

**JUNTA DEPARTAMENTAL DE MALDONADO**  
**COMISIÓN DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES**  
**Y OBRAS PÚBLICAS**  
**DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS**

**30 de julio de 2015**  
**Versión taquigráfica**

**ASISTEN:** por la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes los Sres. diputados Felipe Carballo Da Costa (Presidente de la Comisión), Omar Lafluf, Óscar De los Santos y Adrián Peña y Elisabeth Arrieta; Myriam Lima (secretaria) y Viviana Calcagno (prosecretaria);

**INVITADOS:** Ingeniero agrónomo Sr. Enrique Antía (Intendente departamental de Maldonado).

Sres. ediles Nino Báez (Presidente de la Junta Departamental de Maldonado), Fermín de los Santos, Daniel Ancheta, Robinson García, Fernando Borges, Américo Lima, Adolfo Varela, Francisco Olivera, Santiago Pérez, Nicolás Sosa, Luis Artola, Jacinto Martínez, Darwin Correa, Marcelo Galván y sras. Lourdes Ontaneda, María Servetto y Gloria Fuentes.

Sr. Miguel Ángel Plada (Alcalde de Pan de Azúcar) y Sra. profesora Alba Rijo (Alcaldesa del Municipio de San Carlos).

Sr. Antonio Álvarez (Director de Obras del Municipio de San Carlos).

Sr. Jorge Fuster, en representación de los operadores marítimos del Puerto de Punta del Este.

**TAQUÍGRAFOS:** Sr. Gonzalo Tolosa y Sras. Mariela García, Andrea Gossio, Alexandra Teigeira, Karina Fernández y Claudia García.

(Siendo la hora 10:07 minutos comienza la reunión).

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Buenos días a tan nutrida delegación y al presidente Felipe Carballo.

Es para esta Junta un gran honor que hoy comiencen su agenda en este plenario y vamos a solicitar que las personas que hagan uso de la palabra digan su nombre así los taquígrafos pueden realizar mejor su función; es decir, que se presenten cada vez que hablen.

Adelante, señor Felipe Carballo.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Buenos días. Es un gusto para nuestra Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes estar visitando el departamento de Maldonado y, en particular, la Junta Departamental.

En la Comisión definimos, hace ya unas cuantas semanas, comenzar a recorrer las diferentes partes del país, lo que nos permitirá, de alguna manera, tener un contacto más cercano con las diferentes organizaciones sociales y también con las autoridades a nivel local, para poder lograr un intercambio y conocer, obviamente de primera mano, cuál es la situación, cuál es la realidad; en definitiva, de qué manera están llegando las diferentes políticas públicas que se vienen impulsando desde el Poder Ejecutivo.

(Siendo la hora 10:09 minutos ingresa a sala el señor intendente, ingeniero agrónomo Enrique Antía).

Le damos los buenos días al señor intendente.

Ahí coincidimos, en ese momento –como una definición importante para nosotros–, en tener un ámbito de funcionamiento y, unánimemente dentro de la Comisión, entendimos que el mejor ámbito para poder funcionar eran las Juntas Departamentales, porque sin duda que acá están representadas las diferentes opiniones de todos los partidos políticos y, obviamente, también es la caja de resonancia de las necesidades de la gente en cada uno de los departamentos.

Podría decir que al estar por lo menos 10 años en una Junta Departamental –y en su momento se lo comentaba al presidente– sabemos el esfuerzo, el trabajo y el sacrificio que tienen que hacer los ediles para desarrollar su tarea y la necesidad de tener ese permanente contacto, como dijéramos hace un momento, con la ciudadanía de cada uno de los departamentos.

Por lo tanto, para nosotros es un gusto estar en el día de hoy visitando el departamento de Maldonado y funcionando en esta casa.

Quiero presentar a la delegación que nos acompaña. Tenemos al señor Adrián Peña (diputado por el Partido Colorado), al señor Óscar De los Santos (diputado por el Frente Amplio) y al señor Omar Lafluf (diputado por el Partido Nacional).

Nos hacen falta tres compañeros más que no pudieron estar, pero el compromiso de esta Comisión es llegar hasta acá y poder saber y conocer cuáles son las dificultades, las ideas y las iniciativas que puedan estar manejando los señores ediles para, de alguna manera, generar los insumos necesarios para esta Comisión.  
(c.g.)

En las próximas semanas va a estar ingresando el Presupuesto nacional y eso nos va a permitir tener una fotografía de cuál es la realidad de cada uno de los departamentos. Eso nos va a permitir, desde el seno de la Comisión, lograr un ámbito de intercambio con cada uno de los compañeros para que se puedan hacer las gestiones, los planteamientos, las propuestas, las iniciativas, y que se pueda cumplir con esa responsabilidad que es la de ser una comisión asesora a la Cámara de Diputados.

Buenos días y es un gusto para mí estar presente.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Ante todo le damos la bienvenida al señor intendente.

Pasamos a recibir las inquietudes de algún edil o concejal.

SEÑOR ARTOLA.- Quisiera saber, si es que entró alguna información del presupuesto, si la Comisión tiene idea de cuánto es el monto con que las intendencias –principalmente la de Maldonado– van a contar para realizar obras viales u obras en general.

SEÑOR PRESIDENTE.- No, no ingresó todavía el presupuesto, no tenemos esa información. Lo que sí podemos transmitir son los anuncios que se han hecho por parte del Poder Ejecutivo; en materia de infraestructura va a haber una inversión de un poco más de U\$S12.000.000.000. Podríamos definir que el 80 % de ese monto se va a estar destinando a obras sociales, a lo que significa la parte de vivienda, energía y vialidad. Es decir, reúne el 80 % de esos U\$S12.300.000.000 que ha presentado públicamente el presidente de la República hace algunos días.

El Poder Ejecutivo tiene plazo hasta el 31 de agosto para enviar el mensaje presupuestal. Particularmente nosotros todavía no contamos con esa información.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Le vamos a pedir a los señores alcaldes y diputados en sala poder otorgarle la palabra al señor intendente Antía que, por su nutrida agenda, tiene otros compromisos. Quisiéramos que tomara la palabra y se exprese si tiene alguna pregunta para los delegados.

SEÑOR INTENDENTE.- Muchas gracias, señor presidente. Señores diputados de la Comisión, señores funcionarios del Palacio Legislativo, señores ediles, alcaldesa y alcalde, buenos días a todos, muchas gracias por esta instancia.

Me hice unas pequeñas anotaciones que quería compartir con ustedes en esta jornada de trabajo. Quería dejar planteada una idea. Vemos si después, desde los diputados nacionales, el Parlamento, alcaldes y ediles, se puede llevar adelante algunas de estas ideas que pienso pueden contribuir al progreso y desarrollo.  
(g.t.d.)

Hace pocos días, hará un mes, le pedí una audiencia al ministro de Transporte por dos o tres temas vinculados al departamento y los quería repasar.

Uno de los temas ya se cumplió –así que me quedé contento– que es la rotonda de la entrada a Pan de Azúcar, entre la ruta 37 y la ruta 9; ese lugar era muy peligroso –se está terminando o recién se terminó– y era una de las inquietudes que la gente de Pan de Azúcar reclamaba y que hace dos meses le planteamos al ministro; evidentemente era un tema que estaba en la agenda, por suerte se cumplió y me parece que es muy bueno.

Otro tema que planteamos fue la necesidad de que se piense y se insista en un puente sobre el cruce peligroso que une Piriápolis y Pan de Azúcar, porque realmente es un lugar que ha costado muchas vidas.

Tenemos en la interbalnearia una ruta que genera ingresos fuertes para el Gobierno nacional para el Ministerio, por el sistema de peajes. En este tiempo vimos que se resolvió el cruce de La Floresta, que era un cruce peligroso, pero este cruce también es muy peligroso, se ha llevado muchas vidas y me parece que es un tema en el que hay que volver a insistir. No es fácil, no es una obra barata, pero es una obra trascendente y a mí me gustaría que todo el departamento de Maldonado respaldara la posibilidad de llevarla adelante.

El fundamento es que la ruta interbalnearia, con sus peajes, genera mucho ingreso, entonces, parte de ese ingreso debe quedar en Maldonado, aunque sabemos que el Ministerio también lo utiliza a nivel nacional. Sabemos que el peaje es un instrumento de ingresos que el Ministerio después distribuye, pero también es bueno que en Maldonado se sigan haciendo obras de esas características. Hace muchos años que merecemos ese puente, ha costado muchas vidas y desgraciadamente cuando se hizo la interconexión con la ruta 9 no se pensó, se hizo corrida, tendrían que haber aprovechado la oportunidad de hacerlo en el momento que se tenía que hacer, pero ahora quedó para atrás y hay que resolverlo. Ese es un punto que para mí es principal.

En aquella instancia también planteamos una inquietud referente a hacer viable en el puerto de Piriápolis el atraque de cruceros. Fundamentamos esta posición ante el Ministerio, al ministro le pareció razonable, nos mandó a hablar con el Ministerio de Turismo, ya tuvimos una reunión con la ministra en el día de ayer y le planteamos esa

inquietud.

Quiero hacer un pequeño comentario: el puerto de Piriápolis tiene todas las condiciones para llegar a ser un puerto de cruceros en forma estable; tiene la profundidad adecuada, la batimetría dice que hay solamente un banco de arena que no tiene reposición, que una vez que se haga un pequeño dragado no se va a reponer por años la arena ahí –porque el viento no la lleva allí– y sería un punto muy estable para los cruceros. Vi algún diseño para hacer una pequeña obra en el muelle que está mirando el mar sobre el puerto hacia la derecha, una prolongación ahí para que atraquen dos cruceros. Sería un punto estratégico para Piriápolis porque permitiría en ese lugar, con la cercanía del aeropuerto, un intercambio de tripulación, intercambio de viajeros, logística de aprovisionamiento, y hay agua, sabemos que cada crucero que atraca requiere miles y miles de litros de agua porque cada barco es una ciudad.

