez y Sebastián Sabini, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 147 de la Constitución de la república, a los efectos de promover la censura al señor ministro Luis Alberto Heber. (Carp. n.º 533/2021)».

Tiene la palabra el señor senador Carrera.

SEÑOR CARRERA.- Como mencionó la señora presidenta, estamos convocados para tratar la moción de censura que realizamos en la madrugada del pasado 19 de agosto al culminar la interpelación al señor ministro Heber, en aquel entonces ministro interino de Transporte y Obras Públicas.

Debemos decir que desde el Frente Amplio desencadenamos el mecanismo de la censura porque consideramos que los actos de administración y de gobierno relacionados con el acuerdo Uruguay-Katoen Natie son sumamente perjudiciales para la república. Lo caracterizamos como un acto de entrega de la soberanía, por la constitución de un monopolio privado desregulado a una empresa privada por un plazo de sesenta años, que abarca doce administraciones de gobierno. Va a afectar a dos generaciones de uruguayos; es sumamente inconveniente para el país, es inconstitucional e ilegal y viola todo el ordenamiento jurídico portuario.

El 18 de agosto nuestra bancada interpelló al ministro interino de Transporte y Obras Públicas –hoy titular del Ministerio del Interior– y en ese debate, que fue largo, esperábamos respuestas razonables por parte del ministro y del equipo que lo acompañó. Cada uno de los legisladores integrantes de la oposición, de la bancada del Frente Amplio, denunció un cúmulo de irregularidades.

Aquel día, el 18 de agosto, señalamos que no existió por parte del Gobierno, del ministro y del equipo que lo acompañó, ninguna explicación razonable de todo lo sucedido; no existió ninguna explicación razonable sobre ese acuerdo. Esa inquietud, esa búsqueda de una explicación razonable, no surgió solamente de mi fuerza política, el Frente Amplio, sino que los otros partidos que integran este Cuerpo también expresaron sus dudas e incluso expusieron sus discrepancias en el seno del debate parlamentario.

Recuerdo la intervención del señor senador Domech; recuerdo las salidas de prensa del diputado Ope Pasquet donde señalaba, por ejemplo: votamos esto porque estamos en la coalición, pero no estamos de acuerdo con lo que se hizo. Así lo señalaba el diputado Pasquet en diversos medios de comunicación hasta hace pocos días.

Señora presidenta: hoy venimos a denunciar nuestra más firme oposición a este acuerdo que es sumamente ilegítimo para los intereses nacionales. Queremos denunciar que no se actuó de acuerdo con la diligencia que debe tener un gobernante a la hora de velar por los intereses generales, sino que aquí se optó por los intereses particulares de uno de los involucrados. Y se basó en un objeto y en una causa ilícita. El objeto ilícito es la constitución de un monopolio privado que violenta lo que marca la Constitución de la república.

Nosotros tenemos una firme vocación de defensa del ordenamiento jurídico. Por ese motivo solicitamos la renuncia del ministro Luis Alberto Heber, quien negoció en representación del señor presidente de la república y es el único firmante del acuerdo. A esta altura, también debemos decir que no cuesta nada imaginar que este asunto del puerto va a terminar dilucidándose en otras esferas, porque su manejo es muy oscuro.

En virtud de la tarea de investigación que desarrolló esta bancada tenemos que reconocer una pequeña luz dentro de todo este proceso tan oscuro y turbio.

Señora presidenta: desde la bancada de senadores del Frente Amplio reconocemos el rol en defensa de los intereses de los abogados del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del área jurídico-notarial de la Administración Nacional de Puertos. Quiero reconocer la solvencia, la altura y la responsabilidad que tuvieron cuando fueron requeridos para informar acerca de los recursos presentados por un conjunto de empresas. En particular, quiero destacar las respuestas que dieron al momento de informar so-

bre los recursos presentados ante los Decretos n.º 114/021 y n.º 115/021. Según información que manejamos, dichos servicios jurídicos se expedieron manifestando que no habían tenido intervención en el dictado de los actos administrativos y, por lo tanto, expresaron –cito textualmente– que «el asesoramiento deberá serle solicitado a quienes hayan participado en la redacción de los mismos».

Señora presidenta: ante un asunto en el que el Gobierno actuó con tanta irresponsabilidad, dando la espalda a la memoria institucional y a los servicios jurídicos que deberían expedirse al respecto, sus abogados, sus funcionarios –aquellos que quedan en la institución mientras los gobernantes y los cargos políticos pasan– actuaron con una dignidad admirable, que debe ser reconocida. Eso es lo que queremos destacar en este momento de nuestra intervención, porque muchas veces se habla de la autonomía técnica, pero aquí tuvieron una gran dignidad porque, cuando fueron requeridos por el prosecretario de Presidencia de la República para informar acerca de estos decretos, esos funcionarios dijeron no, y eso hay que destacarlo. Dijeron: no, no me voy a prestar para esto, y reitero que hay que destacarlo. Actitudes como estas merecen nuestro respeto y reconocimiento porque ponen un poco de luz sobre cómo debe ser la defensa de los intereses nacionales. Eso también demuestra que en las reiteradas oportunidades en las que el ministro concurrió a esta casa faltó a la verdad. Cuando vino aquí y dijo que existían informes jurídicos y económicos que estaban a disposición de los senadores de la oposición, el ministro faltó a la verdad. Cuando concurrió por segunda vez y expresó que iban a guardarlos para cuidar la posición del Estado, el ministro faltó a la verdad, porque luego tuvimos que recurrir a la justicia para acceder a la poca documentación que existe en torno a este acuerdo, que fue realizado con mucho secretismo, con falta de transparencia y opacidad.

Por otro lado, desde Presidencia de la República se nos dijo que no había informes jurídicos ni económicos y que no existió intervención del Tribunal de Cuentas. La Constitución de la república marca que en cada oportunidad en que el Estado asume una obligación, debe ir por el camino de escuchar al Tribunal de Cuentas en forma preventiva. Las arbitrariedades y las violaciones al ordenamiento jurídico son inmensas, señora presidenta. Hay violación a varios artículos de la Constitución de la república, tales como el numeral 17 del artículo 85, el artículo 51 y el artículo 188.

En 2001, bajo la presidencia del doctor Jorge Batlle, se votó la constitución de una sociedad de economía mixta por el plazo de treinta años, pero por un acto ilegítimo y arbitrario hoy estamos diciendo que esa sociedad de economía mixta sin autorización del Parlamento va a administrar una concesión por ochenta años.

Se violentó todo el ordenamiento jurídico portuario –reitero: ¡todo!– y en él la Ley de Puertos, la ley que habilita la concesión, los decretos reglamentarios y la ley de defensa de la competencia. Bueno, las nuevas obligacio-

nes que asumimos sin contraprestación alguna a cambio. ¡Eso no puede ser, señora presidenta! Tomar la decisión de enriquecer a esta empresa en más de USD 1.000:000.000, asumiendo compromisos para la república –en definitiva, para todos sus habitantes– por más de USD 2.000:000.000, ¡no puede ser, señora presidenta! Por eso es por lo que nosotros nos encontramos desencadenando este mecanismo de censura.

El ministro tuvo oportunidad de responder, pero no dio ninguna respuesta. El ministro tuvo oportunidad de dar participación al sistema político, pero no se la dio. Se tuvo la oportunidad de rever este acuerdo, porque a partir de él –es lo que denunciamos– se inicia un derrotero en materia de política portuaria, pero no se dio. Esto tendrá consecuencias terribles, no solamente para el comercio exterior, sino para el comercio interno y, también, para cada familia del país; en fin, tendrá consecuencias terribles para el trabajo nacional. El sindicato portuario ha denunciado que entre setecientas y mil personas van a perder el trabajo como consecuencia de este acuerdo.

Por lo expuesto, señora presidenta, es que solicitamos la renuncia del ministro y dejamos clara cuál es la posición del Frente Amplio para, a partir de allí, seguir desarrollando acciones políticas y jurídicas –que estamos estudiando– para continuar.

Esta es nuestra primera intervención; luego otros señores senadores van a desarrollar distintos argumentos porque, a lo largo de esa interpelación del 18 de agosto y de un debate de más de diecinueve horas, se dijeron muchas cosas. Por parte del señor ministro se reconocieron errores. En aquel momento esperábamos que el sistema político asumiera su responsabilidad y que se negociara a partir de la dignidad, pero lamentablemente no cumplimos con nuestro objetivo. De todas formas, es nuestra obligación, como oposición, desencadenar el mecanismo del artículo 147 de la Constitución, solicitando la renuncia del entonces ministro interino de Transporte y Obras Públicas –hoy ministro del Interior–, que fue uno de los artífices principales de esta negociación, negociación que, como dijimos, no ha cumplido con el ordenamiento jurídico vigente en nuestro país.

Hasta aquí, señora presidenta, era cuanto quería decir.

Muchas gracias.

SEÑOR RUBIO.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RUBIO.- Muchas gracias, señora presidenta.

Uno apela al artículo 147 de la Constitución cuando entiende que el tema es grave; no tiene sentido hacerlo en otras oportunidades en las que se pone en juego si son sa-

tisfactorias o no las explicaciones dadas por un ministro. Cuando se entiende que el tema es muy grave, se puede resolver apelar a este artículo, que es el de la censura. Nosotros hemos estimado que, precisamente, se trata de esa situación.

Acá no se trata del problema de un negocio con un inversor privado en el que por determinadas cláusulas de confidencialidad, durante un período, se mantiene el amparo; acá estamos ante una negociación que se mantuvo durante todo un período de tiempo en forma secreta, por lo menos para la oposición política de este país, porque nosotros vinimos a tomar conciencia de ello una vez que, diría, para fijar un hito, el presidente de la república hace el informe a la Asamblea General, pocos días después de aprobado el acuerdo y respaldado por el propio Consejo de Ministros. Quiere decir que hubo un año de negociaciones, porque así lo establecen los anexos del acuerdo, las actas 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> son de mayo y junio de 2020, y la sustancia de lo acordado ahí está en el acuerdo del 25 de febrero de 2021 y en los Decretos n.º 114 y n.º 115 de abril de este año. Quiere decir que acá hubo un proceso donde se acordó la entrega, a nuestro juicio, del puerto de Montevideo hasta el 2081 a una empresa privada en régimen monopólico, con extraordinarias ganancias para esa empresa, no solo por lo que tenga que aportar por el movimiento de contenedores, sino por la valorización que significa para sus activos el hecho de pasar a tener una concesión hasta el 2031 en determinadas condiciones. A partir de ese acto pasa a tener una concesión hasta el 2081 en otras condiciones que nada tienen que ver con el origen, lo que es groseramente ilegal. Entonces, se produce una valorización que hemos estimado –en el piso al que aludía el señor senador preopinante– de por lo menos USD 1.000:000.000, pero al mismo tiempo el Estado adquiere el compromiso por las acciones que tiene que rehacer de inversión para esta inversión privada por el orden de los USD 2.000:000.000 y computamos, fundamentalmente, el dragado que tiene que realizar y el costo de su mantenimiento más las pérdidas de lo que hoy cobra por el uso de otros sectores del puerto de Montevideo.

Quiere decir que estamos ante una cuestión de enormes dimensiones que afecta la soberanía nacional y, además, no existe posibilidad de modificar esa situación así nomás porque, entre otras cosas, en el acuerdo se incluye algo absolutamente sorprendente: el Estado admite que incumplió las normas legales con la empresa con la que está acordando, punto que nunca se incluye en una transacción porque tiene un efecto diferido muy importante hacia el futuro. En la medida en que se hace esto se tira un paquete prácticamente de aparente irreversibilidad, de impacto extendido sobre la economía nacional en un punto estratégico del Río de la Plata y de la República Oriental del Uruguay; en la medida en que se hace esto, estamos ante algo grave.

Nosotros dijimos que no eran comprensibles, racionales, explicables, fundamentables ni convincentes los ar-

gumentos que se habían dado y se dieron durante todo el proceso de la interpelación. La verdad es que, hoy en día, si evaluamos aquello, a nuestro juicio estamos en el mismo punto. No entendemos cómo en el texto que propuso la empresa se pudieron dar concesiones máximas, cuando la empresa tenía puntos de vulnerabilidad y de debilidad muy importantes.

