

SESIÓN DEL DÍA MARTES 20/11/2012

6.- Embarcaciones auxiliares de los cruceros que arriban a la Bahía de Maldonado. (Autorización para el desembarque y embarque de pasajeros).

Se entra al orden del día con la consideración del asunto que figura en primer término del orden del día: "Embarcaciones auxiliares de los cruceros que arriban a la Bahía de Maldonado. (Autorización para el desembarque y embarque de pasajeros)".

—Léase el proyecto.

—En discusión general.

SEÑOR CAGGIANI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CAGGIANI.- Señor Presidente: vuestra Comisión asesora de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas ha aprobado, con el voto de la mayoría de sus miembros, el proyecto de ley por el que se establecen modificaciones al artículo 1º de la Ley Nº 12.091, de Navegación y Comercio de Cabotaje, de 5 de enero de 1954, Ley de Navegación y Comercio de Cabotaje.

Esta modificación va a permitir que los buques cruceros turísticos que arriben a nuestros puertos en temporada, puedan realizar con sus propias embarcaciones hasta el 50% de los viajes que sean necesarios para el desembarco de pasajeros.

El 50% restante de los viajes se hará por las embarcaciones de bandera nacional que ya están autorizadas y han realizado el trabajo hasta ahora.

Se entiende necesaria esta modificación, pues se corre el riesgo de que, al no poder utilizar los buques cruceros sus propios medios, dejen de recalar en nuestros puertos.

Por lo expuesto, solicitamos al Cuerpo la aprobación de este proyecto de ley.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR NIFFOURI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR NIFFOURI.- Señor Presidente: en la Comisión elevamos un informe en minoría porque no estamos de acuerdo con la modificación que se quiere realizar.

Lamentablemente, la cadena se rompe por el eslabón lado más débil, en este caso, los trabajadores de bandera uruguaya, los famosos lancheros, los tónderes, a los que no les dan opción a dialogar con el Poder Ejecutivo. Se aduce que es por los costos, pero ¡vaya si se pueden evitar por otro lado y no perjudicando a los lancheros que quieren trabajar, que

viven todo el año en Maldonado y que hacen sus gastos en ese departamento! Más allá de que esta ley se aplicará en todo el país, el problema central se origina en la bahía de Maldonado.

Hemos conversado con esos trabajadores, a quienes de a poco se les fue motivando -nos parece bien- para que se fueran transformando. Tenían lanchas con una capacidad máxima de 25 pasajeros y se les exigió un mínimo de 90 pasajeros. Entonces, los lancheros hicieron una inversión importante para estar acordes con las exigencias; nos parece bien que haya exigencias para atender el turismo. Pero, lamentablemente, con la aprobación de este proyecto de ley el 50% de las lanchas va a bajar de los cruceros con sus banderas, sin ninguna exigencia, cuando con nuestros lancheros se tienen muchas exigencias. No estamos de acuerdo en que eso se haga.

Se aduce que es fundamentalmente por los costos; parece que las agencias marítimas enviaron una carta manifestando el temor de que los turistas dejaran de venir a Uruguay. ¡Pero no van a dejar de venir! Si lo hacen, dejan de venir a la región, es decir, a Argentina, Uruguay y Brasil. Las reglas son para la región: Argentina y Brasil se rigen por las mismas normas que tiene Uruguay. Entonces, porque las agencias marítimas enviaron una carta, se pretende hacer modificaciones para favorecerlas.

Si hablamos de costos, a partir de 2008 en el puerto de Punta del Este se cobra una tasa de embarque cinco veces más cara que la que se cobra en el puerto de Montevideo. Entonces, si se quiere ahorrar, se puede comenzar por allí. Reitero que la tasa de embarque en Punta del Este es cinco veces más cara que en el puerto de Montevideo, siendo que en este bajan directamente por una escalera, y en Punta del Este los lancheros tienen que acercarlos.

Cuando hablamos de turismo, habría que preguntarle a la señora Ministra de Turismo y Deporte si está de acuerdo. Ella dice que hay que tratar de cobrar precios acordes, pero se cobra esa tasa de embarque; no importa si el turista baja o no en Punta del Este: se le cobra igual, pero es cinco veces más cara que la de Montevideo.