Es decir: tiene todas las condiciones y se puede integrar perfectamente a Punta del Este, porque es un destino tan cercano que el destino sigue siendo Punta del Este, pero pueden bajar en Piriápolis y acceder a Punta del Este con todo el apoyo del sistema de ómnibus y camionetas que hay acá y sería un paseo estupendo entrar a Punta del Este por la costa, Punta Ballena; de arranque estaría mostrando lo que es el país.  
(m.g.g.)

Hacia Montevideo también, porque está justo a una hora y poco, que es el tiempo adecuado para llegar hasta allí, y terminarían almorzando en el Mercado del Puerto. No competiría con Montevideo y creo que le daríamos a Piriápolis una oportunidad más. Es una obra pública que no es demasiado costosa y que puede generar desarrollo. Sin duda en Zona Oeste, en Piriápolis, va a crear un desarrollo.

Hay que estudiarla. Esta no es una idea mía. Nosotros participamos en alguna oportunidad de una gira con los principales de cada una de las empresas, que llegaron acá, al Uruguay, para establecer líneas de cruceros. Los dos principales de las dos empresas más importantes, habiendo recorrido toda la costa, eligieron a Piriápolis como el mejor lugar para establecer un puerto de cruceros. A eso le agregamos alguna dificultad que estamos teniendo los días de cruceros en la Parada 4 por el tema del tránsito –los ómnibus, las camionetas– y la dificultad que existe –que ya ha pasado más de una vez y todas las temporadas se repite– cuando se levanta el Pampero, que impide recibir a los viajeros que bajaron a Punta del Este y tienen que ser llevados en ómnibus a Buenos Aires.

Es decir, el tener un punto fijo de atraque es fundamental para seguir desarrollando esa área.

Yo quería tirar esto arriba de la mesa. Me parece que es algo que se puede poner en la agenda, que de pronto no será ahora, en un tiempo cercano, pero, en la medida en que esté en la agenda, puede tener una solución. Ese es uno de los temas que quería plantear.

También referente al puerto de Punta del Este hemos recibido opiniones de que es posible generar 400 o 500 amarras más, técnicamente. Con una obra que –esto es importante– no deformaría la estructura del puerto de Punta del Este se estarían recibiendo 400 o 500 embarcaciones más, algo que se precisa y que es absolutamente necesario.

Ahí habrá que modificar algo en el sistema de cobro de amarras, hay algunas dificultades en ese sentido, no voy a entrar en ese detalle, pero tengo entendido que puede haber algún interés del sector privado, mediante la coparticipación público-privada, engenerar una inversión que permita que se concreten 400 o 500 amarras más, algo que le vendría muy bien al departamento y además es una necesidad.

Este fin de semana pasado estuvimos con el director de Turismo y el alcalde de Punta del Este en Buenos Aires, Argentina –por el tema de la presentación del Centro de Convenciones– y estuvimos en contacto con dos o tres personas vinculadas a la náutica que nos plantearon que hoy hay más de 2.000 embarcaciones que están buscando dónde atracar en nuestras costas; sería muy bueno que empezáramos a pensar en una ampliación, junto con otros proyectos que hay y que ojalá se puedan concretar.

Ustedes saben bien que también hay algunos otros proyectos acá, en Maldonado, que ojalá se puedan concretar, porque dependen de la inversión privada y del interés de los empresarios. Por ejemplo el del arroyo El Potrero, que sería una oportunidad estependa. Hay espacio para los dos.

Así que el puerto de Punta del Este es un punto. Más ambicioso sería el planteo que algún día tenemos que llevar adelante y sobre el que quiero informar a los de la Comisión: hay un planteo de reformular el área de la Aduana, Hidrografía, Prefectura, en la jurisdicción del puerto de Punta del Este, para darle mayor valor a un área urbanística que puede transformarse en algo importante en el desarrollo. Pero eso está en el aire y hasta que no haya una cosa concreta no quisiéramos molestar. Cuando aparezca una oportunidad concreta vamos a arrimarnos a la Comisión para transmitirle la opinión.

Un punto que nos preocupa y que les quiero transmitir es el referido al método de mantenimiento que hemos tenido últimamente en las rutas 39, 10 y 13. La 39 es la que va a Aiguá, la 10 es la de la costa y la 13 es la de Aiguá-Los Talas.

La 39 y la 13 están aumentando tremendamente la circulación de camiones. La 13, entre la madera y el arroz, por más que se ha hecho alguna inversión, vive poceada, no aguanta el kilaje y se generan profundas huellas.  
(a.g.b.)

Antes había un sistema de mantenimiento que yo quiero poner a consideración de la Comisión, que veíamos que funcionaba correctamente: se asignaban tramos de mantenimiento a pequeñas empresas en forma estable. No dejaban que el bache se

agrandara, iban haciendo un mantenimiento de goteo profundo, correcto. Y ese es un sistema que creo que termina siendo barato para el país, eficiente, y que permite mantener una inversión pública que ha costado mucho y se nos está deteriorando. Y de pronto... El sistema actual no veo que funcione, porque cuando se resuelve hacer el mantenimiento ya hay que contratar por una obra grande, es difícil encontrar los rubros... Sin embargo, ese sistema de mantenimiento de goteo que se hacía, con una empresa que se encargaba... Uno veía un camioncito permanentemente arreglando baches en todo el departamento. Eso ha sido algo que en Maldonado, en la zona de sierra, en esos caminos de sierra, ha permitido hacer un mantenimiento muy adecuado. Y lo pongo a consideración de esta Comisión como idea: volver a ese sistema, que se hacía por licitación pública pero le daba la oportunidad a una pequeña empresa de encargarse de la ruta 12, a otra de encargarse de la ruta 39, a otra de encargarse de la ruta 13, porque el equipamiento para mantenimiento del Ministerio de Transporte en la zona es bastante limitado, sobre todo por el enorme incremento de tráfico que ha habido.

Dentro de eso, hoy queremos llevar adelante un planteo para el Ministerio: la desafectación del mantenimiento de la ruta 12. Entendemos que es una ruta nacional, su mantenimiento hoy lo está haciendo la Intendencia Departamental, ir manteniendo esa ruta cuesta un montón de plata cuando es una ruta nacional que arranca acá y termina en Nueva Helvecia o en Colonia, y nosotros creemos que... De otros tramos no se hacen cargo ni Lavalleja ni San José ni Canelones, nosotros entendemos que el mantenimiento de ese tramo debe pasar a ser del Ministerio y no de la Intendencia.

Bien distinto es el pedazo que se desafectó de la ruta 12 desde Portezuelo, desde Punta Ballena, a la rambla, acá...

(Dialogados).

La ruta 12 es una de las más largas, sale acá y termina en Colonia.

SEÑORA ONTANEDA.- Entra en la 9 y sale en la 60.

SEÑOR INTENDENTE.- La 12, que arranca acá...

SEÑORA ONTANEDA.- En la 9.

SEÑOR INTENDENTE.- No, arranca acá, en la interbalnearia.

SEÑORA ONTANEDA.- Sí, en la interbalnearia.

SEÑOR INTENDENTE.- Agarra la 9, va a Minas, Tala, San Ramón, sale a la ruta 5, después corta Florida, engancha por arriba, pasa por San José, se continúa en San José, allá... Es decir, es una ruta nacional, creo que termina en Nueva Helvecia.

Me parece que ese tramo... Nosotros destinaríamos esa plata a otros

mantenimientos. Me parece que es justo que eso se desafecte.

Después hay una obra que es de interés departamental y nos interesaría que pudiera haber recursos para ella. Sabemos que hay hecha una gestión a nivel nacional, incluso, por lo que tengo entendido, y creo que hay algún compromiso del Ministerio de Economía. Es una obra de pavimentación de unos 40 kilómetros, que implica un desarrollo turístico importantísimo para Maldonado y que seguramente va a generar un desarrollo económico después, está en la zona de Garzón, ruta 9, camino del Arco del Sol. Es un camino que sale frente a paso del Tigre, en ruta 9; hacia la derecha vas a José Ignacio pero, hacia arriba, hacia la estación de José Ignacio. Es un camino que lleva a Garzón y a todo un desarrollo de inversiones que se están realizando, donde están los viñedos y donde están los olivos, donde está Agroland.

Me parece que sería bueno que en alguna otra oportunidad en que la Comisión estuviera por acá pudiera ir hasta ahí y ver el desarrollo que se está generando en ese punto. Agroland es una inversión privada pero realmente impresiona, hay 1.400 personas trabajando hoy ahí, todos los días van 40 ómnibus con gente de Maldonado, de San Carlos y de Rocha.  
(k.f.)

SEÑOR PÉREZ.- Hay dos escuelas, también.

SEÑOR INTENDENTE.- Hay dos escuelas y, además, otros desarrollos complementarios. Pero hay 40 ómnibus que todos los días llevan obreros y el camino está muy deteriorado, por lo que entendemos que a eso hay que darle una consolidación. Estoy seguro de que la Intendencia va a ayudar, pero precisamos sumar fuerzas con una inversión nacional.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Hay muchísimo transporte.

SEÑOR INTENDENTE.- También hay mucha madera en ese lugar.

Entonces, me encantaría que nos pudieran dar una mano en golpear puertas para lograr que eso se concrete, porque traería desarrollo; hay mucho trabajo atrás de eso.