Quiere decir que la capacidad negociadora que se tuvo fue mínima y, además, se hizo a sabiendas de que iba a desencadenar la protesta de otras empresas que también habían tenido pleitos con el Estado uruguayo y los habían perdido, porque acá todo el mundo ha pleiteado con el Estado uruguayo y ha perdido: Montecon, Katoen Natie y otras empresas.

En esa situación, ¿qué pasa? Algunas de esas empresas están enganchadas a inversores internacionales o son de inversores internacionales y, por lo tanto, pueden ampararse en acuerdos internacionales, como la empresa de que se trata. Quiere decir que esto es una caja de Pandora en materia de juicios y de diversas posibilidades de protesta.

Esto no es bueno para transmitir certidumbre jurídica, que ha sido uno de los argumentos centrales para la diferenciación de Uruguay en el mundo o por lo menos en la región. Yo creo que esto genera inestabilidad.

Además, todo el diseño es contradictorio con la justificación. Acá todo el diseño es el de que se va a hacer un puerto *hub* capaz de captar el comercio de tránsito de la región. Esa es la justificación, pero el diseño monopólico es contradictorio con eso, porque en realidad lo que se está haciendo es generar un puerto *trader* que solo va a ser complementario de otro. Quiere decir que la expansión que se prevé —es lo que pensamos, honestamente— no se va a dar en los términos en los que se argumenta.

Por lo tanto, creemos que, desde el punto de vista de la negociación, esto viola la soberanía nacional y resulta totalmente incomprensible.

Lo más sorprendente es que esto es totalmente incoherente con la ideología económica y política que se ha predicado en las esferas de gobierno durante por lo menos tres décadas, desde 1990 hasta la actualidad. No he visto sector que sea más coherente en la prédica de la libre competencia que el herrerismo.

Este es un tema de soberanía nacional. Hay temas que son de soberanía nacional; no puede un Gobierno hacer una negociación para la venta de la Fortaleza de Santa Teresa o de un activo patrimonial que signifique un punto clave de la geopolítica del Uruguay en su inserción en el mundo; tiene que ponerlo en el escenario público y ahí se argumentará en un sentido y en otro.

Acá hay una absoluta incoherencia ideológica de los sectores que han promovido esto con un resultado que nos

tememos que va a ser muy malo para el país. Lo decimos porque hemos consultado mucho y aprendido en todo este proceso, ya desde el 2000 y el 2001 o en 1998, cuando tuvimos que intervenir en estos temas por primera vez. Ahora la mayor parte de los actores están en el Centro de Navegación y las navieras internacionales más grandes del mundo no vienen a negociar cuando les imponen condiciones monopólicas; simplemente, toman, pasan y siguen el camino. Es la lógica del mundo y del manejo de las empresas internacionales.

Por lo tanto, hoy creo que las legalidades que fue necesario transgredir ya han sido vastamente enumeradas; el perjuicio al interés público y privado creo que es ilevantable. Yo puedo enumerar, por lo menos, diez puntos en los cuales se hicieron concesiones inadmisibles: el Reglamento General de Atraque de Buques, el régimen de tarifas, la renuncia a los litigios que teníamos con la empresa belga, la valorización extraordinaria que obtiene la empresa, el aumento de la zona concesionada en términos desproporcionados, la condonación del canon, la compra de energía a precios de consumidor para todo ese parque que se haría —no se sabe con qué dimensiones— en Puntas de Sayago para los molinos de viento, el cronograma de inversión condicionado, las pérdidas de ingreso por todo concepto que tiene la ANP del uso de la infraestructura pública en la parte que no es de la empresa, la extensión sin plazo de limitación o sin limitación alguna de la promoción de inversiones para todas las empresas que forman parte del grupo económico, la pérdida de la acción de oro del artículo 22 y, por último, el pasaje de tribunales públicos nacionales a otros tribunales. Estos son algunos de los elementos.

A esto le agregamos elementos técnicos incomprensibles como, por ejemplo, las formulaciones del dragado y las contradicciones que existen en los textos —esto no se ha podido explicar, a nuestro juicio, en forma solvente—, las contradicciones que existen en otros aspectos y la liberalidad con que se concede el uso de Puntas de Sayago para poner molinos de viento en el medio de Montevideo, sin saber en qué extensión ni qué cantidad, violando la ley orgánica de UTE y sin estudios de impacto ambiental.

Podemos tener discrepancias políticas e ideológicas —que las tenemos—; admitimos la coherencia de nuestro adversario en muchos aspectos y admitimos que haya negociaciones que suponen determinado grado de secreto, como lo hicimos con las vacunas, hasta cierto punto. Sin embargo, no podemos admitir que se nos coloque un paquete que será un problema con el que tendrán que lidiar varios Gobiernos hacia adelante. El esfuerzo que algún sector político ha realizado —creo que fue Cabildo Abierto— de interponer una cláusula que modifica el contrato —lo que significa que los contratos pueden ser modificados incluso después de pactado— para impedir que la venta no pueda hacerse sin autorización estatal, introduce un elemento interesante, pero no logra solucionar el problema de fondo, que es que en los hechos se está creando un mono-

polio que tiene el dominio del punto estratégico del Uruguay en su inserción en los mares del mundo.

Por todas estas razones, solicitamos que se lleve a cabo este procedimiento parlamentario que, si bien es atípico, en algunas circunstancias se ha hecho –fundamentalmente antes de la dictadura, cuando cayó el ministro Jorge Peirano Facio– y se ha llevado hasta sus últimas consecuencias. En otros casos se ha planteado y no se ha podido llevar adelante por problemas de mayorías políticas, pero este mecanismo logra que este tema –que, por lo menos para la oposición de este país, es de soberanía nacional y en el que nos va todo el futuro– se coloque en la agenda de la opinión pública de una manera significativa.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR BERGARA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BERGARA.- Señora presidenta: el pasado 2 de marzo, en ocasión de la visita del señor presidente de la república a la Asamblea General, todos los uruguayos tomamos conocimiento de una noticia que, de no revertirse, marcará de forma muy negativa el futuro del país.

En ese momento, y en un muy breve pasaje de su intervención, el presidente anunció que el Gobierno había llegado a un acuerdo con la empresa belga Katoen Natie. Sinceramente, debo reconocer que en ese momento no imaginábamos que el contenido del acuerdo era tan negativo para nuestro puerto y tan perjudicial para la economía del país, para el empleo, para el bolsillo de las familias uruguayas.

Y cuando decimos que todos nos enteramos ese mismo día, no exageramos. Hasta los propios socios de la coalición de gobierno se enteraron en ese momento de tamaña decisión –tal como lo han reconocido–, que compromete el futuro del Uruguay por los próximos sesenta años, sin asesoramiento, sin informes jurídicos, sin evaluaciones económicas, bajo la amenaza de un juicio sin fundamentos y por cifras absolutamente descabelladas.

Cuando a fines de abril tomamos conocimiento del texto del acuerdo, que supuestamente había sido firmado en el mes de febrero, mayor aún fue nuestra sorpresa y nuestro desconcierto, y mayor también fue nuestro rechazo a este acuerdo nefasto.

Muchos fueron los intentos que el Frente Amplio realizó para poder obtener la información que al menos permitiera entender las razones que llevaron al Gobierno a entregarse sin dar pelea ante la amenaza de esta empresa internacional; tratar de entender algo que luce como absolutamente incomprensible, injustificado; tratar, al menos, de entender, porque sería imposible compartir una deci-

sión de esta naturaleza. Sería imposible estar de acuerdo con la entrega del monopolio del movimiento de contenedores en el puerto de Montevideo a una empresa privada, a la que se le asegura que el Estado no podrá regular.

Es el peor de todos los monopolios: un monopolio privado sin regulación, que podrá cobrar las tarifas que quiera a nuestras exportaciones e importaciones, deteriorando la competitividad de nuestra economía, afectando el empleo y el bienestar de la gente.

Muchos fueron los intentos: convocatoria al ministro Heber a la Comisión de Transporte y Obras Públicas, pedidos de informes, solicitudes de acceso a la información pública. Hasta tuvimos que recurrir a la justicia ante la ausencia de respuestas. ¡Qué poca transparencia! Fueron intentos frustrados, porque finalmente, y a pesar de lo que se había dicho, no aparecieron los informes que sustentaran la decisión: ni informes jurídicos ni informes económicos. ¡Nada! Claro, no aparecieron porque no existían. El propio Gobierno tuvo que reconocer ante la justicia que no existía ningún informe. Lo único que se muestra son esas nueve carillas, sin fecha, sin logo, sin firma, que no estaban incorporadas a ningún expediente administrativo. Ni siquiera intervinieron los servicios jurídicos de la Administración Nacional de Puertos ni del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El Consejo de Ministros, todos los ministros de los partidos de la coalición estamparon su firma para aprobar un acuerdo tan nefasto que surgía de un expediente vacío. ¡Sí! ¡Vacío!

Y así llegamos a la interpelación al ministro interino de Transporte y Obras Públicas el pasado 18 de agosto, en un nuevo intento del Frente Amplio por recibir los fundamentos que llevaron al Gobierno a firmar este acuerdo indigno. Lamentablemente, después de diecinueve horas de interpelación, nos fuimos con las mismas interrogantes con las que habíamos llegado, sin respuestas a las preguntas formuladas por nuestra bancada.

Solo una pregunta fue respondida: la que indicó que los responsables de negociar las condiciones de Katoen Natie fueron el ministro Heber, el prosecretario Ferrés, el subsecretario Olaizola y el presidente de la Administración Nacional de Puertos, Juan Curbelo. De ellos y de Presidencia de la República es la responsabilidad política de este lamentable proceso y de sus consecuencias.

Es por eso por lo que el Frente Amplio propuso la moción de censura que estamos considerando en el día de hoy, pues es clara la responsabilidad que el ministro Heber tuvo en todo este proceso que nos condujo a la firma de este acuerdo abusivo, ilegal, inconstitucional y de pésimas consecuencias para la economía del Uruguay y de su gente.

¿Qué otra cosa corresponde que votar la censura al ministro Heber? ¿Cómo podemos considerarnos satisfechos con lo que aquí se dijo durante la interpelación? Y no solo la bancada del Frente Amplio quedó insatisfecha. Existieron voces de integrantes de la coalición de gobierno que también fueron contundentes en las críticas al acuerdo, más allá de que finalmente terminaron votando la moción de respaldo, seguramente atendiendo a compromisos y a negociaciones políticas o –como un legislador reconoció luego– atendiendo a la permanencia de su sector en el gabinete.

Un legislador de la coalición dijo, por ejemplo, que el acuerdo –y cito textualmente– «... deja en manos de la empresa concesionaria la posibilidad de mantener un monopolio de la terminal de contenedores a su voluntad...». También dijo –vuelvo a citar textualmente– «... la legislación prevé que sea el Poder Ejecutivo el que tenga la última palabra en materia de fijación de tarifas. Sin embargo, con esto se acuerda algo que le resta prácticamente toda posibilidad al Poder Ejecutivo de incidir en materia de fijación de tarifas...».

Fue muy claro. El acuerdo crea un monopolio e impide que el Gobierno pueda controlar las tarifas. Queda en manos de la empresa monopólica fijar las tarifas que quiera. Es insólito, es inexplicable, pero es así. Tienen razón esas críticas. Por eso no se entiende que esos mismos legisladores consideren satisfactorias las respuestas del ministro interpelado. Se contradicen al resignarse a que tengamos un monopolio privado sin regulación y se contradicen si no acompañan el pedido de censura que el Frente Amplio vino a promover.

¿Cómo podemos estar satisfechos si el ministro Heber no dio ninguna respuesta frente a estos cuestionamientos? No nos podemos considerar satisfechos ni tranquilos con las consecuencias de este acuerdo. Quedó claro que es ilegal, que genera –como ya hemos escuchado– miedo y descontento creciente de todos quienes se han manifestado: importadores, operadores portuarios, trabajadores, juristas y expertos en la materia. Nadie lo ha defendido, salvo el Gobierno y la propia empresa beneficiada. Hasta los propios socios de la coalición parecen reconocer que el acuerdo es ilegal, por lo menos de manera implícita. Y por eso se impulsa una ley parche que, intentando convalidar lo actuado, solo confirma, a nuestro juicio, la ilegalidad cometida. Plantean la necesidad de regular el monopolio, aun sabiendo que el acuerdo mismo lo impide. Es un parche que tampoco conforma a nadie, que solo siembra más caos y confusión, y no arregla ninguno de los problemas que el acuerdo deja en el puerto.