En cuanto a los requisitos que se solicitan a estos lancheros, son muchos; nos parece bien porque estamos hablando de la comodidad y de la seguridad de los turistas. Entre los requisitos, hay más de quince controles que deben renovarse anualmente, y en Punta del Este, la renovación de estos permisos cuesta cuatro veces más que en Montevideo. ¡Ahí tienen otro lugar de donde achicar costos, si quieren, sin perjudicar a las lanchas de bandera uruguaya!

Pero hay otra cuestión interesante que surgió a partir de 2011: a los ténderes que

hicieran el servicio de traslado de pasajeros en el puerto de Maldonado se les retiró el beneficio que tenían otros barcos de no pagar amarras. De modo que estos lancheros tienen que pagar amarras, como cualquier turista que viene de otra parte del mundo; no tienen ningún beneficio especial.

Por todo esto y porque lamentablemente la piola se corta por el lado más débil, entendemos que esta modificación no puede llevarse adelante. Alternativas hay, y muchas. Conversando con los involucrados de bandera uruguaya, con los lancheros, advertimos que ellos tienen la voluntad de llegar a un arreglo, pero sin quedar sujetos a la rigidez de una ley. Hay que considerar que actualmente llegan 150 o 200 cruceros, pero si el año que viene solo llegan 10, la ley será la misma. También es importante tener en cuenta la cantidad de registros que se dio a los lancheros. Da la casualidad de que uno de los últimos registros fue otorgado a una agencia marítima. Quiere decir que se baja la cantidad de permisos a los lancheros en 50%, y el primer viaje que harán los cruceros será con la lancha registrada por la misma agencia. Otra vez esta gente queda desamparada.

Creemos que si se quiere ahorrar, el Ejecutivo puede hacerlo de otra manera. Esta tasa diferenciada para el puerto de Punta del Este nos parece un disparate, razón por la cual no vamos a acompañar este proyecto de ley; no vamos a acompañar que los lancheros queden sujetos a la rigidez de esta ley. Conversando con los lancheros se puede lograr un acuerdo, sin llegar a estas modificaciones. Por eso proponemos que la ley siga tal cual está, protegiendo la bandera uruguaya. También hay que tener en cuenta que cuando se quiera controlar a las lanchas que bajan de los cruceros no se va a poder; no será posible controlar si tienen los once o doce permisos que se les pide a los lancheros y que son bastante onerosos.

Por todas estas razones vamos a votar que se mantenga la ley de cabotaje tal como está, sin las modificaciones que desde el Poder Ejecutivo se quiere implementar.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: mi intervención va a ser muy breve, dado que el informe del señor Diputado Niffouri ha sido meridianamente claro.

Siguiendo la cadena de peticiones de un emprendimiento turístico que amarra en nuestras costas, mañana podrían decir: "No solo queremos tener los tónderes sino que, además, queremos ser dueños de las camionetas que llevan a los viajeros a los recorridos turísticos". Y podrían agregar: "No solo queremos tener los tónderes y las camionetas, sino que además nos parece que vamos a establecer algunos quioscos de la empresa Costa" -por

decir algún nombre de cruceros- "y queremos que los turistas solo compren allí. Aparte, pusimos una panchería". Entonces, siguiendo esta cadena exagerada, podrían decir: "Los vamos a hacer bajar en nuestro ténder, los vamos a llevar en nuestras camionetas a nuestros quioscos y que coman allí".

A nosotros nos sirve que estos turistas vengan a nuestro país porque gastan U\$S 100, U\$S 200 o U\$S 300 en nuestra tierra y dan trabajo a los uruguayos. En este momento, estamos perjudicando a emprendedores nacionales. Que quede claro que esta iniciativa va directamente en perjuicio de trabajadores nacionales. Cuando en esta Cámara de Diputados hoy levantemos la mano, seguramente estaremos generando más divisas a los dueños de los cruceros, a las empresas internacionales, y perjudicando directamente el trabajo nacional. Que quede claro, señor Presidente, que esto va en contra de aquella mentada arenga sobre el desarrollo del trabajo nacional.