Después, me quedan dos temitas que quería poner arriba de la mesa. Uno de ellos ya fue hablado con el ministro de Transporte y ayer se lo planteamos a la ministra de Turismo, a la que le gustó la idea. Estamos pidiendo un pequeño apoyo, una pequeña inversión –es difícil hacerla; hay que tomar una decisión y la única que lo puede hacer es Hidrografía–, para la reconstrucción del muelle de atraque en Isla de Lobos. Es una pequeña inversión para generar un proyecto de desarrollo turístico en Isla de Lobos: una visita controlada y guiada a la isla, en acuerdo con una ONG ambientalista vinculada a la cría y cuidado de los lobos. Creo que ahí podemos agregar un día de turismo a las excursiones, un día de turismo a la visita de Punta del Este.

Yo tuve la oportunidad de hacerlo –estoy seguro de que alguno de ustedes también

la tuvo– y créanme que una visita a la Isla de Lobos –por supuesto que guiada, ordenada, vigilada y controlada–, pudiendo participar de lo que es esa reserva, es algo que queda por siempre en la retina y en el cerebro de cualquiera que la visita; es muy fuerte la impresión que uno se lleva. Además, es un destino turístico que aportaría a la zona y, para eso, precisamos una seguridad en el atraque que hoy no hay. No para que un barco quede parado –eso sería algo controlado y guiado por Hidrografía– porque no cualquier barco podría ir, tendrían que ser lanchas adecuadas, con la debida garantía, controladas y debidamente seleccionadas.

Ese proyecto gustó mucho en el Ministerio de Turismo el día de ayer y precisaríamos un respaldo del Ministerio de Transporte para incluir esa pequeña inversión para reconstruir el muelle de atraque, que ayudaría a generar una oportunidad turística para la zona.

Por último, quería plantearles –por suerte acá en la Comisión tenemos a dos exintendentes, que saben lo que es luchar con la falta de rubros para la caminería– que se tuviera en cuenta una inversión en maquinaria vial para poder encarar el mantenimiento y construcción de caminos. Nos queremos subir al carro de una compra nacional, de un paquete mayor para lograr mejores precios, y no sabemos si eso está hoy en la propuesta y en la cabeza del Ministerio de Transporte, pero aprovechamos la Comisión para plantearlo.

Eso es lo que yo quería plantear; estoy a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Muy bien. ¿Hay alguna pregunta para el señor intendente?

SEÑORA ONTANEDA.- Sí.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Adelante.

SEÑORA ONTANEDA.- Aprovechando que están la Comisión y el señor intendente presentes, queríamos hacer algún planteo. Hace mucho tiempo que no trabajo en el orden del Legislativo departamental, pero una de las cosas que siempre nos preocupó fue, cuando comenzó el boom de la madera, el restaurar las rutas internas o aquellas rutas que son nacionales pero que, como bien decía el señor intendente, pasaron al dominio municipal. Los días de lluvia, para sacar la producción, los camiones utilizan cadenas para poder salir de los lugares y hacen un arrastre que, en poco tiempo, deja las carreteras –que costó muchísimo adecuarlas– otra vez en las mismas condiciones que antes.

Entonces, entre el Parlamento y una ley nacional que respalde un decreto departamental –más allá de que frene un poco la producción–, se podría lograr que no se permita a los camiones excederse en el uso de esas cadenas, porque el país también tiene que cuidar lo que tanto sacrificio le cuesta conseguir, y nunca se ha podido lograr un acuerdo entre lo nacional y lo departamental para evitar que esos caminos, que se hacen

con tanto sacrificio, al poco tiempo estén igual que antes.

(a.t.)

Nosotros entendemos las necesidades de esa producción, entendemos la necesidad del productor de sacar sus semovientes o lo que sea al mercado, pero también es importante lograr que esas carreteras se mantengan de la mejor manera para todos porque, realmente, en muchos lugares de las carreteras nacionales –también de las arterias internas–, ni siquiera pueden llevar a la escuela a los gurises porque ningún vehículo, salvo una motito o una bicicleta, puede salir. Por lo tanto, me parece que tenemos que coordinar ese tipo de cosas para que una ley nacional y un decreto departamental nos permitan llevar eso a cabo.

Con respecto a lo que mencionaba el señor intendente sobre la nueva solución, lo planteé en la Junta allá por el año 2000, cuando era suplente del exintendente. La rotonda del cruce de Pan de Azúcar se llevó muchas vidas; nosotros entendemos que los vecinos del lugar pasaron muchas vicisitudes –Miguel lo puede decir– y desde aquí, en los dos períodos que estuvimos, en las dos legislaturas, lo planteamos; también cuando estuvimos en el Parlamento lo conversamos directamente, en función de que el Municipio de Pan de Azúcar había hecho sus gestiones, y logramos esto: Consorcio –porque fue Consorcio quien tenía que licitar la obra–, hoy la empresa Techint, la está terminando. Y solicitaríamos, ya que es un entronque que quedó muy bien resuelto, que se haga una correcta iluminación y señalización para que no se lleven por delante la rotonda.

En estos días estaremos presentando en la Junta –como una especie de homenaje a los vecinos del barrio La Viviana– que ese entorno se llame “Pasaje de La Viviana” o “Primeros pobladores de La Viviana”, porque siempre vivieron con esa inquietud; siempre fue un pasaje muy importante.

Cuando se construyó el intercambiador de Pan de Azúcar, estuvimos 17 días con el Ministro Aguerre para que pudiera entenderse que el pasaje tenía que ser aéreo, en dos niveles y no en uno solo, porque a las nueve de la mañana y a las dos de la tarde por ahí pasan camiones chatas de 22 metros que llevan los vehículos a Montevideo desde Brasil.

Se hizo esa resolución, pero nosotros hubiésemos querido, ya que los niveles daban, un puente aéreo sobre las rutas 93 y 37 –hoy llamada “Fundador Francisco Piria”–. Nosotros creemos importante que cuando se inaugure esta rotonda, que es donde termina la ruta 37, justamente, se le ponga el nomenclátor que corresponde, porque ya está sancionado por el Parlamento el nombre de la ruta. Esa es una inquietud que tienen los vecinos de Piriápolis y de Pan de Azúcar porque en el eje de la ruta 37 están todos los emprendimientos de Francisco Piria, por lo tanto ya está sancionada la ley con el nombre “Francisco Piria” para esa arteria tan importante y que es fundamental para nosotros, los vecinos, que conserve su identidad.

Otra inquietud: hay un estudio hecho en Piriápolis, de la Facultad de Ingeniería, que permite individualizar y dar la seguridad de que no nos vamos a quedar sin playas en

Piriápolis; porque podemos hacer un parque de yates o de cruceros, que sería muy importante para la zona, pero también podemos dejar sin playas a Piriápolis.  
(c.g.)

Hay un estudio de un tanque de ondas, de la Facultad de Ingeniería, que nos dice que se va profundizando la pérdida de playas desde el Argentino Hotel hasta la mitad de la playa y se va acrecentando en lo que hoy sería la parte del Hotel Colón, que es la parte de la rotonda de Piria y de la rambla. Pero esa es una cuestión técnica; la tienen que resolver los técnicos y no nosotros. Nosotros podemos tener muy buenas ideas pero después, en la realidad, se nos complica.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Tiene la palabra el señor Lafluf.

SEÑOR LAFLUF.- Primero que nada, muchas gracias por recibirnos. Gracias al intendente, a los ediles, a las alcaidesas y alcaides.

Muy brevemente el presidente Felipe Carballo explicaba cuál era el motivo de nuestras visitas –pensamos llegar a todo el país, esperemos que lo podamos hacer–, dando una idea de cómo queremos funcionar. Y yo tengo que felicitar al presidente de que haya planteado eso porque, realmente, la primera salida fue a Nueva Palmira y a Fray Bentos por el tema puertos, ayer estuvimos en Rocha y hoy acá, y la verdad es que da gusto recibir planteos que son bien pensados e importantes.

Antía planteaba el tema de la inversión en maquinaria vial y la señora hizo referencia al transporte de productos... Yo le decía al intendente que acá –lo vengo diciendo hace mucho tiempo– va a llegar un momento en el que el Ministerio de Ganadería, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la OPP, el Poder Ejecutivo, la ANP y todos los demás, van a tener que poner circuitos obligatorios de transporte del producto agropecuario. Y un transporte multimodal; va a ser obligatorio decirles a los agroexportadores –no a los productores–: “Usted de aquí a aquí va a venir por camión; de aquí a aquí vendrá por tren; y de acá a acá tiene que ir por barco... Y este es su circuito”.

Entonces, el país va a terminar con seis o siete corredores de producto agropecuario y las Intendencias van a tener que hacer lo que serían las costillas para esas carreteras, bien hechas.

Yo les doy una información que manejo mucho: en el año 2004 se transportaban 6.000.000 de toneladas de producto agropecuario; este año se van a transportar 18.000.000. O sea que en 10 años pasamos de transportar 6.000.000 a 18.000.000. Arrancó UPM, arrancó Montes del Plata, pasamos de producir 100.000 toneladas de soja a producir 3.500.000 este año. Entonces, gracias a Dios que tenemos eso y que el problema que tenemos es porque tenemos producto. Peor sería que tuviéramos las rutas impecables y no tuviéramos nada para transportar, pero sin duda que vamos de atrás.

Lo otro es que a las empresas forestales también hay que pedirles que colaboren; no solo a las empresas forestales. Nosotros, en el año 2008, cometimos el error de quererles poner una tasa de transporte forestal en la Comisión Sectorial de Descentralización y cometimos el error de que fuera solo para las forestales; casi nos mataron. Después, a cambio de eso, de común acuerdo con el ministro Astori, les sacamos la exoneración de la contribución rural forestal, que durante 26 años no pagaron. Pero hay que ir exigiendo cosas.

