

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Motivados por el desarrollo de la infraestructura y de gestión del dragado público nacional y por la importancia que dicha actividad tiene para los intereses del país, debe declararse de interés nacional y legislar la Estatización de las Dragas a nivel nacional.

Debemos pensar al dragado como un tema de soberanía. Actualmente la soberanía se está viendo debilitada al otorgar el dragado al sector privado; las vías navegables y la independencia de un país están basadas en el desarrollo de su dragado, porque la logística y la infraestructura de un país van por sus ríos y por la entrada y salida de sus puertos. Contratando dragas a privados, cediendo terreno a la privatización de servicios estamos entregando soberanía.

Es necesario jerarquizar el dragado nacional desde el punto de vista estratégico para el crecimiento y desarrollo del país. Incrementar el número de dragas de pabellón nacional contribuye a desarrollar la Industria naval de nuestro país. Creando puestos genuinos de trabajo calificado en diques y varaderos nacionales.

Para ello se hace indispensable el desarrollo de dicha actividad en manos del Estado, por lo que no podemos seguir dándonos el lujo de hacer contratos con empresas extranjeras que se enriquecen a costa de una pérdida permanente de capital del Estado. El costo anual que implican las empresas privadas es el equivalente al costo de las herramientas que puede y debe adquirir el país. Que serán utilizadas durante un lapso de veinte a treinta años para cumplir el trabajo de dragado. Que será perpetuo.

Debido a la situación geográfica que tenemos, con una sedimentación perpetua, porque estamos en un estuario, sumado a que la situación geográfica del puerto de Montevideo es primordial para la logística de todo el cono sur; debemos estar preparados para esto.

Según estudios realizados por la empresa IHC es necesario la quita de diez millones de metros cúbicos de barro por año en el Puerto de Montevideo, solamente para mantenimiento; por lo que se debe realizar de forma permanente si se quiere ser competitivos.

Según versión taquigráfica en la Comisión de Transporte Comunicaciones y Obra Pública de fecha 27 de mayo 2015, la delegación de trabajadores del Dragado expresaban: “que a través de miembros de la CARP nos enteramos que se ha cobrado US\$ 14 el metro cúbico extraído por las dragas públicas. IHC dice que el precio de mercado de los privados por metro cúbico de barro extraído es de US\$ 5 y el de los públicos es de US\$ 2,5. A nosotros nos da menos, pero nos conformamos con que esta consultora dé esa cifra. Además, esta consultora también dice que hoy por hoy nosotros tenemos que sacar diez millones de metros cúbicos de barro en el puerto de Montevideo, solamente para mantenimiento; esto es algo perpetuo, para toda la vidas, si es que queremos ser competitivos”.

A esto se agregan nuevos desafíos como Puntas de Sayago, canal Martín García, río Uruguay, Nueva Palmira y Paysandú, lo que implica la necesidad perpetua de dragar 21 millones de metros cúbicos.

Nuevamente, según versión taquigráfica en la Comisión de Transporte Comunicaciones y Obra Pública de fecha 27 de mayo 2015, la delegación de trabajadores del Dragado expresaban: “actualmente, por no tener herramientas y no invertir en logística ni contar con buena preparación en infraestructura, el país está perdiendo US\$ 75:000.000 al año por dragar diez millones de metros cúbicos. El mantenimiento de cualquier sector del puerto o dársena cuesta entre US\$ 40:000.000 y 50:000.000” .

Cuando se tengan que extraer 21 millones de metros cúbicos se van a incrementar sustancialmente las pérdidas.

En la actualidad se cuenta con una draga de cuarenta años que fue comprada bajo el gobierno de Jorge Pacheco Areco y otra que fue comprada durante la Dictadura. A pesar de ello las dragas públicas y sus funcionarios demuestran la eficiencia de sus trabajos. Las dragas de la Administración Nacional de Puertos tienen un costo de dragado por m³ (metro cubico) de un tercio aproximadamente al de las dragas extranjeras, por lo que bregamos por la compra de nuevas unidades para el dragado a efectos de abaratar los costos y de ser el Estado quien planifique y ejecute los dragados.

La producción de las dragas existentes llevada a sus máximos niveles, podrían cumplir con las necesidades del Puerto de Montevideo, si así permitiera la logística. Lo que sucede es que se pagan dragados como los de la Dársena 2 donde se está haciendo la obra Obrinel y donde se hizo el Muelle C, gastando millones y millones de dólares, pudiendo realizarlas con dragas nacionales generándole ahorros al país y evitando que las empresas extranjeras se vayan sin terminar el dragado y usando las dragas públicas como basurero.

Esta realidad va en detrimento del dragado nacional, de la soberanía porque nos encontramos bajo una dependencia exclusiva de los dragados particulares encareciendo sustancialmente los costos de producción.