Simplemente quería llamar la atención sobre esto, agregando al informe del señor Diputado Niffouri que aquí hoy se vota en contra del trabajo nacional.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PÉREZ GONZÁLEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR PÉREZ GONZÁLEZ.- Señor Presidente: respeto los argumentos del miembro informante en minoría, pero me parece que tendría que dar cifras que reflejen la cantidad de empresas, de embarcaciones, de cruceristas que bajan de los barcos, de la capacidad de la flota nacional o de los dueños de las lanchas en Punta del Este -por hablar del lugar que conozco- en condiciones de prestar el servicio. Reitero: debería manejar cifras, porque es muy fácil decir que se legisla contra el trabajo nacional.

Tenemos datos del Ministerio de Turismo -las puede ver todo el mundo- que indican cuál es el ingreso por concepto de turismo en nuestro país, cuáles son las nuevas realidades del turismo y desde cuándo llegan los cruceros a Punta del Este y al Uruguay en general. Digo esto porque parecería que los cruceros llegaron toda la vida. Y hoy descubrimos que estamos en contra del trabajo nacional. ¿Qué exigencias establecen los cruceros? ¿Qué cantidad de cruceristas bajan? ¿Por qué razón? ¿En qué condiciones? No se trata simplemente de que una lancha lleve 90 personas en lugar de 25; debe tener determinadas características y cumplir con ciertas condiciones.

Ahora bien: nosotros no vamos a inventar el agua caliente. Evidentemente, el negocio de las lanchas es complicado. Precisamente, a través de la legislación estamos tratando de que las lanchas nacionales tengan posibilidades de trabajar, porque en otras

condiciones no podrían hacerlo. Si se hiciera la voluntad de los cruceros, como decía el señor Diputado preopinante, no podría trabajar ninguna lancha nacional. Trabajan porque hay una legislación que las protege. Hay que equilibrar y saber en qué momento y en qué condiciones hacer las cosas.

Ha habido un largo proceso de debate; hace unos cuantos años que se está considerando y trabajando en este tema. Se ha llegado a estas soluciones a efectos de proteger a los que trabajan en Punta del Este y de impedir que los cruceros dejen de llegar porque no existe la cantidad suficiente de lanchas para que los cruceristas puedan bajar. Hay muchos aspectos en juego; no se trata de que nosotros vayamos a beneficiarlos.

Además, en esa demanda de protección al trabajo nacional, no he escuchado por qué ninguna empresa ha hecho una inversión de capital lo suficientemente importante como para dotarse de los tónderes con las características y condiciones necesarias para que los cruceristas puedan bajar durante la cantidad de días que están en Uruguay y que luego puedan quedarse parados durante diez meses en el puerto de Punta del Este. Yo no conozco ningún inversionista importante, ninguna empresa importante, que haya decidido invertir millones de dólares en eso.

Lo que hemos protegido -tratamos de que se sigan manteniendo- son las pequeñas y medianas empresas de Punta del Este que hacían viajes a la Isla de Gorriti en las lanchas y ahora, a raíz de la llegada de los cruceros, muchas han invertido y se han reconvertido. No somos nosotros, como Gobierno, los responsables de que en muchas oportunidades las lanchas no estén en condiciones de dar satisfacción a las necesidades de los cruceros. Hoy está en juego el tema de si bajan a los turistas. ¿Cuál es el objetivo desde el punto de vista político, económico y turístico, como para que nosotros definamos esta norma? No estamos perjudicando. Repito: lo que estamos haciendo es dar un paso para proteger a esas pequeñas y medianas empresas.