En los pueblos de campaña, en Río Negro por lo menos, en mi período les exigimos hacer los desvíos del tránsito pesado y que los camiones no pasaran por el medio del pueblo. Ustedes saben lo que son los pueblos rurales: una calle larga, todas las casas a los costados, la escuela y todo lo demás. Entonces ahí hay que exigirles que hagan eso.

(g.t.d.)

Con respecto a esto que anunció el Gobierno hace tres días, para la parte de infraestructura vial creo que hay U\$S2.800.000.000 –una parte del Estado y otra parte en participación público-privada–.

También –y le quiero decir al intendente– los exintendentes que estamos en el Parlamento nos juntamos, y la mayoría estamos en la Comisión de Descentralización, con un único fin, que es conseguir cada vez más recursos para los Gobiernos departamentales. Todos los intendentes estamos trabajando juntos ahí, independientemente del partido, con el objetivo bien claro de conseguirles más recursos.

También queremos informarles –no se si ustedes se acuerdan– cuando arrancamos con el ICIR –que después se declaró su inconstitucionalidad–, el Congreso de Intendentes defendió eso y acompañó al Gobierno en la defensa del mismo, después no salió y salió el impuesto al patrimonio.

El ICIR era el 10% para la Universidad Tecnológica y el 90% para las intendencias. Cuando sale el impuesto al patrimonio sale con el 10% para la Utec y del 90% la mitad para las intendencias y la mitad para el Ministerio de Transporte, por tres años, y el año que viene va todo a Rentas Generales.

Nosotros, para que eso no suceda, estamos planteando que el 90% fuera a las intendencias o, en el peor de los casos, la mitad para las intendencias y la mitad para el Ministerio de Transporte; pero sería nefasto que fuera a Rentas Generales. Nosotros estamos peleando para que eso no suceda en el presupuesto.

Hasta el año pasado –como dato informativo– lo que recibían las intendencias para caminería rural en los dos programas, el 370 y 371 –caminería rural, caminería forestal y se le agregaría ahí el Impuesto al Patrimonio–, eran U\$S27.000.000 a distribuir –para todas las intendencias–.

Entonces se les hace muy difícil a las intendencias poder enfrentar este aumento que, le digo: son U\$S10.000.000 de toneladas de aumento en la producción con ese tipo de recursos. Por eso nosotros comprometemos nuestro trabajo en la Comisión para conseguir más cosas.

Gracias, presidente.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Gracias.

SEÑOR INTENDENTE.- ¿Dijeron algo de compras de maquinaria vial para todas las intendencias o no se oyó nada todavía?

SEÑOR LAFLUF.- No, no se ha escuchado nada.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- De los Santos tiene la palabra.

SEÑOR ÓSCAR DE LOS SANTOS.- Muy brevemente.

Nosotros ayer veníamos de Rocha, porque es el cuarto departamento que recorre la Comisión.

Dos o tres cosas, hay puntos que están planteados por el intendente para ver con los Ministerios. En algunas de las apreciaciones hechas hubo definiciones que son para el Ministerio de Transporte y otras para el Ministerio de Turismo, veremos cuáles son las opiniones de los mismos.

En la agenda planteada, intendente, el tema del camino de los Ceibos para consolidar el eje de la ruta 39 como un eje de logística, ¿es parte de los planes a definir en eventuales acuerdos con el Ministerio de Transporte? Para saber si podemos trabajar en ese sentido, porque está el Municipio de San Carlos –ayer íbamos a tener la reunión, pero nos agarró el agua y nos costó entrar al puente de Laguna Garzón y demoramos más de lo previsto–...

El segundo tema es respecto al segundo tramo de la perimetral, entre el Centro de Convenciones y La Barra –esa zona caracterizada como un proyecto de desarrollo urbanístico–. Queremos saber si ahí hay voluntad de convenir con la Intendencia la posibilidad de ese tramo que falta en el eje Aparicio Saravia.

Cuando veníamos de Rocha entramos por el empalme de la ruta 9 y la avenida “Pepe” Frade –el viejo acceso a San Carlos– y allí vimos las dificultades que hay, no las vimos ahora, hace años que están.

Un último tema son sus conversaciones con empresarios sobre la perspectiva del puerto de cruceros en Piriápolis y la eventualidad de la ampliación del puerto de Punta del

Este, que habrá que ver con el Ministerio cuál es su opinión, porque fue la opinión de algunos ministros que había que preservar las características urbanísticas del puerto, inclusive la capacidad de carga que puede tener el lugar en función de lo urbanístico.

¿La Intendencia desestima la posibilidad del puerto de aguas profundas en Piedras del Chileno? Lo digo para saber cuáles son las cosas a plantear en la agenda, ya que podemos tener una agenda más amplia.

Nada más, presidente.  
(m.g.g.)

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Hay gente anotada, pero creo que amerita que usted le responda, señor intendente.

SEÑOR INTENDENTE.- Arranquemos por lo último.

Cuando fue planteado el puerto de Piedras del Chileno nosotros participamos de una mesa de discusión que se llevó adelante en el Ministerio y en aquel momento hicimos una serie de observaciones al mismo, no negándonos a la inversión, pero sí corrigiendo el lugar y el estilo de obra; estuvimos en desacuerdo en cuanto al lugar donde estaba emplazado y al tamaño de la obra. Se aceptó un puerto de otras características ahí, no ya de cruceros, pero sí un puerto de otras características.

Y sí estuvimos de acuerdo con el desarrollo inmobiliario adyacente, porque entendemos que es una zona que está deprimida. En ese sentido lo apoyamos desde el primer día y perfectamente estábamos de acuerdo en que en esa zona urbanística no se podía extender el mismo sistema que está aprobado en el día de hoy. Compartimos eso políticamente, porque es una zona de la costa que está deprimida.

En cuanto a la inversión, quien iba a invertir ahí no apareció, no concretó nunca. Si aparece una inversión, ese día habrá que estudiarla en cuanto a si se acotan las construcciones en la costa, si se esconden bien o si, como se pensó en segunda instancia, se las arrima más hacia el viejo Hospital Marítimo... Habría que estudiarla.

No nos negamos, lo que sucede es que no lo vemos como primera... Creemos que es más difícil eso que lo que pueda ser una concreción en el puerto de Piriápolis. Nos parece que al país..., y al departamentole, le va a resultar mejor para desarrollarse equilibradamente, porque también le va a resultar mejor que los cruceros vayan a Piriápolis. Eso genera un desparramo de la inversión y, además, hay una diferencia cuando los cruceros llegan a Piriápolis: permiten que la excursión vaya a Montevideo.

Una hora, una hora y cuarto, una hora y media, es el tiempo de una excursión normal en cualquier puerto de atraque y, en cierta medida, el llegar a Piriápolis no anula a Montevideo como destino turístico, lo complementa y alivia el movimiento del puerto, que cada vez que entra un crucero hay un barco que tiene que esperar para descargar porque

el crucero está entrando. Cuando entran muchos cruceros hay muchos barcos que tienen que esperar y eso, en un puerto que está apretado y con dificultades de carga, es un tema que habría que evaluar a nivel nacional.

Yo no estoy planteando una solución solo para Maldonado, sino que me parece que tiene que ver con la posibilidad de descomprimir el puerto de Montevideo y no afectar el destino turístico Montevideo, como tampoco afectar el destino turístico de chacras y viñedos. Todas esas excursiones que se hacen desde Montevideo hacia otros destinos cuando llegan los cruceros se pueden hacer perfectamente desde Piriápolis. Estamos en un lugar muy cercano. Si uno lo mira a nivel internacional, desde el punto de vista turístico, una hora o una hora y cuarto hasta llegar a un destino es absolutamente normal. En la mayor parte de las ciudades del mundo es el tiempo que lleva llegar desde el aeropuerto a la ciudad.

Entonces, acá tenemos que acostumbrarnos y, de repente, podemos generar un desarrollo para el departamento y también ayudar al país en el tema puertos, con una pequeña inversión, porque no es cara la inversión de Piriápolis y para Piriápolis sería la vida, porque el derrame que hace un crucero, ese 30% de gente que baja y no toma ninguna excursión, andaría por Piriápolis feliz. Va a las aerosillas, sube al San Antonio, va la Reserva de Fauna y ayuda al desarrollo de Piriápolis, solo con ese porcentaje.

Y el destino también se vende como Punta del Este. Me lo decían los organizadores: "El destino es Punta del Este aunque atraquemos en Piriápolis". No perdemos el destino Punta del Este.

Y el acceso a Punta del Este por la costa, por Punta Fría, por Punta Negra, es fantástico, y se llegaría a Punta del Este pasando por Punta Ballena, así que está dentro del esquema de las excursiones.

Yo lucharía por eso, porque creo que a Maldonado le equilibra la costa. Es decir, los de Maldonado lo entendemos, de pronto es difícil que a nivel nacional nos comprendan, pero creo que hay que empezar a golpear la puerta.

Así que esa fue la primera respuesta respecto a Punta del Chileno.

Es cierto, creo que ruta 9, Los Ceibos, es un camino a revalorizar –le ahorramos los camiones a San Carlos–, es absolutamente necesario. Se ha venido arreglando, pero es una obra de costo realmente importante. No la veo por ahora por varias razones, pero, sin duda, es una obra importante para Maldonado, además está dentro de la planificación estratégica del departamento que los camiones vengán por ruta 9.

Respecto a la ruta de entrada a San Carlos por la cancha de Atenas, ahí hay un tema de puentes...  
(a.g.b.)

Por ahora, no sé que podemos hacer ahí, no creo que sea un tema prioritario en esta instancia. Siempre nos va a cortar el agua. Lo que sí me gustaría es tomar alguna precaución más, de pronto analizar la posibilidad de cambiar el sistema de la rotonda que está en ruta 39 y ruta 9.