Son numerosas y graves las irregularidades, ilegalidades e inconstitucionalidades que se cometieron a lo largo del proceso. Lo reconocen los expertos, que, por cierto, no puede decirse que sean frenteamplistas: el doctor González Lapeyre, el doctor Correa Freitas, la doctora Etchebarne. Es ilegal, es inconstitucional, como surge con con-

tendencia de la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo de 2008 ante la pretensión de exclusividad presentada por Katoen Natie.

Señora presidenta: ¿cómo podríamos estar satisfechos con las explicaciones del ministro? Al Gobierno lo corrieron con el poncho con una amenaza de juicio y no consiguió nada para los uruguayos. Entregó un monopolio en el puerto y dejó al Uruguay cautivo de ese monopolio, y, para colmo de males, sin regulación.

El ministro Heber nos habló, con argumentos de la propia empresa, de ganancias de eficiencia y de competir mejor con el puerto de Buenos Aires, pero cabe preguntarse a quién beneficia todo esto. Si el monopolio privado que el Gobierno le regaló a Katoen Natie resultara en una mayor eficiencia, ¿para quién serían los beneficios?

Ni que hablar del valor de todo lo que le regalamos a esa empresa. De un plumazo y a sola firma, cual cheque al portador, se aumentó en más de USD 1.000:000.000 el valor de Katoen Natie. Y a este regalo a la empresa hay que agregar las pérdidas que se le provocan al Estado, por más de USD 2.000:000.000, por los compromisos asumidos y por las reasignaciones de ingresos que surgen del acuerdo.

Cabe preguntarse nuevamente: ¿dónde quedó la defensa de los intereses del Uruguay y su gente?

También nos preguntamos: ¿en qué quedaron las prometidas rebajas de tarifas? Lamentablemente, nada de buenas noticias al respecto. La realidad es que nuestros exportadores e importadores quedarán cautivos de una única empresa, un monopolio que tendrá las manos libres para cobrar lo que quiera por sesenta años. Y no lo decimos nosotros, surge del propio informe elaborado por la consultora CPA Ferrere, contratada por la empresa Katoen Natie. Al mismo tiempo, se ata de manos al Estado hasta el 2081. No se podrá introducir regulación de tarifas que frene los apetitos de ganancia de este monopolio por sesenta años. El acuerdo no deja posibilidad de controlar ni de cambiar prácticamente nada, tal como surge de la cláusula quinta que establece que los derechos y obligaciones de Katoen Natie previstos en el acuerdo no deberán verse afectados de manera adversa como consecuencia de cambios normativos posteriores a la suscripción de este acuerdo. Y esto es por doce administraciones de gobierno en el futuro.

El Gobierno entregó a Katoen Natie el monopolio y, de paso, también le aseguró que nadie podrá regularla. La empresa cobrará tarifas a su antojo y el Estado tendrá las manos atadas. Es imposible respaldar lo actuado por el ministro. Es imposible hacer otra cosa que no sea impulsar su censura. El puerto de Montevideo es demasiado importante para el país y para cada uruguayo como para dejar pasar, como si nada, este acuerdo indigno. Es indigno por sus tradiciones y, sobre todo, por su futuro. Por eso, seguiremos trabajando para anular este acuerdo, condición

indispensable para recuperar el control sobre el futuro del puerto y defender el interés nacional.

La interpelación al ministro Heber no hizo más que reafirmar la sospecha de la existencia de una conducta abusiva, con múltiples irregularidades. Este acuerdo no solo viola leyes vigentes, sino que también se lleva puesta la Constitución, porque se prescindió ni más ni menos que del Parlamento. Y esto va más allá de la opacidad o la suspicacia. No se trata solo de prescindir de contralores o de ignorar la norma por excelencia; es dar la espalda al sistema político y, por lo tanto, a la representación democrática de la ciudadanía. Por eso, a la vez que impulsamos la censura al ministro Heber, seguiremos exigiendo explicaciones y responsabilidades, promoviendo un gran acuerdo nacional en defensa del puerto de Montevideo que incluya a todos los actores políticos, sociales y económicos que compartan la bandera de la defensa de la soberanía y el interés nacional, siempre con la mirada puesta en solucionar el caos y el daño que este acuerdo causará en el puerto, en la economía del Uruguay y en su gente por las próximas seis décadas.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR BONOMI.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BONOMI.- Señora presidenta: vinimos a la interpelación a sabiendas de lo que significaba el contenido del acuerdo y tratamos de que este Parlamento lo modificara en parte. En ese sentido, hablamos con varios integrantes de este Cuerpo, tratando de llegar a un acuerdo mínimo. Se llegó a decir que aquella no iba a ser una interpelación típica, en la que se contaban los votos antes de empezar y ya se sabía lo que iba a pasar después; sin embargo, fue una interpelación bastante típica en la que, más allá de las opiniones vertidas, incluso en contra de las opiniones de fondo que se expresaron, se consideraron satisfactorias las explicaciones del ministro Heber. Tuvieron los votos –los mismos votos que ya estaban definidos antes de empezar– para expresar la satisfacción, pero claramente no nos convencieron. Y creo que muchos integrantes de este Cuerpo no pudieron autoconvencerse de que estaban ante un acuerdo beneficioso para el país. Ello, de alguna manera, se expresó en sala y fuera de ella. Esto fue recordado por quienes ya hicieron uso de la palabra, así que no voy a hablar de Ope Pasquet ni de otros legisladores que se refirieron al tema.

Por eso tratamos de llegar a un acuerdo basado en tres puntos. Dos de ellos fueron planteados públicamente por integrantes de Cabildo Abierto: la posibilidad de que se trabajara con contenedores en los muelles públicos y que se derogara el Reglamento General de Atraque de Buques. Y nosotros agregamos un tercer punto: recuperar la capa-

dad de tomar decisiones en defensa de la soberanía portuaria por parte del Estado. Los dos primeros puntos fueron dejados de lado y el que planteamos nosotros se redujo solo a la posibilidad de autorizar la venta de la concesión. O sea que fue despojado de la mayor parte de su contenido y se transformó en la excusa para considerar satisfactorio el informe del ministro Heber.

Permítaseme una digresión, porque el senador Carerra hablaba de que no se respetó ni se siguió la memoria institucional. Recuerdo que cuando el Ministerio de Economía y Finanzas extendió la concesión al entonces hotel Conrad, este último, en un mes, vendió la concesión al hotel Enjoy de Chile por un monto muy importante. Al poco tiempo, el Ministerio de Economía y Finanzas trató la prórroga de la concesión a Puertas del Sur S. A. y tuvo en cuenta lo que pasó con el Conrad. Entonces, en el convenio respectivo incorporó un artículo, el 12, que planteaba: «Establecer que en caso de verificarse la enajenación de acciones de Puerta del Sur S.A. por parte de sus actuales titulares dentro de los 36 (treinta y seis) meses contados a partir de la fecha de otorgamiento del instrumento modificativo del Contrato de Gestión Integral, Puerta del Sur S.A. abonará al Estado la suma equivalente al 50 % (cincuenta por ciento) del beneficio derivado de la enajenación, ya sea total o parcial de dichas acciones. Dicha suma deberá abonarse al contado y en una sola partida conjuntamente con la realización de la referida enajenación. A tales efectos, por beneficio se entenderá la diferencia resultante entre el precio o ganancia que se pacte en el negocio y los costos de inversión incurridos». Esto es tratar de defender los intereses del Estado. Se estableció el plazo de treinta y seis meses porque es aproximadamente el 30 % del plazo total de la concesión; no fue porque sí.

Creo que, si se establece una cláusula, como se hizo, de que hay que autorizar la venta, habría que agregar que se requiere la autorización de la venta –lo que evitaría que alguna naviera se metiera en el negocio– una vez cumplidas las inversiones de USD 450:000.000, no antes; y si se vende antes, deberá pagar el 50 % del producido de la venta porque, de lo contrario, no estamos estableciendo nada. De todas maneras, esta es una digresión.

No pudimos modificar el acuerdo y es por eso por lo que consideramos la posibilidad de la censura. En un principio no vinimos a proponer la censura, sino a tratar de cambiar lo que se había acordado. Nosotros conocíamos claramente el contenido del acuerdo. No lo estamos discutiendo porque ya lo conocíamos, pero sí estamos considerando cómo se llevó adelante.

El señor senador Rubio decía que se produjo un acuerdo inconsulto y que se trajo acá un paquete. Sí, se trajo acá un paquete, y lo que estamos cuestionando –y es el motivo de la censura– es cómo se llegó al paquete, y no solo el paquete. El paquete lo discutimos el día de la interpelación; ahora estamos discutiendo cómo se llegó a ese



paquete. Ya sabíamos que se planteaba un funcionamiento del puerto completamente diferente al que pensábamos, pero se impuso de manera inconsulta: inconsulta dentro de la coalición, y mucho más inconsulta con la oposición, de forma abusiva y en contra de la normativa.

Voy a referirme a algunos puntos que ya se mencionaron, pero que quiero plantear de otra manera.

Cuando decimos que no hubo informes jurídicos ni económicos, no nos estamos refiriendo a si existían de forma estadística. No nos estamos refiriendo a eso. Cuando consultamos si existían esos informes, lo hicimos para saber si el ministro Heber los había leído –o si lo habían hecho sus asesores y le informaron de su contenido– y si fueron tenidos en cuenta al momento de tomar resoluciones, y nos respondió afirmativamente. Nosotros no tenemos que entender que había informes, sino que fueron considerados, que fueron tenidos en cuenta y que a partir de ellos se tomaron resoluciones. Pero eso no fue así porque, si no había informes, el ministro Heber no pudo leerlos; tampoco pudieron leerlos sus asesores ni pudieron ser tenidos en cuenta. Entonces, cuando nos dijo que sí faltó a la verdad, y eso es lo que estamos censurando. ¡Faltó a la verdad cuando nos dijo que los había! No lo preguntamos por la razón estadística de si los había, sino para saber si fueron tenidos en cuenta. ¡Y no puede ser tenido en cuenta lo que no existe! ¡Eso es lo que estamos censurando!

Se evitó conscientemente resolver la preferencia monopólica para la Terminal Cuenca del Plata por la única forma correcta desde el punto de vista institucional. Para ello necesitaban votar una ley que requiere dos tercios de los votos, pero como no los tienen inventaron el subterfugio de considerar que el monopolio ya existía y lo extendieron con la prórroga. Eso no es actuar de buena fe; eso es censurable y por eso lo estamos censurando. Decir que ya existía un monopolio, que se transformó institucionalmente por la vía de la prórroga, por fuera de la normativa prevista, es censurable.

Se consolidó la maniobra –y digo «maniobra» porque eso es lo que fue– mediante la introducción en el acuerdo de un reglamento de embarques que trascendía largamente el plan de negocios de la empresa. ¡Eso es censurable! ¡Claramente censurable! Además, se nos dijo que encararon consultas a organismos, pero no se hicieron correctamente. Se nos dijo que se había consultado a la ANP, pero varios legisladores expresaron que no consultaron a sus representantes en el Directorio de la ANP. Es decir, no se consultó a la ANP; se consultó al presidente de la Administración Nacional de Puertos. Y quiero recordar, así al pasar, que cuando fue procesado Fernando Calloia por abuso de funciones, el fiscal entendió que había cometido ese delito porque tomó decisiones que debía haber tomado el directorio, que no había sido consultado. En este caso, el que tomó decisiones sin consultar al directorio fue el presidente de la ANP, y eso es censurable. Eso es lo que nosotros estamos trayendo acá como motivo de censura y

no el contenido del acuerdo, porque este ya lo discutimos y sabemos lo que significa. Pero es peor todavía si sabemos lo que significa para el país –muchos acá lo han reconocido– y después se confirma que fue tratado de forma espuria y se lo apoyó; eso es lo que tenemos en cuenta cuando planteamos la moción de censura. No importa si sale o no sale; no va a salir, pero lo que va a quedar claro es lo que pensamos al respecto. Y lo que va a quedar claro es que el tema del puerto, por lo que dijo el senador Bergara, no terminó; lo vamos a seguir por todos los medios legales posibles. ¡Esto no termina acá porque esto es tan grave para el país que dejarlo acá es un crimen! Así que nosotros vamos a seguir con el tema: planteamos la censura y tomaremos otras medidas.