El mismo problema que hay con los tónderes lo vamos a tener con quienes reciben a los cruceristas. ¿Cuáles son las empresas que reciben a los cruceristas? ¿Qué tipo de coches tienen? ¿Cómo realizan los tours por la ciudad? ¿Quiénes son? ¿De cuántos empresarios estamos hablando? Se han organizado consorcios, con dificultades enormes, a instancias del Gobierno nacional y departamental, porque saben que si no se organizan y se fortalecen, mañana cuando aparezcan esas empresas enormes, multinacionales y ofrezcan un servicio, ¿nosotros le vamos a prohibir la posibilidad de que se presenten en una licitación pública? ¿Vamos a impedirlo? No; no lo vamos a impedir. Entonces, fortalezcamos a la empresa nacional, pero hagámoslo con criterio y tratando de preservar

la fuente de trabajo, que es lo fundamental.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: en el repartido, por lo menos en el mío, en la página 7, en las "Disposiciones Referidas" aparece un artículo que para mí no se condice con el artículo 1° de la Ley N° 12.091 de 5 de enero de 1954. Me gustaría que la Mesa me confirmara si hay algún error.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Disculpe, señor Diputado, no entendemos su inquietud. ¿Usted quiere que se dé lectura al artículo?

SEÑOR LACALLE POU.- En mis manos tengo la Ley N° 12.091 y el artículo 1° habla de la navegación, del comercio de cabotaje, etcétera. Después, en la página 7 del repartido se dice: "Ley N° 12.091, de 5 de enero de 1954.- Reglaméntase la navegación y comercio de cabotaje (...)". Seguramente yo estoy en un error, pero me gustaría que se me aclarara si ese es el artículo o si la referida está mal.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- El proyecto de ley a consideración refiere a la Ley N° 12.091, en la medida en que dice: "Agrégase al artículo 1° de la Ley N° 12.091 (...)". Según los repartidos oficiales que acá tenemos, en el artículo 1° de la Ley N° 12.091 se establece: "La navegación y comercio de cabotaje, o sea aquella que se realiza entre puertos de la República, así como los servicios de puerto y playa, las operaciones del salvataje, alijo, y las que efectúen los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya, quedan reservados a los buques de bandera nacional". Entonces, acá se introduciría el cambio que se propone a este artículo 1°, agregándosele dos incisos. Lo que dice el señor Diputado Lacalle Pou es que lo que aparece en la página 7 del repartido en realidad no corresponde a la Ley N° 12.091.

La Mesa aclara que es así, lo acaba de verificar y, por lo tanto, hay que tener en cuenta la redacción que se acaba de leer y no la que aparece como referida.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Me permite, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: "La navegación y comercio de cabotaje, o sea aquella que se realiza entre puertos de la República, así como los servicios de puerto y playa, las operaciones del salvataje, alijo, y las que efectúen los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya, quedan reservados a los buques de bandera nacional".

Ahora el Poder Ejecutivo nos dice que el 50% va a quedar reservado a los buques de bandera nacional. A mí me cuesta entender que se diga por parte del oficialismo, del Gobierno, que se está protegiendo el trabajo nacional cuando están sacando el 50% del trabajo y que son cifras. Es cierto que son cifras, pero si nosotros dejamos de ver al individuo, si dejamos de ver a la persona que emprende y ponemos cifras, gráficas y porcentajes, es el primer paso para dejar de preocuparnos y de ocuparnos de esa gente.

Por otro lado, se dice que es una actividad compleja. Es cierto que es una actividad compleja. Es cierto que no hay inversiones. En este momento nuestro país está saliendo de un escándalo con una aerolínea nacional, negocio con el que se hizo cualquier cosa y ¡se nos dice que este es un negocio complicado! Entonces, vamos a poner todo en su debido término.

Con esta iniciativa se está votando en contra del trabajo nacional; se está votando para favorecer a los cruceros. Voy a decir una cosa: yo sueño con un país en el que se venda porque somos mejores y no porque somos fáciles. Y creo que ese es el gran desafío. Bienvenido sea, señor Presidente, si a nuestro país han llegado más cruceros en los últimos años. No me duelen prendas. Seguramente el Ministerio de Turismo y Deporte anterior y el actual tienen mucho que ver. ¡Bienvenidos! Para nosotros no es cuanto peor, mejor. Para nosotros cuanto mejor, mejor. Ahora bien, si ante una crítica, que es comprobable porque es cierto que hay embarcaciones uruguayas que pierden trabajo, se nos dice que antes no venían cruceros, es un argumento muy menor. Más trabajo, más trabajo uruguayo; más trabajo, más trabajo para los uruguayos. ¿O resulta que más trabajo es más plata para las empresas que no dejan dinero en el país y se lo llevan en el mismo barco que vinieron? No me parece, señor Presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR YANES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: más allá de las particularidades de la navegación, que los compañeros de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas podrán explicar, me parece que el enfoque turístico del planteamiento de mi compañero Pérez González es bastante elocuente.