En ese cruce sigue habiendo accidentes todas las semanas; por más iluminación, por más que se quiera, a veces el sol impide mirar, impide ver.

Yo veo que en otras ciudades, como en la entrada a Rocha, una rotonda resolvió salvaguardar muchas vidas. En una ruta como la ruta 9 capaz que hay que buscar un camino... Yo sé que se las está haciendo en varios lados. Por ejemplo, en ruta 5 y ruta 11, donde antes había un cruce muy peligroso, se hizo una rotonda. Capaz que en ese punto de San Carlos habría que buscar una alternativa diferente, no sé, lo tiro arriba de la mesa para que también la gente de San Carlos lo analice, pero ahí hay accidentes todas las semanas o cada dos o tres días.

La otra pregunta, De los Santos, era...

SEÑOR ÓSCAR DE LOS SANTOS.- La perimetral y el eje Aparicio Saravia...

SEÑOR INTENDENTE.- Nosotros tenemos el compromiso de seguir adelante con la obra del Centro de Convenciones, ahora hay que hacer los accesos, no tenemos los recursos para hacerlo pero vamos a ver cómo se encara eso. Más allá de la inversión prevista se necesitan 4, 5 o 6.000.000 más que no están en la agenda. Vamos a ver cómo se financia eso.

La semana que viene tenemos una reunión con la corporación, que es la que está administrando la obra y viene a Maldonado. Ya acordamos con la corporación la integración al equipo de control de la obra de un ingeniero y un arquitecto, que ya están designados –el arquitecto es Venturini, que ya estaba en contacto con la obra, el ingeniero es Burger– para llevar los números de esta etapa final de conexión. Ahí falta un arreglo en la parte vial.

En cuanto a lo que resta, hacia El Placer y La Barra, seguramente algo se va a hacer, pero eso está atado al trabajo del asentamiento El Placer, que está en marcha. En el día de hoy llegan todas las notificaciones de desalojo a El Placer. Nosotros fuimos hace dos días al asentamiento para hablar personalmente con los vecinos y decirles que iban a llegar las notificaciones. Cuando se empiece a trabajar en El Placer y termine el realojo, seguramente habrá que pensar en una obra vial que jerarquice la obra –vamos a ver en qué momento cae–, pero seguramente ahí sí se va a justificar un reordenamiento de ese tramo para que complete el resto.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Muy bien.

Tiene la palabra el señor Fermín de los Santos.

SEÑOR FERMÍN DE LOS SANTOS.- Gracias, señor presidente.

Soy Fermín de los Santos, edil del Frente Amplio.

Algunos temas que yo iba a plantear ya fueron introducidos por parte del señor intendente y por el diputado De los Santos, pero voy a hacer algunas reflexiones que indudablemente pueden aportar.

Estamos totalmente de acuerdo con el planteo inicial del señor intendente de que hay una saturación en el puerto de Punta del Este y en la necesidad de que surja un puerto de cruceros que nos lleve a tener la posibilidad de que no se vaya del calendario, por distintas razones, ese turismo que en este momento hace la diferencia en las temporadas.

Yo tomé algunos apuntes y lo que me lleva a diferir con la opinión del señor intendente es el lugar.

(k.f.)

Nosotros entendemos que Piedras del Chileno es un lugar estratégicamente muy importante para llevar adelante este desarrollo. Hay dos razones que nos llevan a pensar eso y las pongo a consideración o, más bien, a conocimiento de la Comisión. Una de ellas es que en el período 2005-2010 definimos un acuerdo entre los tres partidos –el señor intendente decía que había participado–, el que fue avalado con el estudio de impacto ambiental –esto es muy importante– que se llevó adelante y que viabilizaba absolutamente ese emprendimiento en ese lugar.

Allí nos encontramos con que hay tierras fiscales, tierras municipales y tierras privadas, pero lo importante es que dentro de las tierras municipales podría llevarse adelante el emprendimiento del puerto de Piedras del Chileno con las dos particularidades más destacadas: la necesidad que tenemos de establecer un lugar para yates de porte y, sobre todo, el amarre de los cruceros que, como bien se decía, al anclar en la bahía a veces las circunstancias climáticas impiden el descenso de una cantidad de turistas hacia la Península.

La otra razón que pienso que indudablemente nos marcan las opciones de turismo de cruceros, es que estos vienen a Punta del Este. Enlazo esto a lo que decía la compañera Lourdes con respecto al inconveniente de tener a esos grandes buques en un lugar con una costa con ciertas particularidades, como lo es la de Piriápolis, lo que llevaría a que surgieran algunos inconvenientes para que el turista común, el turista que disfruta de la playa, pudiera contar con ese espacio de arena que indudablemente es uno de los atractivos que hay que preservar.

El Plan de ordenamiento territorial que se hizo en el período 2005-2010, en el primer Gobierno del Frente Amplio en la Intendencia, nucleó todo el territorio –creo que

fue el primer departamento en tener todo el territorio relevado– y eso fue dando sus resultados. Allí nos encontramos con determinados emprendimientos que había que llevar adelante y, como recién decía el ingeniero Antía, uno de ellos es el camino entre la ruta 9 y la ruta 39 –lo que nosotros llamamos camino de los Ceibos–, que nos hace ir por fuera de la ciudad de San Carlos. También, como ciudadano de San Carlos –no vivo hoy allí, pero la mayor parte de mi vida sí lo hice–, me parece que es importante buscarle una solución al tema. Para que todos entiendan: la salida de San Carlos hacia el lado de Rocha, donde empalmamos con la ruta 9.

(a.t.)

A pesar de la solución alternativa que se buscó –solución vial que indudablemente dio resultado–, para mí no es lo más correcto, porque sigue habiendo accidentes allí y ha muerto mucha gente porque, en determinados períodos del año, hay una afluencia de tránsito muy pero muy importante en esa zona, no solo por el turismo sino por el solo hecho de que la ruta 9 es muy transitada y no debemos olvidar que nos lleva hacia la frontera con Brasil.

Nosotros entendemos que la alternativa real de la necesidad de un puerto está enfocada –por lo que explicaba anteriormente– hacia la zona que nosotros llamamos Piedras del Chileno.

Hay que recordar que en este período –hay muchos ediles acá que nos acompañan, por suerte– nosotros votamos una normativa de estímulo a zonas deprimidas a partir de ese Plan de ordenamiento territorial que nos permitió visibilizar con claridad las zonas más relegadas, y una de ellas era, justamente, la que va desde Laguna del Diarío –que fue lo que votamos– a Punta Ballena.

Hoy tenemos la suerte de tener la aprobación de la Intendencia para un emprendimiento cercano a los U\$S200.000.000. Todo eso va creando un conjunto de posibilidades que nos lleva a pensar que es una zona –fue y es hasta ahora el lugar donde está empezando a dar resultados ese cambio de normativa y ese estímulo al inversor– que, indudablemente, va a tener un cambio sustancial en los próximos 10 años. De eso no hay dudas.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- ¿Podemos decirle algo?

SEÑOR FERMÍN DE LOS SANTOS.- Sí, cómo no.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- ¿Puede sintetizar? Porque la Mesa tiene que seguir sesionando en otro lado y el intendente tiene que retirarse.

SEÑOR FERMÍN DE LOS SANTOS.- Perdón.

Queremos destacar –como recién lo manifestó el diputado De los Santos– la importancia que tiene para nosotros ese tramo que queda por concretar de la perimetral

hasta los dos puentes. Está bien, esa tarea es de la Intendencia, pero queremos saber si se puede llevar adelante ese trozo.

Me quedo por acá porque, sino, sigo extendiéndome y no le quiero ocupar tiempo a los integrantes de la Mesa.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Gracias, señor edil. Creo que vamos a tener que despedir al señor intendente.

SEÑOR INTENDENTE.- Yo les pido disculpas, pero tengo que estar a las 13:00 horas en el Congreso de Intendentes y no voy a llegar.

Para mí es un gusto estar acá y ya recibiremos el resto de las opiniones; me gustaría escucharlos a todos, pero si es necesario podemos hacer una reunión de trabajo por esto.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Le arrimamos la version taquigráfica, señor intendente.

SEÑOR INTENDENTE.- Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera decirle algo al señor intendente. En nombre de la Comisión un reconocimiento por habernos recibido; realmente es un gusto para nosotros estar acá, hemos escuchado con mucha atención cada uno de los puntos que usted planteó y nuestro compromiso es incorporarlo dentro de la agenda en el tratamiento de lo que es la Comisión y hacer las gestiones pertinentes para poder tener –ojalá que a la brevedad– una respuesta favorable por lo menos a algunos de los planteos que se han realizado en el día de hoy.

Así que muchas gracias.

SEÑOR INTENDENTE.- Gracias.

Les pido disculpas por tener que retirarme. Sigán trabajando; después, con la versión taquigráfica, leeré los planteos que están pendientes.

Pido disculpas nuevamente; sé que hay gente anotada para hacer uso de la palabra, pero después les pido la versión taquigráfica.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Una vez despedido el señor intendente, vamos a continuar con los anotados.

Fuster, tiene la palabra.

SEÑOR FUSTER.- Mi nombre es Jorge Fuster, vengo en representación de los operadores de tráfico del puerto de Punta del Este. Tengo El Calipso, uno de los barcos de tráfico, y les agradezco la invitación para poder participar de esta reunión.