La draga también es una fuente laboral por lo tanto debe defenderse el OFICIO de DRAGADOR, ya que al contratar dragas extranjeras estas tareas la realiza personal extranjero. Es de vital importancia tener personal uruguayo capacitado para ejercer este oficio permanentemente. Prueba del alto nivel profesional de nuestro personal es la autorización de algunos capitanes argentinos para que vinieran a hacer pasantías a la draga estatal a los efectos de ver cuál era el sistema de dragado y sus buenos resultados.

Es necesario priorizar el empleo de los oficiales de la marina mercante y evitar la emigración de los mismos. Actualmente hay alrededor de 150 oficiales de cubierta y oficiales de máquinas trabajando en Argentina, Brasil, Paraguay y Europa. La incorporación de nuevas unidades posibilitará el retorno de los oficiales uruguayos que trabajan en el exterior.

En el año 2006 la delegación argentina solicitó permiso para aplicar el artículo 17 del Tratado del Río de Plata, consta en el Acta N° 416 de la CARP, de 14 de noviembre, que estipula la autorización para proyectos de construcción de nuevos canales, modificación y alteración significativa de los ya existentes. Y sobre ello ya está trabajando.

Con dicha autorización para realizar nuevos canales, Argentina va a independizarse de los canales Punta Indio y Martín García y se va a desinteresar de su mantenimiento.

Por lo tanto el dragado dependerá pura y exclusivamente del Uruguay. Es decir que forzosamente vamos a tener que hacernos cargo del dragado para sacar toda la producción del litoral y de canales de acceso a los puertos de Montevideo y Nueva Palmira.

Esta nueva coyuntura reafirma la necesidad no solo de incorporar nuevas unidades sino de reafirmar la defensa de la soberanía con la estatización del dragado.

Eduardo Rubio
Representante Nacional

PROYECTO DE LEY
LEY DE DESARROLLO DEL DRAGADO NACIONAL

Artículo 1.- Declárese de Interés Nacional el dragado público en todo el territorio de la República Oriental de Uruguay, la adquisición de dragas, embarcaciones de apoyo y repuestos necesarios para ejecutar el servicio de dragado por parte del Estado.

Encomiéndese al Poder Ejecutivo, previo asesoramiento de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, proporcionar los fondos necesarios para la adquisición de nuevas dragas, embarcaciones de apoyo y todo otro material necesario para el dragado.

Fíjese en 3 años desde la vigencia de la presente ley, el plazo para cumplir lo establecido en el inciso anterior.

Artículo 2.- Agréguese al artículo 9 de la ley N° 5.495 de 21 de julio de 1916 en redacción dada por el artículo 10 de la ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992 el siguiente literal:

“D) Prestar servicios de dragado en todo el territorio nacional, pudiendo licitar obras de dragado en las condiciones que establecen la ley y los reglamentos”.

Artículo 3.- Todas las tareas de dragado, de cualquier porte, que se realicen en territorio nacional serán ejecutadas por dragas y embarcaciones de apoyo de la Administración Nacional de Puertos y/o de otros organismos públicos y excepcionalmente por dragas y embarcaciones de apoyo de bandera nacional.

Sólo podrán licitarse obras de dragado en casos de indisponibilidad de las dragas del organismo públicos por daños, reparaciones y/o mantenimiento.

También podrá llamarse a licitación de obras de dragado en casos de proyectos que sobrepasen la capacidad operativa de las dragas que posean los organismos públicos.

Artículo 4.- En estos casos, el adjudicatario de Licitaciones de Dragado, que deba utilizar dragas de cualquier tipo y embarcaciones de apoyo, deberá abanderar éstas y aquéllas de acuerdo a la Ley 16.387 de 27 de junio de 1993, siendo aplicable la ley 12.091 de 5 de enero de 1954 y su decreto reglamentario.

Artículo 5.- Sustitúyase el artículo 18 de la Ley 16.387 de 27 de junio de 1993 en redacción dada por el artículo 321 de la Ley N° 16.736 de 5 de enero de 1996 el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 18.- La composición de la tripulación de los buques mercantes de bandera nacional, las dragas y embarcaciones de apoyo deberá cumplir los siguientes requisitos:

A) Un mínimo equivalente al 90% (noventa por ciento) de la oficialidad, en dicho porcentaje estarán incluidos Capitán, Jefe de Máquinas, Dragador y Telegrafista o Radioperador.

Todos los oficiales deberán contar con un título habilitante de la Marina Mercante.

B) Un mínimo equivalente al 90% (noventa por ciento) del resto de la tripulación estará integrada por ciudadanos naturales o legales de acuerdo a lo establecido por los artículos 74 y 75 de la Constitución de la República.”

Artículo 6.- Deróguese el artículo 154 de la ley N°17.556 de 18 de setiembre del 2002 en las redacciones dadas por las leyes N° 17.742 de 19 de febrero del 2004, N° 18.881 de 29 de diciembre del 2011 y N°19.078 de 9 de abril del 2013.

Deróguese el artículo 17 de la ley N° 16.387 de 27 de junio de 1993 en la redacción dada por el artículo 320 de la Ley N° 16.736 de 5 de enero de 1996 así como todas las normas que se opongan a la presente ley.