Muchas gracias.

SEÑOR OLESKER.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR OLESKER.- Mis compañeros ya fueron más que claros sobre los argumentos, no que cuestionan el acuerdo –porque eso ya lo hicimos en la sesión de interpelación–, sino que fundamentan la censura: inconstitucional, ilegal, violatorio de la soberanía nacional, inexplicable, oscuro, sin informes. Y podría seguir repitiendo los argumentos que los compañeros han dado, pero quisiera agregar o, más que agregar, incorporar –porque el senador Bergara ha hecho una exposición muy detallada– una línea de pensamiento sobre los impactos de este acuerdo en la economía nacional.

Para nosotros –para mí, por lo menos–, lo que pasa en la economía es determinante, en última instancia, de lo que sucede en la sociedad, y esta se articula a partir de lo que pasa en la base económica. Ello gravita sobre lo social e institucional y entonces debemos tener en claro las graves consecuencias que esto tiene sobre la economía nacional y la distribución de los recursos. No importa si esto generará más crecimiento económico o menos crecimiento económico. En nuestro caso no creemos que esto le dé mucho al crecimiento económico, pero aunque aceptáramos que le dé, nosotros no queremos crecimiento económico dependiente, no queremos crecimiento económico con pérdida de soberanía, no queremos crecimiento económico para enriquecer a unos pocos; queremos otro crecimiento económico. Entonces, me voy a referir muy rápidamente a cinco puntos, que son los siguientes.

El primer elemento grave es que otorga a un monopolio privado, transnacional, el control del puerto. No es que le entrega, como dijo algún senador, una partecita pequeña de la economía que tiene una influencia menor. No, le entrega uno de los eslabones centrales del funcionamiento económico del Uruguay, aquello de pradera, frontera y puerto, que repetimos mucho en la interpelación. En el puerto perdemos decisiones, en el puerto perdemos

poder, en el puerto perdemos recursos, en el puerto perdemos utilidades que se generan en el país y se transfieren al exterior y, por lo tanto, vamos a tener menos ingresos disponibles en el país que la riqueza generada. Habrá más PBI, pero seguramente habrá menos ingreso disponible.

SEÑOR DA SILVA.- Habrá más PBI.

SEÑOR OLESKER.- Habrá. La palabra «habrá» es condicional.

Habrá menos ingreso disponible y los uruguayos tendremos menos ingreso disponible. Perdón que tuve que repetirlo porque se me interrumpió.

SEÑOR DA SILVA.- Entonces, es «habría».

SEÑOR OLESKER.- Habría.

Segundo –esto ya lo dije en la interpelación–: otorga ganancias extraordinarias a una empresa privada transnacional, y cuando hay ganancias extraordinarias hay pérdidas de otros, porque las ganancias extraordinarias son sobreganancias, como lo expliqué en la interpelación. Y estas las hemos estimado en USD 2.000:000.000. Es una cifra un poquito relevante para un país que tiene un PBI de USD 60.000:000.000. No parece el cambio chico, sino una cifra muy relevante.

Tercero: cuando hay pérdidas, los últimos tiempos nos han demostrado que se socializan, como se privatizan las ganancias. Habrá menos recursos para el país. Como dije, el ingreso nacional quedará por debajo de la riqueza generada. Aumentarán las transferencias al exterior deteriorando la calidad de vida de la mayoría de los uruguayos, a lo que se suman –como el senador Bergara explicó muy claramente– efectos sobre los precios de los productos importados, donde va a haber plena liberalización; aumentará el valor de esos precios, aumentará el valor de la canasta familiar y por medio de la inflación se reducirán los salarios y las jubilaciones reales, pero, ¡ojo!, no de todos, no de los que pueden transferir a precios ese costo adicional. O sea, acá hay una especie de «solidaridad» –obviamente, dicho esto entre comillas– entre los empresarios monopolícos y oligopolícos del comercio y la industria con el monopolio privado en el puerto para la empresa transnacional privada belga. Solo ellos, los monopolios u oligopolios privados en el comercio y la industria podrán trasladar a precios y no tendrán el impacto de las sobretarifas.

Cuarto: se ha estimado –nadie ha dicho lo contrario hasta ahora– que la empresa belga mejoró su valor por el otorgamiento de un monopolio privado estratégico por sesenta años en USD 1.000:000.000. Es difícil concebirlo. Me resulta un tanto difícil concebir cómo una empresa, de un día para otro, se capitaliza de esa manera. Es un regalo fruto de la decisión que se tomó. Es inexplicable; no tiene ninguna explicación.

Quinto y último: quiero repetir una parte de la intervención del senador Rubio respecto a la contradicción entre libre competencia y monopolio, digamos. La discusión teórica tiene un canal. Se dice que la competencia es lo mejor, que el Estado no tiene que intervenir, que hay que dejar el libre mercado, se propugna la libre competencia. Hoy, esto –aunque hay muchos otros ejemplos, hoy estamos discutiendo Katoen Natie– es una cuestión teórica, una cuestión ideológica, pero para definir la política del puerto la teoría cayó, murió. Prima el interés privado. ¿Pero el interés privado de quién? Del capital concentrado en un lugar donde no hay monopolio natural, obviamente. Eso en algún momento se dijo, pero creo que después no se dijo más porque era tan absurdo que salió de la discusión. Se prima el interés privado de un capital concentrado, y el interés privado de un capital concentrado está a 180 grados, es lo opuesto a la libre competencia.

Por todo lo que dijeron mis compañeros senadores y por estos aspectos económicos es que nosotros creemos que es imprescindible poner en discusión la censura al ministro.

Gracias.

SEÑOR ANDRADE.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ANDRADE.- Señora presidenta: creemos que estamos ante una situación de extraordinaria gravedad y falta aún mucho tiempo para poder establecer las consecuencias de su desenlace.

¿Por qué entendemos que es rechazable la gestión del ministro Heber respecto al contrato? Voy a subrayar varias razones. En primer lugar, por abordar un acuerdo de estas características con la ausencia absoluta de diálogo social. No participaron de un acuerdo que los va a afectar de manera notoria ni la comunidad portuaria, ni los trabajadores, ni sectores de la academia. Si hubieran participado, seguramente se habría encontrado espacio para incorporar el drama de más de setecientas familias de trabajadores a los cuales este acuerdo deja sin trabajo en unas semanas. Y no hay una sola mención, ni escueta, ni siquiera condicionada que al menos incorpore la sugerencia de que la empresa a la que se le concede la práctica monopolíca de la gestión de contenedores tenga el compromiso de incorporar a estos trabajadores y sus capacidades en los puestos potencialmente vacantes.

Esto se hizo sin respaldo político. Es notorio que no solamente la oposición, sino también los partidos que integran la coalición de gobierno han confesado, de manera contundente, que se enteraron del acuerdo posteriormente a su firma, o sea, no participaron de ningún modo de un acuerdo que tiene por naturaleza la concesión de un monopolio privado desregulado durante sesenta años. Sin

embargo, quienes participaron del acuerdo insisten en aseverar que de ninguna manera se trata de un monopolio. Tienen una tarea muy complicada por delante, ¡muy complicada! Cuando la llave para perforar el monopolio depende de la empresa que se beneficia de él, es muy difícil pensar en que esa llave vaya a abrirlo. Situándonos en la hipótesis de que en todo un año el porcentaje de ocupación de la terminal de contenedores supere el 85 %, alcanza con que la empresa belga, que se beneficia de esa posición estratégica, vía rescisión de contrato o vía manejo de las tarifas –para lo cual le damos discrecionalidad–, no vuelva a superar ese umbral por dos años, que es la condición básica para poder pensar en abrir un proceso licitatorio. Por la vía de los hechos, estamos generando una condición monopólica con los efectos que un monopolio privado desregulado provoca sobre el conjunto de la economía; no se trata de la entrega del puerto, sino del trabajo de los uruguayos que ingresa y egresa por el puerto, que, con el grado de transnacionalización de la economía que hoy existe en el planeta, genera un componente de dependencia absolutamente indefendible.

Se argumentó sobradamente, además, que es muy difícil fundamentar la certeza jurídica del juicio perdido, hasta por el sentido común. La empresa belga tenía un juicio ganado del año 2008, y ¿no lo inició? Esta empresa transnacional, ¿se puso a la venta en 2017 sin iniciar el juicio multimillonario teniéndolo ganado? ¿Se puede convencer a alguien serenamente de la veracidad de este argumento, que ha sido la línea principal para decir que sí o sí había que ceder sin que nadie pudiera –ni en la interpelación, ni en sala, ni hasta hoy– fundamentar de dónde salen los USD 1.400:000.000, USD 1.500:000.000 o USD 1.600:000.000 que los belgas, que estaban al borde de la rescisión del contrato, esgrimieron para quedarse en un convenio por el cual tienen la chancha y los cuatro reales, como decíamos en mi barrio?

Por lo tanto, cedimos el monopolio; podemos no mencionarlo así, pero en realidad, si tiene bigotes, anda en los tejados, dice miau y caza ratones, es un gato, por más que lo queramos llamar lagarto.

¿Qué dice el numeral 17 del artículo 85 de la Constitución? Es muy claro: habla de las competencias de la Asamblea General, y dice: «Conceder monopolios, requiriéndose para ello dos tercios de votos del total de componentes de cada Cámara». Lo dice con contundencia y con una claridad absolutas.

Ahora, tenemos un segundo riesgo: el objeto del contrato del que habla el artículo 1282 del Código Civil, y que se expresa con más claridad en el artículo 1284. Allí, cuando se habla del objeto de los contratos y de su validez, se dice: «Los hechos son imposibles física o moralmente. Es físicamente imposible el hecho que es contrario a la naturaleza». Y agrega –y lo subrayo–: «Es moralmente imposible el prohibido por las leyes». Eso es lo que dice el Código Civil: el contrato es prohibido. Un contrato de

estas características es nulo. ¡A eso nos exponemos! ¡No el Gobierno! ¡No se trata del Gobierno! ¡A eso se expone el Uruguay! El artículo 1261 del Código Civil establece cuatro requisitos para la validez de los contratos, y paso a leer tres de ellos: «Para la validez de los contratos son esenciales los cuatro requisitos siguientes: 1.º. Consentimiento de partes. 2.º. Capacidad legal de la parte que se obliga.» –sobre esto podemos agregar una tonelada de elementos que demuestran que no la había– «3.º. Un objeto lícito y suficientemente determinado que sirva de materia de la obligación». El objeto de este contrato es un monopolio y recién detallamos con claridad cuáles son los requisitos legales para conceder un monopolio.

Además, señora presidenta, creo que nos exponemos a la nulidad del contrato, lo que significaría para el Uruguay –no para el Gobierno, no para el ministro Heber, no para la coalición, no para un sector del Gobierno que participó más activamente del contrato, sino para el Uruguay– una circunstancia bochornosa. Hace poco, en un intercambio sobre el tema del puerto, escuchaba al diputado Ope Pasquet, y cuando se lo consulta sobre lo jurídico, es decir, acerca de la posibilidad que tenían de prosperar los recursos ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, manifestaba que no iba a opinar sobre eso, pero habilita la probabilidad al afirmar que, si prosperan los recursos que existen, tendremos un descalabro. ¡Y no se refería al Frente Amplio! Si llegan a prosperar los recursos de nulidad de los decretos que tuvo que dictar el Gobierno para cumplir con el contrato, todos los uruguayos nos exponemos a un descalabro. Si el Estado uruguayo termina siendo llevado a un tribunal internacional por la multinacional belga por incumplir un contrato que el propio Uruguay firma y declara nulo, ¡seríamos el hazmerreír del mundo! ¿Quién puede descartar, en términos jurídicos, esa posibilidad? Todos los que he consultado dicen que es una posibilidad abierta, en la que tenemos muchísimo riesgo.