En ese sentido, quisiera decir que no solo ha crecido la llegada de cruceros, sino que este año se superarán las últimas cifras. Los cruceros están muy pocas horas en un puerto, y hay que tener los servicios muy aceitados para que los pasajeros puedan bajar y dejar dinero en Uruguay.

Podemos aceptar que se cuestione y que se opine distinto, pero nunca me animo a dar clases, y tampoco a recibirlas. No sé si los legisladores se enteran de lo que pasa en algunas actividades y opinan en consecuencia; de todas formas, voy a reiterar una información que ya circuló en la Cámara. Es posible que alguna gente baje de un crucero solo a comprar un apartamento, que quien haya bajado a dar una vuelta se entusiasme tanto que vuelva al país. Entonces, la idea es hacer que se sientan cómodos, que las empresas, que prácticamente están centralizadas en una feria única donde se venden todos los servicios, todos los años transmitan que en Uruguay los servicios de puerto son importantes, porque se da combustible, alimentación. El quintero uruguayo carga alimentos en los cruceros; los lácteos, los vinos y otros productos uruguayos van a los cruceros.

Entonces, la finalidad de este proyecto es responder a la eventualidad de que la capacidad de las empresas uruguayas llegara a colapsar, como pasó en otros puntos turísticos del país; y estamos seguros de que las empresas uruguayas no van a entrar en crisis con estas nuevas medidas; por el contrario, creemos que con ese 50% se cubre esa necesidad empresarial.

Como hemos dicho en otras ocasiones, ¡ojalá que la Cámara de Representantes preste más atención al turismo que ahora, y no aparezcan solo con los escándalos, como sucedió con la empresa aérea que tenía Uruguay!, porque enredar la yegua sería quitarnos del centro, que es que llegan más cruceros al país, porque el país ha generado condiciones para que las empresas desarrollen sus negocios. Todos sabemos que el rol del Estado es generar las condiciones para mejorar los negocios en el país, y a nuestro entender este proyecto apunta a ese objetivo.

Si pasada la temporada, las dudas que se plantean fueran reales, no hay problema, se modificarán las condiciones para la temporada de cruceros del año que viene.

En este caso, no habrá empresarios a quienes se les haga una herida tan grande como para generar problemas con empresas internacionales, que queremos que lleguen. En ese sentido, tuvimos que hacer algunas gestiones para saber si era cierto que Iberia suspendería sus vuelos directos a Montevideo por problemas internos, y nos quedamos tranquilos porque, por ahora, no ha resuelto nada.

Por lo tanto, se habla ligeramente de que nos importa mucho o poco que vengan empresas importantes, y es bueno aclarar que a nuestro Gobierno le interesa mucho crear las condiciones para generar negocios. Como dijo el señor Diputado Pérez González, si no se aplicaran estas políticas, no sería posible que tantos uruguayos, cada año más, vivieran gracias a los cruceros.

Muchas gracias.

SEÑOR CAGGIANI.- Pido la palabra por una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CAGGIANI.- Señor Presidente: saludo que vuelvan aires de renovación en defensa del trabajo nacional, porque es importante y creo que este Gobierno lo ha hecho. A veces cuando uno se pone a estudiar algunas cosas o lo asesoran por ahí, comete algunos errores.