Voy a ser breve en honor al tiempo de todos ustedes. Simplemente quiero plantear la delicada situación de todo el sector nuestro, de tráfico marítimo, en Punta del Este. Es una situación que venimos advirtiendo continuamente durante los últimos años pero, lamentablemente, no nos han escuchado ni tampoco nos han dado una solución a los distintos problemas. (c.g)

Básicamente tenemos un problema de sobreoferta de operadores. Se otorgaron dos o tres permisos en la Administración anterior y se advirtió que había que hacer un estudio con respecto al tema antes de seguir otorgándolos. Eso no se escuchó y hoy tenemos un montón de empresas ofreciendo paseos o servicios de tráfico y, lamentablemente, no hay pasajeros que quieran tomar los servicios.

¿Cómo se va a salir de esta situación? No se sabe, porque los barcos están, las tripulaciones están, los costos hay que pagarlos. Lamentablemente los barcos están "cosidos" al muelle, amarrados permanentemente. Básicamente, en Punta del Este, tenemos un pequeño negocio en zona delta, que es muy puntual. Es la zona de aquí enfrente, donde se ve a los buques fondeados. Entre otras cosas, la zona delta también se atiende desde el puerto del Buceo, de Montevideo. Como nuestros costos en Punta del Este son absolutamente desproporcionados, no podemos competir con las tarifas. Los buques que están fondeados en zona delta solamente llaman a un barco de tráfico de Punta del Este en el caso de que no haya más disponibilidad desde Montevideo.

El otro sector es el de los cruceros: los tenders. Cuando advertimos que todas estas disposiciones y costos –que lo hicimos en enseguida– que estaban desmesurados, había un promedio de 100, 110 escalas. El año pasado ya fueron 61 y para este año tenemos previstas 50. Si eran desmesuradas y nos castigaban cuando teníamos 110 escalas, imagínense ustedes la situación de ahora. Además, hace un año o dos se otorgó un nuevo permiso de otro operador a otro operador más de tender.

El otro sector que nos queda es el turístico. Los paseos a Isla Gorriti, Isla de Lobos, en fin. También se otorgó un nuevo permiso antes de terminar la Administración anterior, cuando se había dicho que no, sin ningún estudio. Hoy es el mismo volumen de pasajeros, o menos, por la situación regional, para dividir entre más empresas.

A todo eso tenemos un problema de costos que hemos denunciado básicamente con Hidrografía y Marina Mercante de la Armada, en lo que tiene que ver con la Comisión Técnica. Un barco tiene un montón de elementos. Siempre estuvieron agrupados en casco, máquina y seguridad: elementos de seguridad, elementos de máquina y elementos de casco. En función de eso había tres inspecciones. Hoy estamos cerca de las 22 inspecciones, más o menos. Si se empiezan a abrir cantidad de elementos por cada

inspección –controles que estaban dentro de una inspección de seguridad–, el tema no tiene fin. Hoy se abrieron nuevas inspecciones: inspección de balsas, inspección de radio..., en realidad son elementos de seguridad. Cada inspección de estas nos sale 4 UR, cuando en Montevideo cuesta 1 o 1,5. Entonces, una vez más se nos castiga a los que trabajamos en Maldonado o Punta del Este con costos desproporcionados con respecto al resto del país y nadie dice nada.

A su vez, ahora estamos en una última discusión, que es un problema de control para las cargas de combustible. Esto arranca de determinadas precauciones para el medio ambiente cuando estamos hablando de buques que van a utilizar 10 toneladas de combustible y en alta mar o zona delta. Bajaron línea de esos decretos y terminan instrumentando algo para los que vamos a cargar combustible al muelle. Nos empiezan a exigir cursos que, por supuesto, se dan en Montevideo y no en Maldonado; la gente se tiene que trasladar y pagar el curso. Se nos empiezan a exigir planes de contingencia que no pueden ser presentados por cualquiera sino por un perito. Cualquier plan cuesta de U\$S1.500 para arriba, más instrumentar lo que el plan recomiende, si usted tiene que tener mangueras, esto, lo otro.

Pero además, ¿el sentido común no indicaría que a quien habría que controlar sería a Ancap, que es quien expende el combustible? ¿Cómo nos van a pedir un plan de contingencia a cada uno de los que vamos a utilizar combustible? Una estación de tierra también tiene un rol de emergencia, no le piden a cada uno que va con el auto.

Lamentablemente en la discusión siempre perdemos. Vamos a terminar obligados a hacer otro plan de esos que, además, no termina en los U\$S1.000 o U\$S1.500 más los U\$S2.000 o U\$S3.000 que sale implementar el plan, genera una inspección anual y una auditoría, que otra vez es 4 UR contra 1 UR o 1,5 UR de Montevideo.  
(g.t.d.)

Pero además es para el barco y para la empresa. Entonces es exponencial cómo se disparan los costos.

A todo eso tenemos esa situación con la Comisión Técnica, con Marina Mercante, tenemos la situación de Hidrografía que por muchos acá ya es conocida, tuvimos cinco años en el período anterior denunciando una situación de inequidad absoluta; los puertos deportivos, por ser deportivos tienen una exoneración, por ley, para los barcos comerciales, para los barcos de tráfico y para los barcos de pesca y en función del tamaño del puerto hay un porcentaje de amarras exoneradas –en todos los puertos del país–; a Punta del Este le tocan 20 de tráfico y 30 de pesca artesanal. De un día para el otro se saca una resolución interna de Hidrografía diciendo que los barcos que fueran a zona delta o atendieran cruceros perderíamos esa exoneración.

Más allá de que eso está en la Justicia y será quién determine si esa resolución tiene mayor jerarquía que un decreto que está vigente, que es el que no se exonera, nos redujeron a la mitad con la modificación de la ley de cabotaje, nos redujeron a la mitad la

protección de la bandera nacional y permitiendo hacer el transporte de pasajeros con buques de bandera extranjera, no se cuántos casos de esos hay en el mundo.

Antes teníamos el 100% de trabajo y disponíamos nada más que del 50, con el argumento del costo, que los cruceros no podían pagar y que podían irse y el mismo Estado a la hora de decir: "Si usted atiende cruceros le vamos a cobrar amarras"... Pero además no nos cobran una amarra como cobran en el resto del país, estamos hablando de amarras que están en el eje de los U\$S18.000, U\$S22.000 anuales.

Entonces decimos, hemos dicho y está en varias versiones taquigráficas de varias sesiones que hemos tenido acá, en la Junta y en otros lugares: no tenemos problema en pagar; más allá de que existe un decreto, bueno deroguémoslo y saquemos otro para empezar, pero ¿por qué distinto al resto del país? ¿Por qué no pagar como paga...? Está bien que son tarifas de la ANP, que no tienen nada que ver, pero la ANP tiene una tarifa para los barcos comerciales que es de U\$S200 mensuales, independiente de la eslora.

Un remolcador, en el puerto de Montevideo, paga U\$S400 mensuales o menos, U\$S4.800 anuales. Un remolcador, que usted sabe que el servicio de un remolcador, por darle un empujoncito a alguien, son U\$S10.000, U\$S15.000, U\$S20.000, y nosotros acá, en Punta del Este, que trabajamos tres meses, si el tiempo nos ayuda, si usted cerró un negocio con los cruceros, empezamos discutiendo con U\$S24.000 anuales y después de un gesto divino la Dirección Nacional de Hidrografía nos hizo un descuento que nos quedó en U\$S15.000 o U\$S16.000, que lo estamos pagando, porque todas las asesorías jurídicas nuestras dijeron: "Hay que pagar y después ver...". Además llegó al punto en que nos pararon y por no estar al día pueden pararte y no dejarte salir más. En un momento había que ir a Piriápolis a subir los barcos para hacerle los mantenimientos y no nos daban el libre de deuda, quedábamos presos en el puerto.

Y todo el mundo miró para el costado con respecto a esta situación y terminó, de alguna manera, como yo anuncié: unos vendieron, otros se fueron para otros lugares... y quedó un sector totalmente endeudado.

A su vez, más allá de que obviamente entiendo que sería buenísimo un puerto de cruceros, es claramente una amenaza para nuestro sector. Entonces, hay que tener cuidado, cuando nos piden ciertas inversiones, con qué es lo que nos están pidiendo, porque es una inversión que hay que amortizarla en cuánto tiempo, porque una cosa es si sale el puerto y otra cosa es si no sale.

A su vez, el año pasado tuvimos –cada año o dos años– nuevas modificaciones... "ahora queremos 90 personas mínimo", invierta para llevar los barcos a 90 personas, "ahora queremos balsas", invierta..., todas inversiones de U\$S15.000, U\$S16.000, U\$S20.000. No se puede estar innovando todos los años o cada dos años, o se puede, pero entiendan que lo tenemos que amortizar en seis meses, tres meses, que es lo que trabajamos un año y tres, entonces yo tengo que hacer mi cuenta y digo: ¿Cuánto hay que invertir para las nuevas disposiciones para que el servicio sea mejor? ¿U\$S40.000?

¿U\$S50.000? Trasládelo a la tarifa en dos años, porque en dos años pueden pedir otras cosas.  
(m.g.g.)

A su vez, porque eventualmente puede salir el puerto de cruceros y este negocio se terminó.

Entonces, nosotros no decimos que tenemos razón, pero creo que tenemos elementos como para ser escuchados. ¿Qué es lo difícil de sacar una tarifa para los barcos comerciales? ¿Por qué en lugares que tienen muchísima más actividad que nosotros, como en Montevideo y todo el litoral oeste –donde realmente la actividad marítima derramó y trabajan los 12 meses, de lo que, como lo hemos dicho, nos alegramos–, pagan 10 veces menos que nosotros?