¡Nos metimos en ese berenjenal sin un informe jurídico de los servicios jurídicos de la ANP y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas! ¿Alguien puede defenderlo? No se puede defender que el procedimiento correcto sea una movida que expone al Uruguay a quedar en una posición bochornosa, sobre todo por los impactos económicos de haber establecido en un contrato que la empresa multinacional puede ganar lo que quiera durante sesenta años, porque le desregulamos los ítems que pueda cobrar y eso se traslada a precios generando un efecto potencial devastador sobre la economía. No se trata de la relación personal con el ministro Heber; se trata de una consecuencia política, pues una decisión de estas características no se podía haber tomado de la forma en que se tomó. La contraargumentación muchas veces ha sido: «pero cuando se negoció aquello», «cuando se negoció lo otro», tratando de derivar el eje de la discusión. No hubo una defensa de este proceso de negociación y de acuerdo sin una discusión política previa. Lo que tenemos que discutir, que es el centro de la censura, es cómo se llegó a este acuerdo, el porqué de esos contenidos y si se ponderaron los riesgos.

Aclaro que el Frente Amplio no ha estado solo en la opinión crítica sobre el acuerdo del puerto; es más, hubo una amplia mayoría de miradas críticas al puerto, que abarca a un conjunto de legisladores que están acá y, me animo a decir, pertenecen a todos los partidos políticos. Ahora bien, esa mirada crítica no se expresó en la votación, y ese es un problema desde la perspectiva de hacernos cargo de circunstancias políticas como esta, que comprometen la soberanía, la economía y generan riesgos enormes para el Uruguay y los uruguayos.

Por estas razones, como bancada del Frente Amplio, el último camino que nos quedaba en esta casa, en lo parlamentario –por más que vamos a transitar diversas vías–, era la votación de la censura, porque creemos que la mejor tradición del Uruguay no merece un acuerdo de estas características, que es de concesión radical de la soberanía de los uruguayos.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BOTANA.- Muchas gracias, señora presidenta.

Asistimos a la vigésima hora de debate acerca del mismo asunto. Hemos visto, claramente, a un partido político defender a una empresa, y hemos visto a un ministro defender a un país, defender el interés nacional. ¿Qué va a ser del Uruguay si los barcos que van a transportar las cargas por el mundo, en apenas diez años, van a tener 370 metros? ¿Qué va a pasar si no pueden atracar en nuestro puerto? ¿Qué va a suceder si no tenemos muelle para recibirlos? ¿Qué va a pasar si esos barcos no pueden entrar por nuestro canal porque no tenemos calado suficiente para ellos? Debemos tener muelle y calado suficiente, ¡no hay vuelta! El acuerdo era imprescindible; la obra es imprescindible.

Por otro lado, ¿es mejor pagarlo con endeudamiento externo? ¿Eso es lo que nos están proponiendo? ¿Nos proponen endeudar al país? ¿Hacer la obra nosotros? ¿Qué experiencia tenemos nosotros, o tienen nuestras empresas, nuestros trabajadores de la construcción y nuestros ingenieros, en la construcción de ese tipo de obras? ¿Cuánto vamos a demorar? ¿Cuánto nos va a costar? ¿Cómo va a quedar? En este caso, el que va a ejecutar la obra es el que la tiene que usar. Por lo tanto, le tiene que quedar bien, porque la va a usar durante mucho tiempo, y además la tiene que hacer rápido porque cada día que pasa construyendo es un día en que está perdiendo plata. Y cada día que disfruta de la obra es un día en el que estará recuperando la inversión y –¡Dios quiera!– ganando plata.

Nosotros tenemos que asegurar la competitividad de nuestra economía, y por supuesto que nos conviene ser

el *hub* de la región. ¡Por supuesto! ¿Queremos que el *hub* sea Buenos Aires? ¿Que se justifique plenamente la construcción del canal Magdalena, que entren todos los buques allí y que acá las cargas vengan por camión o por buques menores? ¿Eso es lo que queremos? ¿O pretendemos que Montevideo sea el *hub* que viene siendo y que sigamos creciendo en ese mismo sentido? Es obvio que a ninguno de nosotros nos importa el precio de los servicios portuarios de distribución. ¿Por qué? Porque a la competitividad a ese precio la asegura la competencia entre los puertos. También es cierto que debemos asegurarnos de ser competitivos en nuestra importación y en nuestra exportación, porque si el servicio encarece mucho el costo de lo que exportamos, ¡ni siquiera vamos a producir, señora presidenta! Por supuesto que nos tenemos que preocupar de ese aspecto, pero también del otro, del de la materia prima, del material para nuestra producción, para nuestra industria, pero también de lo que pone cada madre en la mesa familiar. El costo de exportación y el de importación son fundamentales.

Ahora, ¿estamos hablando de la competencia contra el monopolio? Discúlpenme, es un disparate lo que estamos diciendo. Existe competencia cuando hay múltiples oferentes y demandantes, cuando ninguno incide sobre el precio, la calidad ni el funcionamiento del mercado, cuando hay publicidad absoluta, cuando hay libre entrada y salida de demandantes y oferentes de ese mercado, y cuando, por supuesto, la oferta es similar. Eso es competencia, pero acá no hay competencia. Estamos ante un duopolio, que es peor que el monopolio, porque se opera a un precio mayor y en un nivel de actividad menor. Y la pérdida social, al igual que en el monopolio y el oligopolio, la sufre el país. Pero en el duopolio es peor aún porque se pierde el beneficio de la escala y el costo al que se opera es el del más ineficiente. Por lo tanto, el gran fijador de precios es el más ineficiente. Señora presidenta: lo que estamos conversando aquí desde un punto de vista teórico es un absoluto disparate.

¿Que no se puede regular el precio a futuro? ¿Quién dijo que este acuerdo está por encima de la ley? El artículo 7 de la Ley de Puertos reserva a la Administración Nacional de Puertos, para todos los casos, la posibilidad de fijar el precio. Que no lo hayan fijado, ¡ah! Tuvieron quince años, ¿no? ¡Quince años para crear una unidad técnica fuerte que permitiera tener comparaciones del precio real con el que debe ser! Pero no lo hicieron. El señor ministro anunció que se va a hacer. Hay que hacerlo porque ese es el riesgo que tenemos en esta circunstancia debido a que no vamos a contar con el beneficio de la competencia. Vamos a tener un régimen oligopólico, duopólico o monopolístico. Eso es lo que vamos a tener. Por lo tanto, tenemos que hacer una clara regulación de precios.

No perdimos la potestad de regular los precios y lo vamos a hacer. Vamos a asegurar que el puerto no perjudique la competitividad de nuestra economía. El acuerdo es bueno porque se paga con plata del inversor, es bueno porque

tendremos puerto, es bueno porque tendremos muelle y es bueno porque los barcos van a entrar. A propósito de esto último, me gustaría hacer algunas preguntas porque me parece que aquí van a pasar cosas. Creo que hay gente que tendrá que responder.

¿Por qué no se denunció el cúmulo de irregularidades que mostramos durante las horas de interpelación, como las cuatrocientas cuarenta y ocho tomas *reefers* instaladas de modo permanente en los muelles públicos para que las utilizara una empresa? ¿Por qué no se denunció eso tan extraño que pasó con aquel gerente que autorizó la colocación de otras cuatrocientas tomas *reefers* contra todo informe jurídico y que, como la dio igual, lo terminaron sacando, pero sacando de la gerencia; no le sacaron el sueldo y lo dejaron al ladito como asesor del presidente? También está el caso del depósito 20: licitaron por USD 58.000 mensuales y lo utilizaron por USD 30.000 menos durante dieciocho meses; eso es más de medio millón de dólares. Sin duda, esas cosas tienen que ir a la justicia; no es por amenazas vía Twitter, por esto ni por el otro.

Es bueno que veamos quién fue el responsable de cada una de estas cuestiones. Hoy hablábamos de Michellini, que celebró el acuerdo por los catorce metros en la reunión con los argentinos y manifestó su agradecimiento con emoción. ¿Por qué después la solicitud fue por trece metros? ¿Por qué? ¿No habría algún interés que determinara esa decisión? ¡Eso afectaba el interés nacional! ¡Esas son las cosas que acá se justificaron y que afectan el interés de este país! No me preocupa si una bancada las defiende o no —en realidad, me preocupa, sí, pero es una preocupación política—; me preocupa que alguien lo decidió, que alguien hizo estas cosas, que alguien perjudicó el interés de este país. También me preocupa que quien tenía conocimiento de estos hechos no los llevó a la justicia, como se debería haber hecho. El camino va a ser irreversible: estas cosas van a terminar donde deben y se aclarará este tipo de conductas.

Acá se ha hecho una obra, y es bueno que también lo hablemos. ¿Existe algún regalo en los años que va a durar esta concesión, en esa extensión de cincuenta años? ¿Cuánto da la tasa de retorno de esta inversión, en el nivel de actividad actual, con las mismas condiciones en todo —*ceteris paribus*, como nos gusta decir a los economistas—, con una sola variación: que la empresa ganadora de la licitación tenga el nivel de actividad que tiene la otra empresa? Cambiando solamente eso, ¿cuánto da el retorno de esa inversión? Está en el orden del 4,8 % o 4,9 %, siempre que no hiciera una sola inversión más. Es obvio que cuando termine de hacer esta inversión va a tener que empezar a pensar en hacer otra porque los buques van a seguir creciendo.

Entonces, acá hubo un ministro que aseguró un acuerdo en buenas condiciones, que no regaló nada y que, en todo caso, si algún día esa empresa gana más será porque el país tendrá un mayor nivel de actividad en el puerto.

En ese caso, el país también va a ganar más, y eso es lo más importante de todo. Hubo un acuerdo que nos asegura tener puerto y tener país; hubo un acuerdo honrado, sano, que se hizo pensando en el interés nacional. Somos legisladores que defendemos un país, no una empresa.

Muchas gracias.

SEÑOR GANDINI.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR GANDINI.- Señora presidenta: debo confesar que he resuelto intervenir, pero lo hago con una enorme pereza porque se trata de hablar de lo mismo que ocupó a este Senado durante casi veinte horas hace unos pocos días.

Con todo respeto he escuchado a los senadores de la oposición y, más allá de haber intentado justificar el porqué de esta sesión con el objetivo de censura, no hay nada nuevo en el horizonte; todo lo que se dijo ya había sido dicho y fue parte de un debate en el que, obviamente, tenemos enfoques, visiones y posturas diferentes, y las mantenemos.

Hoy asistimos a una sesión previa a la aplicación del artículo 147 de la Constitución, que busca la censura de un ministro, pero insólitamente se lo quiere censurar por haber hecho un acuerdo para cumplir la ley. No es este un ministro a quien se quiere censurar porque incumplió la ley. ¡Este quiso cumplir la ley! Fue titular de una delegación del Poder Ejecutivo que negoció con una empresa que nos puso, en aplicación de la normativa que nos regula, ante la eventualidad de un litigio arbitral de tipo internacional, con una demanda de reparación por daños y perjuicios causados por incumplimientos legales debidamente documentados.

Nos encontramos aquí frente a la censura de un ministro que tiene, aparentemente, el objetivo de mantener instalado un tema que adorna muros de la ciudad mediante panfletos que reducen este debate, que debería ser de Estado y de visión estratégica nacional, a las palabras «entrega», «traición», «regalo», etcétera. Bien, el Senado va a discutir lo que algunos sectores de la vida social quieren imponer en el debate público, sabiendo que este es un tema complejo, árido y muy serio.

La historia se repite; en todo este episodio, la historia se repite: una vez más se enfrentan el cambio y la resistencia al cambio. El Frente Amplio resistió los cambios que un Gobierno del Partido Nacional llevó adelante en el modelo de gestión portuaria, con la ley de 1992, cambiando aquel puerto operador —estatizadas todas las funciones— por un puerto dueño de la infraestructura, que a partir de allí reguló su uso y la concesionó a operadores privados. ¡Se dijo de todo en aquel tiempo, no solo sobre las medidas, sino también sobre las cualidades ideológicas

de quienes las tomaban, calificándolas o, más específicamente, descalificándolas!

Sin embargo, a partir de la ley de 1992, el puerto creció, cambió, fue otro. Se terminaron los intereses que se movían adentro, las bandas y las mafias que articulaban e intercambiaban beneficios económicos y nos sacaban de las rutas internacionales, para pasar a ser un puerto que, además de la exportación y la importación, empezó a manejar el trasbordo de cargas internacionales.