En realidad, la modificación del artículo que estamos votando está basada en el Decreto N° 326 de 1990, firmado por el Presidente de aquella época, por los señores Ministros de Turismo, de Transporte y Obras Públicas y de Defensa Nacional. Sin haberse aprobado este proyecto, esta medida ya se está aplicando, es decir, ya bajan pasajeros por los tónderes de los cruceros, conforme a un decreto firmado en 1990, sin el amparo de ninguna ley.

Es decir, si vamos a defender el trabajo nacional, tenemos que hacerlo antes y ahora, no solo cuando nos conviene.

SEÑOR VARELA NESTIER.- ¡Apoyado!

SEÑOR CAGGIANI.- Por otro lado, si algo está claro es que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el organismo regulador de esta actividad, que ha actuado y trabajado con los lancheros para que renovaran sus flotas, para asegurar calidad y buen servicio a los turistas. Sin embargo, no se dice que los cruceros cuando arriban a Uruguay, sobre todo a Punta del Este, como todavía no hay regulación, tienen que pagar a los lancheros por usar los tónderes, propiedad de los cruceros. Entonces, está bien defender el trabajo nacional, pero hagámoslo en serio, sin currar a la gente, prestando los servicios como corresponden y defendiendo el trabajo nacional como debe ser.

Muchas gracias.

SEÑOR VARELA NESTIER.- ¡Muy bien!

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- ¡Muy bien!

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra por una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: cuando me toca hablar, trato de no pagar, aunque me puedo equivocar.

Entiendo al señor Diputado preopinante, porque es una situación incómoda, pero no puede acusar de no estudiar a quienes opinamos distinto. Es cierto lo que dice del decreto; es más, quizás sea la válvula de escape actual para que, en caso de que las lanchas

uruguayas no estén en condiciones -se encuentren en los talleres por alguna observación o accidente- se permita vía reglamentaria usar los tónderes de los cruceros. Sin embargo, el Gobierno del Frente Amplio no habla ni siquiera de una válvula de escape, sino de un 50% y de otro 50%.

Quizás una sana costumbre cuando estamos en una posición incómoda sea no acusar al otro de no estudiar, sino simplemente decir: "Me tocó defender esto; sé que está muy complicado. En otros momentos hubiera hecho todo lo contrario" o decir "Creo que es así", sin adjudicar al otro que no conoce el tema, porque conocemos la reglamentación y la ley, y sabemos los efectos que está causando. Es cierto que en las cifras no sería muy representativa, pero como nosotros tendemos a hablar de lo humano, de lo individual y lo personal, conocemos la realidad; el señor Diputado Pérez González sabe de lo que hablamos, porque conoce y ha hecho mucho por el departamento en materia turística y le consta que esto va a perjudicar mucho a las lanchas nacionales.

Tal vez hubiera sido mejor recurrir a las líneas de crédito que tiene este Gobierno, para que a través de algún proyecto cooperativo se generaran inversiones genuinas nacionales, a las que es tan afecto el Gobierno del Frente Amplio, y seguramente hubiera sido apoyado.

Me parece que este corte tajante de 50% a los nacionales y 50% a los extranjeros, cuando hoy la actividad es de los nacionales, salvo que no puedan cumplir, es una decisión que compromete el trabajo nacional.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- La Mesa aclara que a la Ley N° 12.091 tal como fue leída, hay que agregar un inciso segundo que fue dado por la Ley N° 14.106, promulgada el 14 de marzo de 1973. Dicha norma establece: "Agrégase el siguiente inciso al artículo 1° de la Ley N° 12.091, de 5 de enero de 1954:.- El Poder Ejecutivo podrá autorizar con carácter de excepción en estas operaciones, la utilización de embarcaciones de bandera extranjera cuando no existan disponibles embarcaciones de bandera nacional".

Digo esto solamente a los efectos aclaratorios y quiero ser lo más objetivo posible. Hay una ley original, que es la Ley N° 12.091, pero hay que tener en cuenta que la Ley N° 14.106 le agregó un inciso a esta ley original. La Mesa hace estas aclaraciones, no para intervenir en la discusión, sino para aclarar cuál es el tema sobre el que se está discutiendo y cuál es la legislación existente hoy en la materia.

SEÑOR NIFFOURI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el miembro informante en minoría.