O sea, creemos que nadie nos dio un argumento firme. Hemos escuchado que el puerto es deportivo... Bueno, definan una política, pero entonces cerramos y nos vamos... Lo que no se puede pretender es que tengamos un servicio, respecto al que –con muy buen criterio– todos los noviembre empiezan las llamadas del Ministerio del Turismo para que seamos moderados con los precios, cuando Hidrografía nos mata en todas las cosas o cuando la Comisión Técnica de Marina Mercante nos quiere hacer pagar –a nosotros– un plan de contingencia de un derrame de Ancap.

¡Vamos! Una de las cosas que nosotros estamos planteando es debatible, pero supongamos que dicen: “No, por seguridad ustedes también tienen que tener un plan”. Está bien, nosotros somos 30 barcos amarrados en el puerto de Punta del Este, entre gente de pesca y demás, ¿y los 600 turistas no son un peligro? ¿O también les van a pedir el plan de emergencia cuando vayan a cargar combustible?

Respecto al tratamiento de aguas grises, los únicos a los que nos lo aplicaron fue a nosotros. Cualquier yate que venga puede tenerlo o no, aunque nadie se lo pide, y no viene con lo que se llama “holding tank”, pero nosotros tenemos que tener el famoso “holding tank” y toda una maniobra adentro. Y me parece que está bien, lo que no está bien es que el puerto no tenga un servicio para retirar esos residuos, y no está bien porque en los puertos en los que he estado se lo piden a cualquiera que llegue –“A este puerto no puede entrar si no tiene un `holding tank”– y acá se lo piden a los pescadores, de repente, y a nosotros. Entonces, esto suena mucho a que “les caemos a los que son clientes cautivos y rehenes”.

Nada más; era eso.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Muy bien, señor.

Tiene la palabra la diputada Arrieta.

SEÑORA ARRIETA.- Gracias, presidente.

En primer lugar quiero agradecer a la Comisión, no solo porque nos esté visitando aquí, en Maldonado, sino por la invitación que nos hicieron para acompañarlos y con mucho gusto vamos a procurar hacerlo en todas las actividades del día de hoy.

Me parece que es sumamente positivo. Desde lo que nos corresponde vamos a procurar que todas las Comisiones, cuando así lo amerite, recorran los departamentos y el país para tomar contacto directo, no solo con las autoridades, con los intendentes, con los ediles, con los alcaldes y concejales, sino con los actores sociales en general.

Nos parece sumamente positivo lo que están haciendo. En lo que me corresponde, tenemos la suerte de que en este caso del departamento de Maldonado, el diputado De los Santos, que representa al departamento, también integra la Comisión. Así que desde nuestra parte nos ponemos a las órdenes para trabajar en todos los temas que tengan que ver con las competencias de la Comisión.

Quiero hacer dos comentarios. Hay una serie de temas que se han ido planteando durante la mañana, en los que vemos que, en principio, parece que tenemos una visión en común en cuanto a que debemos solucionarlos o impulsarlos entre todos. Y hay otros temas en los cuales iremos trabajando e iremos buscando los puntos de acuerdo, como debe ser.

El tema que ha generado más opiniones es la necesidad de un puerto de cruceros. Me atrevo a decir que, en general, hay una opinión favorable con respecto a la necesidad de un puerto de cruceros y que, en definitiva, lo que puede estar en discusión es el lugar y la oportunidad, y ahí ya dependemos de recursos del Gobierno nacional para poder llevarlo adelante.

Parece algo bastante imprescindible para el departamento un sector de cruceros, del que mucho se ha discutido lo que aporta o lo que no, pero, en realidad, genera un movimiento económico y creemos que es un valor agregado a todo lo que es la actividad turística.  
(a.g.b.)

Sabemos también las dificultades que se dan si hay mal tiempo, incluso las dificultades que se dan desde el punto de vista vial con todos los operadores terrestres que esperan a los cruceristas que bajan a tierra.

Este es un tema que ha ido en franco crecimiento, más allá de que en la última temporada haya tenido una disminución; es una actividad importante, que genera una serie de inconvenientes en su funcionamiento, que el departamento tiene que asumir y trabajar en ellos.

Ustedes saben que he sido edil durante 10 años y desde esta Junta Departamental hemos trabajado en muchas oportunidades en ese tema, muchas veces en común con el

exdirector de Turismo, el señor Horacio Díaz; también desde la Junta Departamental, en conjunto con la Intendencia, se trabajaron mucho todos los aspectos conexos con la actividad de los cruceros y creo que hay necesidad de tener un muelle de atraque para esos cruceros.

También participé en el período 2005-2010 en lo que fue la discusión del posible puerto en Piedras del Chileno. En aquella oportunidad hubo una amplia Comisión, que integraba, en primer lugar, el ministro Rossi, y también había actores de la Intendencia, del Parlamento y técnicos trabajando. En aquel momento se había llegado a un acuerdo –el intendente De los Santos en aquel momento también tuvo activa participación–, se había llegado un poco a la conclusión de que un puerto sí pero, tal vez, un puerto deportivo en ese lugar y no un puerto para el atraque de los grandes cruceros. Entre otras cosas, los técnicos –yo no lo soy ni soy especialista en el tema pero sí participé en el trabajo en ese momento– manifestaban la misma preocupación que ahora manifiestan los ediles de los Santos y Ontaneda en cuanto a la afectación de las playas. En ese momento se hablaba de la afectación de la cadena de playas de la Mansa.

Entonces, cualquiera sea el lugar que se determine –si se llega a la conclusión de que ese puerto de cruceros es necesario y hay que llevarlo adelante–, vamos a tener ese tema técnico de afectación de playas, tanto sea en Piedras del Chileno como en Piriápolis. Es un tema muy técnico, muy delicado; sabemos que cualquier intervención en la costa puede redundar en un cambio radical en todo lo que es la dinámica de costas, de bancos de arena, de playas, de dunas y demás.

Entonces, como conclusión, a título personal entiendo que es un tema que debemos seguir trabajando, apoyados en opiniones técnicas en cuanto a cuál es la mejor ubicación para un puerto de cruceros, si es que además se llega a la conclusión de que hay que llevarlo adelante, en el tiempo que sea. Este es uno de los temas del departamento que debiera incluirse en las llamadas políticas de Estado.

Se ve como ventajoso que sea en Piriápolis porque más allá del lomo de la Ballena cuesta el desarrollo –y acá tenemos representantes muy calificados de la Zona Oeste–, cuesta muchas veces incluirla dentro de lo que es el desarrollo turístico, el desarrollo del departamento. Desde ese punto de vista, vendiendo siempre el destino como Punta del Este –porque es el atractivo, es la marca internacional–, a quien viene desde miles de kilómetros de distancia, tener un desembarco a 30 kilómetros del puerto de Punta del Este no le hace diferencia.

Todos los que estamos aquí y pertenecemos al departamento sabemos que hoy en día, desde el punto de vista inmobiliario y desde el punto de vista turístico, José Ignacio se vende como Punta del Este; las playas, el balneario de José Ignacio... de un gran balneario o un gran Punta del Este.

Entonces, será un tema a estudiar, a analizar, pero parece necesario ponernos todos y desde todos los sectores políticos a trabajar en este tema, que es muy importante.

De la mano de eso hay un planteo acá que tampoco es nuevo en el recinto de esta Junta Departamental. Los que ya tienen años acá saben que ha sido un tema... Me acuerdo de que en ese momento la ahora edila estaba desempeñando tareas en el Parlamento nacional y sé que trabajó en ese tema, como también lo hizo la Intendencia. (k.f.)

Tenemos una situación que yo denominaría de inequidad, en lo que tiene que ver con la operación comercial del Puerto de Punta del Este frente a lo que es, en general, la actividad en todo el país. Me parece –y me dirijo a los colegas diputados de la Comisión– que es un tema en el que tal vez sea necesario legislar; habría que especificar formas de cobrar amarras, de cobrar la actividad y los suministros. Hay un problema con los suministros de agua y con los suministros de energía eléctrica que debiera ordenarse. Hasta donde yo sé, hay un decreto del Poder Ejecutivo que rige esto, pero después la Dirección de Hidrografía tiene potestad o libertad para interpretarlo o aplicarlo de distinta manera. No parece lógico que algo que en cualquier otro puerto del país tiene un costo de \$1, en Maldonado y en el Puerto de Punta del Este cueste \$4 –para decirlo en forma general–, y en algunos otros insumos la diferencia es aún más importante. Me parece que es un tema muy importante para trabajar en conjunto con esta Comisión de Transporte y, por supuesto, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con la Dirección de Hidrografía, para buscar un punto de acuerdo.

Todos los que hemos sido ediles en esta Junta sabemos –porque los hemos recibido durante todos estos años– que los operadores turísticos son pequeñas empresas y la mayoría de ellas –diría que prácticamente están todos en esas condiciones– son empresas familiares. Ellos han venido a plantear sus dificultades para sostener un servicio que es imprescindible en un lugar como los balnearios de Maldonado y la ciudad de Punta del Este, con la importancia turística que tienen.

Entonces, me parece que tenemos que trabajar a fondo en este tema y, tal vez, generar algún tipo de ley que regule todo esto y que logre una situación de equidad. Así como defendemos todos que ante igual trabajo, igual remuneración, defendamos también que a igual servicio, iguales costos. Es una situación de equidad que tenemos que procurar lograr entre todos. Por ahora, nada más.

Muchas gracias; estamos a las órdenes para trabajar en todos estos temas.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Muy bien, señora diputada.

Tiene la palabra el alcalde Plada.

SEÑOR PLADA.- Muchas gracias, presidente.

Saludamos la presencia de la Comisión en nuestros pagos y agradecemos esta invitación. Vamos a tratar de ser lo más breves posible.