Hoy asistimos a un nuevo episodio de esa resistencia al cambio, pero paradójicamente se defiende la ley de 1992, al menos en el discurso. Nuevamente nos enfrentamos a la resistencia a estos cambios, como en aquellos tiempos de 1992 y como también sucedió con la ley de la subasta del año 2001, que de igual modo generó grandes resistencias desde el Frente Amplio y algunas organizaciones sociales, porque veían que se tocaban intereses, monopolios de otro tipo. Había influencias dentro de las áreas portuarias porque venía la eventualidad de un privado a construir un puerto nuevo, agregando tierra, ganando tierra al mar y generando muelles más modernos y con mejores calados, pero fuera de control sindical y político. Entonces, se operó también la resistencia al cambio y se volvió a decir de todo. A veces pensamos que se confunden los pronósticos terribles que se expresan con los deseos de que esos pronósticos se cumplan. Y si hay un deseo, aunque sea incontrolado psicológicamente, hay una entrega del interés nacional porque acá podríamos estar discutiendo el acuerdo y el modelo, pero no deseando que al país le vaya mal. Y parece que a veces se deseara que se cumplieran los pronósticos para tener razón y, aunque al país le vaya mal, facturar políticamente algún día. Creo que eso está muy mal; por lo menos, nosotros pensamos diferente.

De todos modos, este debate lo laudará el tiempo, como laudó la ley de 1992 o la subasta de 2001. Como decía el señor senador Botana: ¿estaremos mejor preparados para competir por la carga internacional con muelles de las dimensiones y los servicios necesarios que operen en los tiempos necesarios, para que las navieras nos elijan en lugar de otros puertos con los que competimos? ¿Tendremos el dragado adecuado? ¿Habrá grúas y un barco podrá ser atendido en pocos días? ¿Habrá conexión de energía eléctrica –a un menor costo que el actual– para el funcionamiento de los barcos mientras están atracados y para alimentar los contenedores, que deben estar refrigerados? ¿Estaremos en competencia o no? Si estamos en competencia, algún día volveremos a leer este debate tedioso y largo para ver quién tenía razón, y ojalá la razón la tenga el país, que haya crecido, que haya captado más carga, que haya más trabajo y que nos quede más plata.

Aquí se habló de tarifas; pues hablemos de tarifas.

Durante estos años –del 2008 al presente– las tarifas aumentaron más de 300 %. Eso «funcionó» –entre comillas– en competencia; había una terminal concesionada

legalmente instalada, que pagaba canon, hacía sus obras y sus inversiones, y había una terminal de hecho, en áreas públicas, con tarifas subsidiadas. ¿Cuál fue el resultado? Aumento de tarifas. El artículo 7 de la Ley de Puertos vigente permite a la Administración Nacional de Puertos –no al Poder Ejecutivo, que es el titular de las políticas portuarias en general y el que autoriza las licitaciones, los permisos y las tarifas– fijar tarifas máximas. ¡Nunca las fijó! Entonces, ¡ahora nos vienen a hablar de tarifas! Mientras crecían, crecían y crecían y, seguramente, mientras uno tenía que subirlas por sus costos, el otro, con menos costos, se ponía un poquito abajo –nada más que un poquito, parecido a lo que pasa hoy con el cemento de Pórtland; era más barato igual– y había mayor margen de sus costos subsidiado por el Estado, que pagaba, mientras tanto, la energía eléctrica, le daba las áreas, le dragaba los muelles y todo lo demás. La ANP nunca usó esa potestad.

Ahora vamos a tener la posibilidad de discutir un proyecto de ley que crea la Ursep, que asesorará al Poder Ejecutivo en materia de políticas de precios, de tarifas, de los operadores portuarios. Quiero agregar que buena parte de la tarifa que se paga no es producto –aunque venga en la misma factura– del movimiento de contenedores y de su operativa, que tiene costos reales, sino de los que incorpora la logística por hacer trámites de parte de las navieras. Y sobre eso también tendremos que regular porque, al final, el precio está después de la raya de la suma, y todo está adentro.

Hablaban de monopolios, ya nos hemos referido al tema. El artículo 72 está vigente desde hace mucho tiempo y se hizo un Reglamento General de Atraque de Buques alineado con aquel para cumplir con la ley. Y ahí no hay monopolio; hay prioridad, hay preferencia, y la vamos a ver en la práctica, porque no solo van a ir los contenedores; particularmente, no solo van a ir algunos servicios a la terminal especializada, que tiene derecho, ganado en la subasta, con esos reglamentos vigentes, a la preferencia que se le ofreció en el contrato original. ¿Dónde estaríamos si no se hubiera acordado? Seguramente estaríamos en un congelamiento de las relaciones internas y, por supuesto, de las inversiones que se hicieron desde hace algún tiempo porque el litigio, que estaría vigente en tribunales internacionales, impediría nuevas inversiones; nadie las haría y esto duraría años. Seríamos, por lo tanto, víctimas de la histórica y vieja lucha de puertos; cada vez que no somos eficientes y nos miramos el ombligo, se quedan con un pedazo de aquello que naturalmente nos debería pertenecer, pero que a lo mejor no defendemos con uñas y dientes y con interés nacional supremo.

¡Nos vinieron a dar cátedra aquí de lo que es un modelo de gestión de puertos! ¡Generaron los titulares! ¡Un modelo de gestión absolutamente ideologizado y fracasado! ¡Fracasado! Intentaron construir otra terminal de contenedores paralela a la de TCP y no se presentó nadie a la licitación. No habían terminado las obras de la TCP y ya habían llamado a otras empresas para hacer una nueva

terminal porque «se iban a saturar», decía Puntigliano. Todavía están lejos de saturarse.

Nos vienen a dar cátedra los que propusieron un puerto de aguas profundas en Rocha para Aratirí, pero ¡ni Aratirí ni puerto de aguas profundas tenemos porque todo estaba mal concebido desde el origen! ¡Salía una fortuna solo el abrigo oceánico y no había carga para ello! ¡Decenas de empresas mostraron interés en construir, pero no hubo una sola que mostrara interés en operar! No era negocio para un extranjero, para un nacional, para un privado ni para el Estado. ¡Allí fracasaron dos de los buques insignia de los Gobiernos anteriores, y nos vienen a decir cómo tenemos que hacerlo!

Propusieron un puerto en Puntas de Sayago y una regasificadora para que parara un barco alquilado que nos proporcionara gas, la famosa planta regasificadora flotante. Todavía están los fierros enterrados. Nada de eso se concretó y también fue un fracaso.

Hablan de entrega del interés nacional, hablan de monopolio privado, y cuando dicen eso tenemos que mirar al espejo para ver dónde está la entrega. La entrega real que se realizó durante los años anteriores –y que si no se hubiera hecho el acuerdo se estaría consolidando– ya no era a una empresa que utilizó el interés, obviamente, de sus ganancias, sino que también era funcional a los intereses ideológicos de la Administración anterior para combatir a otra que vino y ganó una subasta en pleno derecho, a fin de demostrar que no servía. Si durante tres años no hubiera podido contar –y casi no cuenta– con el movimiento mínimo, se habría configurado la causal de rescisión de la concesión. ¿Pero cómo iba a cumplir si de este lado movían el 60 % de los contenedores subsidiados y de este otro tenían que quedarse con lo que podían? Hubo un modelo que intentó liquidar aquello. Bueno, ese modelo no fue en beneficio de otra empresa; la entrega fue a otros puertos con los que competimos, ¡y nos vienen a hablar de interés nacional! No hay mayor interés nacional que hacer que nuestro puerto sea competitivo en tiempos, en tarifas, en eficiencia para los nuestros y para los que vienen a operar en él. ¿Qué puerto nos entregaron? Un puerto con tarifas altísimas, con un litigio vigente, con congelamiento de inversiones, con un dragado entregado, que pudo ser a catorce metros, pero lo entregaron y presentaron un proyecto a trece metros porque las dragas del puerto pueden dragar solo a esa profundidad. El interés sindical prevaleció sobre el interés nacional. Lo entregaron y, además, incumplieron con la ley.

*(Suena el timbre indicador de tiempo).*

–Ya termino, señora presidenta.

Nos hablan de anular el acuerdo. ¡Se dijo acá! Pues el interés allí es dejarnos en indefensión, bloquear el desarrollo del puerto y llevarnos a una situación de «cuanto

peor, mejor». Nosotros vamos a insistir en los cambios; son estos, y los vamos a llevar adelante.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR PENADÉS.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR PENADÉS.- Muchas gracias, señora presidenta.

Me he sentido plenamente representado por las intervenciones de los señores senadores Botana y Gandini, pero como no pude hacer uso de la palabra durante la interpelación al ministro Heber porque estuve en cuarentena obligatoria, voy a aprovechar estos minutos para brindar algunas reflexiones.

Me parece que este es de los temas más interesantes e importantes que hemos tenido que entender y atender en el Senado, y cuando uno lo analiza, dado que se trata de la geopolítica, tiene que hablarlo inicialmente desde ese punto de vista. En la geopolítica, estamos tratando de recuperar quince años de errores sostenidos, de entrega sostenida de los intereses nacionales en beneficio de otros. En esto hay que tener memoria; agradezco el reconocimiento sobre la coherencia que el señor senador Rubio –que ahora no está en sala– hacía con relación al herrerismo. Lo reconozco y se lo agradezco, y me ratifica la tranquilidad de que estamos del lado correcto de la situación, porque el Frente Amplio, una vez más, como desde hace treinta años, está equivocado.

Cuando uno lee las versiones taquigráficas –me he tomado el tiempo de hacerlo–, las argumentaciones que se hicieron en algunas de las intervenciones de los senadores al momento de votar la Ley de Puertos eran idénticas, equivocadas.

Cuando en el 2000 se votó una ley con declaratoria de urgente consideración –en esa etapa estuve en el Parlamento– que permitía la posibilidad del llamado a licitación, el Frente Amplio se equivocó. Se interpeló a un ministro de Transporte y Obras Públicas –después el titular de la misma cartera fue Víctor Rossi– criticando toda la acción de la subasta que posteriormente permitió el nacimiento de la TCP. El senador Rubio –que acaba de ingresar a sala– y quien habla éramos diputados en aquel momento. En ese sentido, hace pocos años, escuché al ministro Rossi cuando dijo que la ley más importante que el Uruguay había tenido en las últimas décadas era la de puertos.

La coherencia que tenemos de este lado, desde el punto de vista geopolítico, de una visión estratégica del Uruguay y de la defensa irrestricta de los intereses nacionales es lo que nos genera la más absoluta tranquilidad de que estamos del lado correcto y de que el tiempo nos va a volver

a dar la razón, como nos la ha dado sistemáticamente en todos estos temas.

Señora presidenta: geopolíticamente tuvimos que vivir la entrega del dragado del canal Martín García que se realizó a la República Argentina durante el Gobierno del presidente Mujica y del canciller, actual secretario general de la OEA, de quien hoy se habla mal y se dice que es maldecido. En ese momento estuvo la posibilidad de dragarlos y de defender el interés de Nueva Palmira, pero la entrega que se realizó –que continuó hasta la llegada del Gobierno del presidente Macri–, una vez más, sorprendentemente, permitió un dragado que la familia ideológica de aquellos y de estos tiempos nos había impedido y combatido.

También durante esas Administraciones se generó la pérdida de toda la carga paraguaya que se traficaba en el puerto de Montevideo. Las peores gestiones de la Administración Nacional de Puertos que ha conocido el Uruguay son las de los últimos quince años, reitero, en las que se perdió toda la carga paraguaya con las consecuencias geopolíticas en favor del puerto de Buenos Aires.

Además, están las idas y venidas que geopolíticamente ha tenido el Uruguay con relación al dragado de los canales de acceso, como el canal del indio, de trece a catorce metros y de catorce a trece metros. La República Argentina no puede creer la situación que tuvo que vivir Uruguay en cuanto a esos vaivenes que condenaron a la diplomacia oriental, llevando a las peores gestiones que se conocen de la historia reciente. Además, en esta discusión geopolítica, que tan interesantemente deberíamos tener, podríamos hablar de valores que se han entregado durante los últimos años, de la extranjerización de una cantidad de industrias claves, de las concesiones y de los acuerdos secretos que hubo en otros temas, muchos de ellos entendibles porque estamos ante una nueva realidad que hay que comprender. Ahora bien, lo que no puede ser es que cuando la usamos está bien y cuando estamos en la oposición la criticamos. ¡Hay que leer los acuerdos que se hicieron para la construcción de la planta de Montes del Plata! ¡Yo estaba acá en el Parlamento!