SEÑOR NIFFOURI.- Señor Presidente: creo que queda meridianamente claro lo que nosotros estamos defendiendo.

No es necesario vivir en Punta del Este para saber cuántas son las empresas a las que se está perjudicando -lo sabemos, pero no queremos manejar cifras- y nadie dijo nada -por lo menos, yo no lo escuché- de la tasa de embarque, que se cobra cinco veces más en Punta del Este que en Montevideo; eso es lo que se está cobrando.

Acá está lo que se exige a estos lancheros: certificado de navegabilidad al día, inspecciones de Cotec -Comisión Técnica de Cascos-, máquinas, seguridad, radio, basura, aguas grises y IOPP, todo con validez de un año, con un total de siete inspecciones; código PBIP -Protección de Buques de Instalación Portuaria- para la embarcación, plan elaborado por peritos y aprobado por la Inspección, con validez de un año y aprobado por Prefectura Nacional Naval; código de gestión de seguridad, estudio de estabilidad del buque, elaborado por peritos, plano de arreglo general, subida a dique, matrícula al día, libro de rol, libro diario de navegación, libro de inspecciones y libro de IOPP. Todo esto es lo que se pide a esos lancheros para que puedan operar. Y si lo hacen en Punta del Este, la inspección les sale cuatro veces más que si la hacen en Montevideo.

En la versión taquigráfica consta -porque los lancheros comparecieron en la Comisión- la inversión que han realizado para tratar de prestar el servicio tal como se debe. En eso estamos de acuerdo: se debe dar el mejor servicio posible a los turistas. Al respecto, los lancheros invirtieron mucho para tratar de hacerlo.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Señor Presidente: más allá de que el señor Diputado Niffouri ha sido muy claro en este aspecto, como miembro de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas voy a tratar de centrar el problema.

Lamento profundamente que el original miembro informante del proyecto, señor Diputado Pozzi, no esté presente en el día de hoy, porque con él hemos hablado sobre este tema y, al no estar, no puede corroborar mis palabras.

El problema fundamental que se planteó cuando recibimos en Comisión a los interesados en este proyecto de ley, estaba relacionado con en qué medida era posible dar a los cruceros la posibilidad de que sus lanchas de desembarco -o como se denominen las distintas modalidades de transporte- pudieran ser utilizadas lo que, por supuesto, les representa un costo menor que el de las lanchas que están oficialmente habilitadas para ese

uso, que son de bandera nacional. El tema radicaba en eso. Se llegó a decir que era tan alto el costo de las barcasas o de las embarcaciones de bandera nacional que se corría el riesgo de que algún empresario de cruceros dejara de venir por esta razón. Desde mi punto de vista, estudiado todo lo que se cobra a los cruceros y a los barcos uruguayos de desembarco, era muy mínimo lo que podía afectar a los costos del crucero la utilización de lanchas de bandera nacional.

Este es un acuerdo y con el señor Diputado Pozzi lo hablamos siempre. Y aunque parezca mentira, porque pertenecemos a distintos partidos, compartimos opinión en otro aspecto y también la hemos defendido en la Comisión; ello se dio cuando se negoció qué cantidad de tripulantes debían tener los barcos de bandera extranjera que vinieran a trabajar al Uruguay, por ejemplo, para el dique o para limpiar los canales. Esto se negociaba conjuntamente con los gremios; se bajaba o se subía la cantidad de obreros nacionales que tenían que estar obligatoriamente. Y según la necesidad se dejaba un margen un poco mayor para los extranjeros porque había técnicos, capitanes, personal que cumplía con determinadas condiciones o tenía ciertas características indispensables en un mariner, que no necesariamente tenía la mano de obra nacional. Pero siempre la discusión estuvo centrada en defender la mano de obra nacional y en que hubiera la mayor cantidad posible de mano de obra nacional en las embarcaciones.