Uno de los temas que queremos plantear –en parte lo planteó el intendente y también hizo referencia a él Lourdes– está relacionado con buscar una solución al cruce peligroso. El “cruce eligroso” tiene ese nombre de toda una vida y se debe a la gran cantidad de accidentes fatales que han ocurrido allí y a las muchas secuelas que han dejado en tantos vecinos.

A nivel topográfico es un cruce complicado, y nosotros hemos visto que con buen criterio hace poco se construyó en La Floresta un paso elevado. Obviamente se justificaba hacerlo, pero en nuestro cruce peligroso de la ruta 93 y la ruta 37 tenemos mucho más tránsito. Además del tránsito de Pan de Azúcar, que ya es importante, en verano se suma todo lo que es la venida de turismo de Lavalleja, Treinta y Tres y Cerro Largo, y todo ocurre por ahí.

Les quiero contar que allá por el 2004 o 2005, cuando el Ministerio del Interior decide construir un cuartelillo de bomberos en Pan de Azúcar –había cuatro para construir en el país y se decidió que uno de ellos fuera en Pan de Azúcar–, una de las razones fue que cuando había un incendio en Pan de Azúcar los bomberos demoraban hasta 10 y 15 minutos en poder cruzar. Súmenle a eso los minutos que demoraban en salir de Piriápolis; era muy complicado. Eso hoy se mantiene: todavía es complicado cruzar los fines de semana. Es por eso que los conocedores de la zona muchas veces hacemos el tramo de Los Arrayanes para poder acceder a Pan de Azúcar sin hacer cuadras y cuadras de cola en la ruta 37, que no tiene banquina, lo que genera otro riesgo más.  
(a.t.)

Por lo tanto, entendemos que son muchas las razones para intentar en este período juntar fuerzas y que se pueda construir este pasaje elevado para solucionar tantos problemas. Tal vez no se le pueda cambiar nunca el nombre de “cruce peligroso”, pero sí se le puede dar una solución importante a tanta gente.

En segundo lugar, hay un tema que tampoco ha tenido solución durante muchas décadas y es el paso Gerona.

El paso Gerona es el pasaje sobre el arroyo Pan de Azúcar que comunica Pan de Azúcar, kilómetro 110 y la zona de Nueva Carrara. Allí, cuando llueve frecuentemente crece y complica bastante, si bien no queda aislada esta zona, y hablo del Molino Schiavone –que es un molino en Pan de Azúcar–, kilómetro 110 –con la planta de cemento, portland y cal–, la localidad de Nueva Carrara y más adelante la planta de agua Nativa. Hacia estos lugares viaja mucha gente todos los días a trabajar. Es una zona donde se han ido fomentando fuentes laborales y mucha gente viaja. Cuando llueve y crece no queda aislada, pero hay que dar toda una vuelta por la vieja ruta 9.

Entendemos que es una zona netamente municipal, pero con el presupuesto del Municipio está complicado encarar esta obra porque no podíamos hacer otra cosa más que esto, ya que es una obra costosa. Pero tenemos la ilusión de que la misma sea

posible con parte del presupuesto nacional y parte de lo que sería el presupuesto municipal departamental y que la compañía de cemento y portland pudiera colaborar con estos elementos o con piedra o pedirle una mano a alguna otra empresa que también esté generando trabajo. Lo queremos dejar planteado.

Por último quisiéramos intentar entrarle a la resolución del tránsito pesado, básicamente la que comunica ruta 60 con ruta 9.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Muy bien, alcalde Plada.

SEÑORA ONTANEDA.- ¿Me permite, presidente?

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Adelante, Lourdes Ontaneda.

SEÑORA ONTANEDA.- Para complementar un poco lo que decía la ex y hoy diputada Arrieta, compañera de trabajo de muchos años en esta Junta Departamental. Felicitamos su asunción en el Parlamento, ya que vamos a tener allí otra voz del departamento.

Y como decía Fuster, Maldonado está sujeto a que la centralidad crea que somos un departamento en el cual todo es ganancia, y, en realidad, somos un departamento que también en el invierno sostenemos a toda la población obrera, tanto en Punta del Este como en Piriápolis o en otros lugares.

Uno de los temas que nos preocupaba era, justamente, el tema de las tarifas en el puerto, donde se paga dos o tres veces la luz y el agua... y Montevideo tiene el mismo tráfico; no queremos que suban las tarifas en Montevideo sino que nos iguallen a todos los puertos del país, porque todos los puertos del país tienen su interés turístico, de trabajo, de salida de productos.

Hay otro tema en donde también habría que intervenir, como bien lo manifestó la actual diputada Arrieta. En un momento determinado sobre el Puerto de Punta del Este, para el tráfico de camionetas y traslado de pasajeros, se creó algo que fue muy importante desde la Dirección de Turismo con los operadores que trabajan en el puerto, que fue un consorcio, en el que todos estaban registrados y todos tenían una igual oferta turística y no se producía lo que se produjo en estos últimos años: un mercado persa arriba del puerto, que le da una expresión diferente, de muy mal gusto, a la oferta turística, pero, además, con muy mal rigor técnico; fue una situación que no resolvió el Gobierno departamental porque no lo puede hacer, ya que le compete al área de Hidrografía, justamente, y el tema al que hacía referencia el señor Fuster, el de las licitaciones de amarras, no las maneja ni el Gobierno departamental ni el Gobierno nacional, sino Hidrografía. (c.g)

Me parece que esos temas hay que articularlos, trabajarlos y aceitarlos. No lo

podimos resolver en este Gobierno departamental ni desde la Junta Departamental –se trabajó muy bien y profundamente con otros ediles; en ese momento no estábamos trabajando pero sí nos interesamos e hicimos los contactos que correspondían en el Ministerio para poder allanar algunas cosas que eran de rigor de esa cartera–, también nos reunimos con los operadores no solamente del puerto sino con los de las empresas que llegan al puerto. Son temas fundamentales para que todos tengan una vida armónica en su trabajo y desarrollen su tarea de la mejor manera.

Agradecemos a la Comisión porque es importantísimo que exista este nexo. El día que asumimos dijimos que no hay actuaciones políticas que sean de menor o mayor alcance si encontramos un nexo para trabajar todos juntos en los problemas que le preocupan al interior del país.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Gracias, señora edila.

No habiendo más anotados, me queda agradecerle a la Comisión en nombre de este Cuerpo.

Tiene la palabra el señor presidente, si es que desea despedirse.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me quedé con la idea de algo que decía la diputada Elisabeth Arrieta: hay un conjunto de temas que hemos estado conversando en la mañana de hoy, que están vinculados con el tema de puertos, vialidad, transporte, seguridad; un conjunto de planteamientos y propuestas.

¿A dónde quiero llegar? Nosotros, desde la Comisión, cada uno de los integrantes hemos tenido la oportunidad de leer en profundidad los programas de gobierno de cada uno de los partidos políticos y su plataforma electoral en materia de infraestructura. Les puedo asegurar que más allá de que no exista un acuerdo escrito o firmado, ni ningún documento alcanzado, como podría haber sucedido en algunos otros rubros, como el caso de energía, existen niveles de coincidencia en la necesidad de aprovechar la oportunidad que hoy el país está teniendo a nivel del mundo. La necesidad y la oportunidad que está teniendo el Uruguay pasa, justamente, por lograr los niveles de inversión en materia de infraestructura, darle valor agregado a nuestras materias primas; de cómo incorporamos mayor innovación y mayor tecnología a cada una de las cosas que estamos haciendo. Eso lo hemos visto reflejado en cada uno de los programas de gobierno.

Voy a lo que planteaba la diputada desde el punto de vista de que existen niveles de coincidencia en muchos de los temas. Esta Comisión se pone a disposición para articular –obviamente cuando se conformen, señor presidente, las comisiones asesoras de la Junta Departamental– y tener un nivel de intercambio. Sepan que desde ese punto y respetando cada uno de los representantes que tiene este departamento dentro del

Parlamento, se pueden buscar los mecanismos necesarios.

Hay un conjunto de planteamientos que seguramente será producto de las gestiones que realicemos desde la Comisión, pero también es importante poner cabeza en alguna de las preocupaciones. Compartimos plenamente esa idea de comenzar a legislar en algunos de esos temas.

El tema de las tarifas, desde el punto de vista portuario, de las amarres, como bien se planteaba, es una preocupación importante que tienen algunos operadores en el lugar y, a primera vista, puede parecer sumamente justo. Por lo tanto, es parte de nuestra responsabilidad trabajar en esa dirección. (g.t.d.)

Así que le queremos agradecer a cada uno de ustedes por darnos la oportunidad de llegar hasta acá, de poder intercambiar con cada uno de los actores. Nos llevamos el compromiso de cada uno de los planteamientos que hemos recibido en la mañana de hoy y estaría bueno poder lograr un nivel de coordinación mayor también con los diputados por el departamento de Maldonado en relación a estos temas que va a estar intercambiando la Comisión.

Para finalizar simplemente queremos dejarle un presente al presidente de la Junta Departamental, en nombre de la Comisión de Transporte, por el reconocimiento y la amabilidad de habernos recibido y permitido funcionar en la mañana de hoy en esta institución de la democracia.

(Así se hace).

SEÑOR PRESIDENTE de la JUNTA.- Muchísimas gracias, Comisión.

En nombre de este Cuerpo el agradecimiento y estas puertas siempre estarán abiertas para este tipo de inquietudes y no duden en volver.

Les haremos llegar la versión taquigráfica y después, más adelante, cuando se formen las comisiones, quiénes serán los integrantes de dichas comisiones.

Muchas gracias a todos ustedes.

(Aplausos).

(Es la hora 11:46 minutos).

(m.g.g.)

Sra. María Desanttis de Pérez  
Directora Departamento  
Reproducción Testimonial

Sra. Daniella Pintos  
Jefa Sección Corrección



