

guna justificación. Lo hemos estado discutiendo con la industria alimentaria y hay otros detalles que se pueden explicar.

Las inversiones en los próximos años en el turismo tienen fuente de financiamiento segura y una participación de fuentes externas. Si el hotel va a ser mixto, el financiamiento también es externo.

Hemos estado importando muebles de Viet Nam y de China para poder avituallar los hoteles y que arranquen sus operaciones.

El otro día yo visité la fábrica de muebles de Ciego de Ávila, ahí se hizo una inversión por más de 3 millones de dólares, y es de primera tecnología, y cuando revisamos la estructura de la producción y facturación que va a tener esa fábrica, le dijimos a la Ministra: "Hay que revisar eso." Y esa, que es una inversión de 3,6 millones de dólares y que tiene una magnífica tecnología, hay que ponerla en función de más de 24 000 habitaciones que va a construir el turismo en estos próximos cuatro años.

Entonces, cuando uno revisa el destino de la producción que se va a hacer ahí, no coincide exactamente con la primera prioridad, y hay que revisarlo. Porque si la industria nacional no produce esos muebles para el turismo, el turismo los importa, y después entonces hablamos del concepto de sustitución de importaciones en abstracto, y eso en el plan de la economía hay que organizarlo.

Voy ahora a explicar dos planteamientos de los diputados sobre el turismo.

El Lineamiento 239: Ampliar la formulación sobre el turismo de salud.

Creo que como está en la formulación lo recoge y la idea es bien clara, aunque lo pudiéramos ampliar. El país tiene que avanzar más en los ingresos y la organización del turismo de salud. Hay países en el área que han avanzado en los últimos años más rápido que nosotros, con menos potencial médico que el que tenemos nosotros. Ese es uno.

El segundo: Que se deberá tener cuidado con la instrumentación del Lineamiento 241, que se trata de la participación del sector no estatal. Ya lo expliqué aquí y dije que pensamos que la participación del sector no estatal —es decir, las personas que puedan alquilar a un turista que venga— no vaya a ser una competencia para el turismo; además, compra insumos en el propio país.

Vamos a los Lineamientos de la política para el transporte.

Para el transporte hay 19 Lineamientos que abarcan todas las ramas y medios del sector.

El primer Lineamiento que se está poniendo en el transporte es que el proceso inversionista deberá alcanzar una mayor integralidad, para lograr mayores rendimientos.

Segundo: En el transporte de carga se da prioridad al ferrocarril. El perfeccionamiento del balance de carga debe permitir mayor prioridad del transporte por ferrocarril, cabotaje y las empresas especializadas del Ministerio del Transporte.

Aquí hay una tabla que nos permite entender esto, es un balance de carga por año desde ahora hasta el 2015.

En el año 2010 vamos a transportar 54,4 millones de toneladas. Eso incluye la doble transportación, porque usted

trae arroz y lo pone en el barco, del puerto lo coge un camión y lo lleva hasta un almacén y del almacén se lleva a la red minorista; por tanto, ese arroz se transporta dos veces y está contado en el balance de carga del país dos veces.

En el año 2010 debemos transportar —por ahí está el estimado también—, 54 millones de toneladas y para eso vamos a gastar 221 000 toneladas de diesel.

En el año 2011 vamos a transportar 57,8 millones de toneladas y se van a gastar 186 000 toneladas de diésel, y así se va haciendo una comparación por año.

Esa comparación por año de ir transportando más y consumiendo menos combustible, que lo logramos hacer hasta el año 2014, si tomamos como referencia las 221 000 toneladas del 2010, porque ya en el 2015, con el crecimiento de la economía habría que transportar 74,6 millones de toneladas de carga y vamos a gastar 224 000 toneladas o un poco más —no es que se sea más eficiente, sino que también la economía va creciendo y se transporta más—, desde el 2010 hasta el 2014 esa reducción se logra porque se va cambiando la estructura de las cargas hacia el ferrocarril, que permitirá un ahorro total de 80 000 toneladas de diésel, que puede estar en el orden de los 48 millones de dólares. Esa es la fuente del Ministerio de Transporte para pagar las inversiones del proceso inversionista.