Y a la postre, quizás, la única reflexión que me permitiría realizar es que seamos serios, que critiquemos, pero sin llevar el tema a un nivel de disputa tal que termine afectando el interés nacional. Estamos hablando de empresas, ya no solamente de la de Katoen Natie, sino también de las otras que están en el puerto de Montevideo. En el puerto de Montevideo no hay monopolio de nada; hay terminales especializadas que tienen prioridades. En el puerto de Montevideo hay una política que se está llevando adelante en aras de tratar de convertirlo en un puerto *hub*. No puede ser que nosotros mismos critiquemos la estrategia que el Uruguay ha delineado y que operadores privados están llevando adelante o tratando de implementar para lograr despegar el puerto de Montevideo de una realidad geopolítica que hoy hace que la República Argentina esté

pensando en canales accesorios y en el abandono de otros que son sustantivos e importantes para el interés nacional.

Todo eso tiene relación con el acuerdo que se ha logrado. Yo no puedo creer que una empresa que tenía que invertir menos de USD 30:000.000 en su primera concesión haya invertido más de USD 200:000.000, haya puesto más grúas pórtico y haya realizado toda una inversión –que en los próximos años será de USD 450:000.000, con la generación de más de mil puestos de trabajo– con el objetivo de venir a pegarse un tiro en un pie elevando tarifas y perdiendo competitividad.

Además, hay que tener un gran desconocimiento de la realidad para hablar del trasiego de carga en el puerto de Montevideo. Más del 70 % de la carga que sale del Puerto de Montevideo está en tránsito, no es carga nacida ni generada en el Uruguay. Y eso es lo que tiene como estratégico crear una terminal con las condiciones en las que se está pensando construir, que va a generar más de mil puestos de trabajo e invertir más de USD 450:000.000 al principio de la gestión. Ahora bien, ¿la empresa está haciendo todo eso para perder? ¿Para perjudicar a sus clientes? ¿Para atentar contra el desarrollo nacional por el que tiene que apostar? Pregunto: ¿cómo gana una empresa que se dedica, ni más ni menos, a hacer una terminal de contenedores? Con el trasiego de producción, el trasiego del comercio.

Respecto a la elevación de tarifas y a la ausencia de controles que están estipulados en las leyes –después me voy a permitir leer el sustento jurídico de esto–, no se puede decir tan suelto de cuerpo que acá se viola la Constitución –sin decir cuáles artículos–, que se violó la ley, que se violaron decretos, que hubo oscurantismo, que hubo entrega. Todo tiene su límite.

Podemos diferenciarnos y podemos tener diferentes visiones de la realidad, pero tratemos de defender el interés nacional entre todos. Estamos ante una empresa que ha hecho inversiones por varios cientos de millones de dólares en el Uruguay –que no solamente están referidas al puerto de Montevideo–, que genera miles de puestos de trabajo y que, además, es una de las operadoras portuarias más grandes del mundo.

Los que tenemos algunos años y nos interesan estos temas hemos visto cómo han ido apareciendo monopolios de empresas que tenían competencias mortales y terminaron fusionándose. Hoy, en el mundo, no existen más de ocho o diez, y una de las más importantes es con la que ha logrado este acuerdo el Estado uruguayo. Ahora bien, no se puede sostener que aquí lo que se inicia es un proceso de tierra de nadie, de absoluta ausencia del Estado, de la renuncia de la vigencia del Estado jurídico y del Estado de derecho en nuestro país, porque no se dice la verdad. Se está generando sensacionalismo verbal en un tema muy delicado porque, además, tenemos que cuidar la situación. Eso lo hicimos nosotros también desde la oposición. Realmente, señora presidenta, estoy siendo tentado a venir un



día aquí a plantear un debate sobre los negocios que Uruguay ha realizado en los últimos años, para poder hablar con claridad.

Ahora bien, señora presidenta, sabemos que quienes hoy nos están afrentando y acusando no están de acuerdo ni comparten esta visión, pero también es cierto que cuando fueron Gobierno la aplicaron a pie puntillas y no modificaron un ápice de lo que antes habían combatido frontalmente. ¡Es indiscutible que eso es así!

Creo que todos debemos tener la suficiente serenidad de espíritu para entender que la estrategia que el Gobierno oriental ha llevado adelante en estos temas está vinculada a las más caras tradiciones. En este sentido, permítaseme, no ya hablar del Gobierno de coalición, sino del Partido Nacional, a quien la coherencia en estos temas le debe ser reconocida y respetada, porque esencialmente hemos abogado siempre por lo mismo, no desde ahora, sino desde hace más de cien años.

Por supuesto que en este accionar hay cosas mejorables. ¡Bienvenido sea! ¿Quién se anima a decir hoy lo que va a pesar dentro de quince, veinte o treinta años? Ahora bien, creo que es una sociedad que fue positiva; es una sociedad en la que el Estado participa y que le va a generar al puerto de Montevideo la posibilidad de una infraestructura que atraiga carga, negocios, comercio. ¿Que existen dudas? ¡Bienvenidas sean! Las iremos zanjando con el paso del tiempo. ¿Que hubo cosas que se pudieron mejorar? Quedó constatado en la declaración que se hizo en la propia interpelación, con una serie de anuncios que se hicieron para mejorar esta situación, pero eso no significa que permitamos que se hable de defensa de intereses particulares, de manejo oscuro, de irresponsabilidad, de falta de transparencia y de opacidad, de entrega del puerto de Montevideo, de incoherencia ideológica, de abuso, ilegal e inconstitucional, de que nos corrieron con el poncho. ¡No! ¡Eso lo rechazamos enfáticamente! Creo que ninguno de esos adjetivos ayuda a tener un serio debate político sobre un tema de geopolítica de primer orden para los intereses de nuestro país.

Nosotros estamos dispuestos a discutir, a analizar, a pensar y a colaborar entre todos, porque es verdad que están comprometidas varias Administraciones, como en tantos otros temas de la vida nacional. No se puede sostener una cosa cuando se crea una situación monopólica —ahí sí monopólica— vinculada al transporte aéreo y decir lo contrario cuando se trata de un régimen con prioridades establecidas en la ley para un puerto que tiene una definición clara de terminales especializadas. No es serio un manejo de esa naturaleza en una situación tan delicada.

Entonces, señora presidenta, creemos en la necesidad de un debate honesto y de que la oposición ejerza el control de gobierno, que por supuesto está garantizado y debe ser así. ¡Bienvenido sea! Lo mismo digo sobre el enfrentamiento ideológico, porque no somos lo mismo. Ahora

bien, me parece que estamos ante una situación que todos debemos tener muy presente y que está muy vinculada a un interés estratégico fundamental: los mensajes que se vayan a dar con acciones políticas o de cualquier otra índole ahora o en un plazo prudencial tienen que ser muy bien valorados por todos, dadas las consecuencias negativas que pueden tener para el interés nacional.

La Ley n.º 17243; la Ley de Presupuesto n.º 19355; la Ley de Puertos, la n.º 16246; la Ley de Presupuesto n.º 19924; el Decreto n.º 137/001; los Decretos Reglamentarios n.º 412 y n.º 314 y el Decreto n.º 183 son todas normas habilitantes que consagran la seriedad jurídica con la que el Gobierno de la república ha llevado adelante la negociación. En ese sentido, señora presidenta, a nosotros esto nos genera tranquilidad. Y además están las consecuencias más que positivas de que el puerto de Montevideo se extienda, crezca, haya muchas terminales multipropósito. Ya hay algunas y va a haber otras en el futuro.

Todo esto nos convoca a manejar este tema con la seriedad con la que el Gobierno de la república lo ha hecho en esta oportunidad.

Nada más, señora presidenta.

## 5) INTEGRACIÓN DE COMISIÓN

SEÑORA PRESIDENTA.- Dese cuenta de un asunto entrado fuera de hora.

*(Se da del siguiente).*

SEÑOR SECRETARIO (Gustavo Sánchez Piñeiro).- «El señor senador Oscar Andrade comunica al Cuerpo que el señor senador Enrique Rubio pasará a integrar la Comisión de Presupuesto en sustitución de la señora senadora Amanda Della Ventura».

SEÑORA PRESIDENTA.- Téngase presente.

## 6) MOCIÓN DE CENSURA AL SEÑOR MINISTRO LUIS ALBERTO HEBER

SEÑORA PRESIDENTA.- Continuamos con el tema que motiva esta convocatoria.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción que ha sido presentada.

*(Se vota).*

—12 en 30. **Negativa.**

SEÑOR MAHÍA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR MAHÍA.- Gracias, señora presidenta.

Utilizamos la vía del fundamento de voto por dos razones: en primer lugar, por sentirnos representados por lo que dijeron compañeros de nuestra bancada y, en segundo lugar, por una cuestión de eficiencia de tiempo. Siento que buena parte de lo que se ha dicho también lo hemos analizado durante la propia interpelación. Pero como se trata de una decisión que no es habitual, que no sucede todas las veces en el Parlamento ni cada vez que hay una interpelación, queremos fundamentar por qué hemos votado como lo hemos hecho.

La fundamentación tiene que ver con la gravedad de la decisión política desde nuestro punto de vista. Creemos que la decisión que ha tomado el Gobierno va a tener para el país graves consecuencias en materia económica. Y las vamos a ver no solo en el funcionamiento del puerto de Montevideo, sino también en todo lo que tiene que ver con la economía del país en su conjunto. Quiero decir con esto que va a tener repercusiones directas en todas aquellas empresas que tengan que exportar o importar su producción a través del puerto de Montevideo, porque va a haber un monopolio privado en la función.

Además, esto va a tener repercusiones en los precios de los productos internos, en el consumo directo de la población. Ahí es donde se va a ver afectada por esta resolución.

Tiene también, desde nuestro punto de vista, inconstitucionalidades muy importantes, porque al establecerse el monopolio privado se saltó la responsabilidad institucional que compete al Parlamento para llevarlo adelante.

Además, hemos votado afirmativamente la moción por las ilegalidades que se han cometido durante todo lo que ha sido la firma del tratado y las consecuencias que trajo consigo; por lo que supone esto para el país y la exposición a eventuales juicios –tanto nacionales como internacionales–, y por el mensaje que se genera. Entendemos que un tema excluyente como este, que compromete el Uruguay hasta el 2081, debió haber tenido un abordaje global, un abordaje de todo el sistema político.

En definitiva, insistimos en que la gravedad de la actuación, la falta de transparencia y sus consecuencias merecen la acción parlamentaria que hemos decidido llevar adelante con el Frente Amplio.

Gracias.

SEÑORA DELLA VENTURA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA DELLA VENTURA.- Gracias, señora presidenta.

En realidad, nosotros, el Frente Amplio, hoy estamos votando esta moción convencidos de que es el mejor paso que podíamos dar. Tuvimos el paso de la interpelación y hoy tenemos el paso de la censura. ¿Por qué nos parece que esto es muy importante? Aquí se ha expresado que nosotros consideramos que cuanto peor, mejor, y que tenemos la intención de que le vaya mal al país, aunque después se dice que no nos atribuyen intenciones. Pero justamente para tener la tranquilidad de conciencia de que aquí hoy el Frente Amplio está haciendo lo mejor por el país, es que votamos esta moción.

Se podrá decir que se confía muchísimo en que el tiempo les va a dar la razón a quienes no votan esta censura. Siempre digo que la historia es larga y veremos si se da esto tan negativo que se explicó en la interpelación y que hoy los compañeros volvieron a explicar. Ojalá para los uruguayos que no se dé. Estaríamos muy contentos. El tema es que no podemos dejar pasar esto porque estamos convencidos de que perjudica al país, que entrega el puerto, que termina perjudicando hasta a los propios consumidores al aumentarse el costo de las importaciones. Se dice que va a haber control de precios por parte del Estado, pero hay cosas que no están escritas, y si no están en el acuerdo puede quedar la suspicacia de que no se van a cumplir.

Nosotros cumplimos. Dimos los pasos parlamentarios. Después seguirán otras vías, y también en eso la historia dirá si tenemos razón o no, pero aquí no se nos puede acusar de que no queremos lo mejor para el país.