De alguna manera, esto es algo muy similar porque, ¿cuántas embarcaciones nacionales deben participar en el desembarco de los turistas de los cruceros, y qué margen se podría dejar para que los cruceros utilizaran sus propias embarcaciones? Naturalmente, esto tiene que ser flexible porque de la misma manera que esperamos, de repente, doscientos cruceros y, por lo tanto, un número importantísimo de personas que va a bajar puede, en algún momento, disminuir la cantidad de cruceros. Entonces, tenemos que ser flexibles si queremos fomentar el turismo; si el turismo, con el empleo de mano de obra que genera, con la venta de productos uruguayos que genera, en este caso, para el abastecimiento de los barcos, fuera tan poca cosa, no estaríamos preocupándonos. Lo que debemos pensar es qué otras cosas se pueden cobrar, como impuestos, que no tengan como efecto directo la reducción del empleo de mano de obra nacional. Digo esto porque hay muchas cosas que se cobran; hay muchas cosas que se cobran a una embarcación de bandera nacional para poder operar, especialmente en Punta del Este, que no se cobra a los cruceros, porque se da por hecho que las embarcaciones de los cruceros están preparadas de acuerdo con las exigencias inter-nacionales. Y no siempre se controla que eso sea así.

Para mí el problema está -en consonancia con lo que se planteó en Comisión por

parte de algunas de las asociaciones que concurrieron- en el costo que podría representar a los cruceros, porque ello podría desinteresarlos de venir al Uruguay. Creo que el hecho de que el desembarco sea efectuado 50% por lanchas nacionales y el restante 50% por los cruceros es simplemente un acuerdo que no sé si tiene asidero y es una forma, porque estamos muy encima de la época de llegada de los cruceros, de lograr una relativa solución impidiendo, eventualmente, un conflicto o un desastre económico para las lanchas uruguayas.

Como dijo hace un momento un compañero Diputado preopinante, estoy casi seguro de que probablemente tendremos que rever este tema para la zafra del año que viene, porque está mal resuelto, pues los puntos en los que hay que poner énfasis no son los que se estuvieron discutiendo por algunos Diputados preopinantes y, si no nos centramos en el problema, difícilmente podamos encontrar la mejor solución para el Uruguay, para el turismo y para que los cruceros sigan viniendo de la manera en que lo hacen.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR YANES.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: sé que el señor Diputado nombró a nuestro compañero, el Diputado Pozzi, por el compañerismo que lo caracteriza en el trabajo de la Comisión, que me consta, pero no quiero dejar de hacer, en su ausencia, la siguiente aclaración. El señor Diputado se refirió a la posición en común que sustentan en defensa de la mano de obra uruguaya en los barcos de bandera extranjera, etcétera, pero acá estamos hablando de barcos distintos, de situaciones laborales infrahumanas -que fueron comprobadas por la Comisión-, según afirman todos los que están en el negocio. Entonces, si bien es verdad todo lo dicho por el señor Diputado Saravia Fratti, quiero decir que la posición común que tiene con el señor Diputado Pozzi -como dijo él- es en referencia a trabajadores de embarcaciones que desempeñan su tarea en una situación laboral determinada, que nada tiene que ver con las condiciones en que lo hacen.

Quería hacer esta aclaración porque el compañero Pozzi no está presente y fue aludido, por supuesto, en forma positiva.

SEÑOR SARAVIA FRATTL.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR SARAVIA FRATTL.- Señor Presidente: comparto los conceptos y dejo en claro que hice especialmente hincapié en que lamentaba que el señor Diputado Pozzi no

estuviera en Sala

Además, en cuanto a la defensa de la mano de obra nacional en las embarcaciones, hice referencia a la cantidad de personal uruguayo; no estaba hablando de quienes trabajan en condiciones infrahumanas; precisamente, en esos casos tenemos una coincidencia mucho mayor. Yo hablaba de la oportunidad en que hay que contratar un buque para arreglar un dique o para hacer un dragado; son proyectos que estuvimos trabajando en la Comisión y que algunos ya se han votado en el plenario.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

—Treinta y uno en cincuenta y seis: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—Treinta y siete en sesenta y tres: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR CAGGIANI.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Se va a votar.

—Treinta y siete en sesenta y tres: NEGATIVA.