Se nos dijo que queremos trancar y que no nos gustan los cambios. Si hay un Gobierno que hizo muchísimos cambios, que en muchos aspectos se quieren revertir ahora, fue el Gobierno del Frente Amplio. De manera que de eso sí que no nos pueden acusar.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA KECHICHIAN.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA KECHICHIAN.- Obviamente acompaño todas las intervenciones de mis compañeros de bancada. Estoy convencida de que el ministro y el Gobierno tienen que responder por un accionar que para nosotros es clarísimamente negligente, poco transparente, que es en beneficio de una empresa, que va contra los intereses del país y que va a generar perjuicios inconmensurables.

En mi caso me di en su momento el tiempo de escuchar al ministro, porque vine a la interpelación no solo a oír,

sino también a escuchar. Y ahora estoy volviendo a mirar las respuestas en estas dos hojitas que nos dieron después de catorce horas de interpelación y siento que es como tomarnos el pelo, señora presidenta, porque hay algunas respuestas que hablan de que no se hizo nada diferente y que lo que se hizo fue en las mismas condiciones del contrato original. ¡¿De qué me están hablando?! Acá nos está tomando el pelo el señor ministro cuando nos respondió. ¡Ni les digo las dos hojitas! No las quiero leer, porque la verdad es que en algunos casos las respuestas me dan vergüenza.

Yo tenía expectativas de que en algunos casos, opinando diferente, pudiéramos tener alguna coincidencia en el sentido de que él pudiera tener sus argumentos de gestión de gobierno. Es decir, pensaba que quizás me convencieran de que lo había hecho con un pensamiento diferente al mío, pero con seriedad. Estas respuestas escritas catorce horas después de la interpelación me confirman todo lo que veníamos sosteniendo: que no hubo consulta a la ANP, que no se respetó la Ley de Puertos. Hoy vengo a escuchar otra vez que se dice lo mismo. Por favor, ¡léanla nuevamente! Claro que no la votamos. Un día voy a pedir una reunión en esta Cámara de Senadores para hablar de lo que no se votó. El presidente actual no votó más de cuarenta leyes del Gobierno del Frente Amplio y las está aplicando. Eso es institucionalidad. Eso es democracia. ¿O qué querían que hiciéramos? Cumplimos la Ley de Puertos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Señora senadora, fundamente su voto.

SEÑORA KECHICHIAN.- Perfecto, pero acá, señora presidenta, se permitió que se nos desafiara a hablar de lo que se hizo y de lo que no se hizo. Acepto ese desafío: en fibra óptica, en energía eólica, en saneamiento, en carreteras, ¡en carga en el puerto de Montevideo!, ¡en contenedores!; y ni les quiero hablar de pasajeros, ni les quiero hablar de los doscientos cruceros. ¡Cuando quieran discutimos!, pero este acuerdo viola muchas de las normas que hoy aquí se vino a decir que se defienden.

Gracias.

SEÑOR DA SILVA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR DA SILVA.- Señora presidenta: cuando alguien estudie esta sesión podrá sintetizar que, en la implementación de los artículos constitucionales para el pedido de la renuncia de un ministro —el inicio de un accionar que todos sabemos cómo termina—, los argumentos dados por los solicitantes acaban en rebaja de jubilaciones y salarios para los uruguayos, que es lo que escuchamos acá. Parte de esos argumentos, señora presidenta —en esta ma-

nija transformada en grúa pórtico—, dicen que se terminan afectando las jubilaciones y los salarios de los uruguayos.

Nosotros entendemos la posición distinta que tiene la oposición y la respetamos; lo que no toleramos son argumentos ramplones que lo único que hacen es desvirtuar lo que tiene que ser un norte en el país.

*(Murmullos en sala).*

—El Uruguay, para tener competitividad, necesita negociar acuerdos, necesita bajar aranceles, necesita tener un tipo de cambio competitivo, necesita tener un sistema tributario que apueste a la inversión. El Uruguay, señora presidenta, necesita tener un marco atractivo para que se genere empleo...

*(Murmullos en sala).*

—Escucho como un zumbido...

SEÑORA PRESIDENTA.- Silencio, por favor. El señor senador está fundando el voto.

*(Murmullos e interrupciones).*

—¡Silencio, por favor!

SEÑOR DA SILVA.- El Uruguay necesita generar cadenas de valor, señora presidenta. Necesita aprovechar la enorme riqueza natural que tiene y desarrollarse. Y en ese desarrollo el puerto es muy importante; en ese desarrollo las tarifas portuarias son un poco importantes, pero concluir que a través del acuerdo por sesenta años con Katoen Natie acá se va a ver una rebaja de jubilaciones habla mucho de quienes lo dicen. Es esa manija transformada en grúa pórtico.

Los lobistas de las multinacionales, además, dan manija con argumentos que son de segundo año de guardería, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Por favor, fundamente su voto, señor senador.

SEÑOR DA SILVA.- Por lo tanto, señora presidenta, reafirmamos nuestra posición negativa al voto.

Muchas gracias.

SEÑORA NANE.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA NANE.- Muchas gracias, señora presidenta.

Como estamos fundando el voto, señalo que tengo nueve razones para mi fundamentación. Y, si no tuviera

nueve, bastaría con leer las dos hojitas de preguntas y fundamentar la moción de censura al ministro porque vino a no responder nada. Pero, como dije, tengo nueve razones.

Ante todo, voto la censura al ministro Heber por liderar e implementar la mayor entrega de soberanía de la historia reciente del país, dando el control absoluto de un componente esencial de nuestro comercio exterior a una empresa privada, en régimen de monopolio, durante sesenta años.

En segundo lugar, por adoptar una decisión que le reportará más de mil millones de dólares de ganancia a una empresa privada, a cambio de nada.

En tercer término, por ocultar el contenido del acuerdo, luego incluso de su firma, y traerlo a la Asamblea General en la figura del señor presidente de la república. Todos nos enteramos ahí, también los socios de la coalición, y esa no es la forma de construir.

En cuarto lugar, por claudicar frente a una amenaza de litigio sin dar siquiera una pelea con antecedentes judiciales, cuando, incluso, se decía que ante la opción de un juicio Uruguay podía ganar.

En quinto término, por firmar un contrato completamente nuevo sin el llamado a licitación que por ley corresponde, simulando que se trataba de una simple prórroga de plazo.

En sexto lugar, por abrazarse a una cifra de USD 1.500:000.000 que nadie sabe de dónde salió y todavía no han podido justificar.

En séptimo término, por abstenerse deliberadamente de utilizar los abundantes recursos técnicos disponibles en el Ministerio de Transporte y Obras públicas y en la Administración Nacional de Puertos para enfrentar la amenaza del juicio y para analizar la conveniencia del acuerdo.

En octavo lugar, por simular que los servicios técnicos y el Directorio de la Administración Nacional de Puertos tuvieron acceso al acuerdo y brindaron el asesoramiento previo a la decisión del Poder Ejecutivo en la forma que lo exige la ley.

En noveno término, por sustraer el contrato al control del Tribunal de Cuentas a sabiendas de las múltiples ilegalidades que se estaban cometiendo.

En resumen, porque se ha abusado de los poderes investidos en las autoridades, realizando actos arbitrarios en beneficio de una empresa privada determinada, lo que va a causar, seguramente, serios perjuicios a la Administración.

Como ha dicho el senador Gandini, esto último lo va a determinar el tiempo. Honestamente, no creo que lle-

guemos a verlo porque no nos va a dar la vida para ver las consecuencias de este acuerdo.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA LAZO.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA LAZO.- Gracias, señora presidenta.

Tuvimos más de catorce horas de interpelación y allí se debatió por qué estábamos en contra del acuerdo, por lo que no voy a referirme a él.

Votamos esta moción de censura por la conducta ejercida hacia el Parlamento por parte del responsable de un acto de gobierno, quien ha dado versiones encontradas sobre la existencia de informes, apoyado en dictámenes y en opiniones de abogados dependientes de la empresa en cuestión; por procedimientos e irregularidades cometidas por parte de un ministro —en nombre del Poder Ejecutivo— como, por ejemplo, no consultar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas o a la ANP en materia jurídica. Entendemos que todos estos elementos lo inhabilitan para estar al frente de esa decisión.

Ya hemos expresado lo que pensamos del acuerdo, pero los actos de gobierno son responsabilidad de los gobernantes. En este caso, entendemos que la responsabilidad tiene como resultado esta moción de censura que votamos afirmativamente.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR STRANEO.- Pido la palabra para fundamentar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR STRANEO.- Muchas gracias, señora presidenta.

Hemos votado negativamente y, pese a que se ha ironizado, la sesión de hoy no es una mano de yeso levantada; es el apoyo que le hemos dado al ministro y, especialmente, al Gobierno —al Gobierno de coalición, al Gobierno multicolor— ante una resolución. No es algo que generamos de antemano. Podemos diferir en las formas —como lo han expresado varios compañeros—, pero no en cuanto a que nosotros generamos esta problemática. Esto es algo que ya estaba y había que solucionarlo.

Escuché atentamente las exposiciones, señora presidenta, y se emplearon términos tales como perjuicio, entrega de soberanía, monopolio, entrega de las generaciones venideras de Uruguay, inconstitucionalidad, ilegalidad,

inexistencia de consulta social e inexistencia de consulta al Tribunal de Cuentas. Realmente, por un momento pensé que hablábamos del contrato de UPM o del contrato de la regasificadora, que está en la justicia debido a estas irregularidades. Ahora, evidentemente es distinto cuando somos Gobierno que cuando somos oposición.

Señora presidenta: votamos negativamente la moción de censura porque entendemos que lo que se ha escuchado hoy, en su gran mayoría, son suposiciones. No solamente los senadores Gandini y Penadés hablaron del tiempo que puede suponer la concreción de los hechos y que podamos ver resultados, también ello surge de las exposiciones de senadores de la oposición que están en contra de esto. Entonces, creemos que las suposiciones, en este momento, no hacen a la cosa, como sí lo hace el hecho de haber resuelto esto como se ha hecho.

Si pensamos en la vía del contrato de UPM, señora presidenta, para que pueda desarrollarse peligra hoy, por ejemplo, un puente de más de cien años que tenemos en la ciudad de Durazno. Esto, ¿alguien lo contempló, lo consideró o lo pensó? ¿Alguien previó que eso podía pasar? Ese contrato fue firmado por el secretario de Presidencia de la República, el doctor Toma, y no por el presidente, como sí se ha hecho en esta oportunidad. El presidente de la república, actuando en Consejo de Ministros, ha firmado los Decretos n.º 114 y n.º 115. Creo que hay contingencias que el tiempo irá develando y que tendremos que ir subsanando, pero una ilegalidad o una inconstitucionalidad no son

un delito ni necesaria ni preceptivamente. Recordemos el ejemplo –y con esto termino la fundamentación– de la prohibición del uso del cigarrillo por parte del presidente Tabaré Vázquez, que fue en el 2005 por medio de un decreto, el que luego tuvo que ser subsanado por una ley de interés general votada por mayoría en este Parlamento, porque limitaba derechos. ¿Y alguien pensó que Tabaré Vázquez cometió un delito cuando proclamó el decreto que prohibía fumar?

*(Suena el timbre indicador del tiempo).*

–En definitiva, señora presidenta –y con esto concluyo–, por eso hemos votado negativamente.

Muchas gracias.

## 7) LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

SEÑORA PRESIDENTA.- No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

*(Así se hace, a las 14:11, presidiendo la señora Argimón y estando presentes los señores senadores Andrade, Asiaín, Bergara, Bianchi, Bonomi, Botana, Camy, Carrera, Coutinho, Da Silva, Della Ventura, Delpino, Domenech, Gandini, Kechichian, Lanz, Lazo, Lozano, Mahía, Manini Ríos, Nane, Niffouri, Olesker, Penadés, Rubio, Sanguinetti, Straneo y Topolansky).*

### BEATRIZ ARGIMÓN

Presidenta

**José Pedro Montero**

Secretario

**Gustavo Sánchez Piñeiro**

Secretario

**Patricia Carissimi**

Directora del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y control

**División Diario de Sesiones del Senado**

Diseño e impresión

**División Imprenta del Senado**