Por eso cuando hablamos aquí del estimado de este año y del plan del año que viene, dijimos cuando informamos, que este año no se había podido lograr la estructura de las cargas en el ferrocarril según lo que estaba previsto en el plan, y el proceso del desarrollo del ferrocarril está asociado a que usted tiene que ir quitando cargas automotrices e ir las poniendo sobre el ferrocarril, que es donde se logran los ahorros de combustible en la transportación de carga, es importante tener eso claro.

También es importante tener claro que las empresas de transporte especializadas son más eficientes que las empresas de los organismos, como tendencia. La UDECAM (Unión de Camiones del Ministerio del Transporte), por ejemplo, está trabajando con un índice de tráfico de unas 24 a 25 toneladas —Arocha está por allá arriba, está muy lejos—, y el resto de las empresas trabaja con 54. Es decir, es un índice de tráfico que hay, millón de toneladas transportadas contra el consumo; pero, entiéndase, 25 contra 54 de índice, es mucho más eficiente la UDECAM, ¿por qué?, porque siempre tiene retorno, y las empresas especializadas de los organismos no siempre garantizan retorno.

Tenemos que avanzar en contratar servicios de transportación de carga y no querer tener transporte propio, siempre que sea posible. Ya no estoy hablando del transporte de distribución que es prácticamente tecnológico, la industria láctea tiene que ir a la red minorista, eso no, no me estoy refiriendo a eso; pero en términos de transporte de carga hay que avanzar, primero en que las cargas se muevan hacia el ferrocarril y, segundo, de las empresas de los organismos a las empresas especializadas del Ministerio de Transporte.

Hay una tendencia a pedir equipos de transporte en el plan, para autotransportarse, y también hay quejas de los organismos de la eficiencia del Ministerio de Transporte en la contratación que se hace, y yo creo que existen las dos cosas: tiene que ganar el Ministerio de Transporte en organización y tenemos que ir quitándonos el criterio de que para todo hay que autodarse un servicio, cuando económicamente es mejor contratarlo, y no siempre se tiene claro el porqué.

Mire, cuando usted tiene un camión que da dos viajes por el día y usted lo para, nosotros llevamos a la contabilidad la depreciación en pesos; pero eso solo le coge y le dispara los gastos.

En el país no promediamos un viaje por camión, ¿cuál es el índice, Arocha? (Le dice algo), 0,4 o 0,6 viajes de carga por camión y todavía en ocasiones en el plan la gente presenta más inversiones para más equipos de carga. Si diéramos un viaje de carga por camión nos sobran los camiones. Entonces, por eso el Lineamiento está encaminado a eso.

Hay indicaciones de avanzar en el programa de recuperación de las vías férreas y en vez de hacerlo en cinco años, hacerlo en tres. Sí, pero junto con ese avance que se está haciendo, también hay que ir poniendo más carga sobre el ferrocarril. Ratifico aquí que la responsabilidad de llevar un balance de carga del país y conducirlo es del Ministerio de Transporte, y en el quinquenio debemos avanzar en el porcentaje de las cargas que se transportan por ferrocarril, era a lo que quería referirme en el caso de las transportaciones de carga.

En el caso de la transportación de pasajeros, habrá que seguir avanzando en la medida que la economía lo permita, lo más racionalmente posible. Se habló de los trescientos ochenta y tantos camiones para las provincias orientales y Pinar del Río. Otro programa tenemos ahora de remotorización de ómnibus, ahí están los ómnibus escolares, que son de gasolina, se irán remotorizando poco a poco, y se incorporarán poco a poco, en la medida que la economía lo permita, y se están haciendo varios experimentos en el transporte urbano, en dos piqueras de taxi y otro tipo de cosas, bajo un modelo de gestión diferente.

Planteamientos de la política para el transporte de los diputados. Preocupaciones sobre la solución del problema del transporte de pasajeros. Ya de eso hablé. Lo que no se puede es dar un salto en el aire, caer en una cantidad de transportación y después no poder mantenerlo, eso habrá que ir haciéndolo racionalmente y con la responsabilidad de que lo que se haga, se pueda mantener. No se justifica lo que pasó en Ciudad de La Habana, que hubo una caída por un tema de piezas de repuesto de los ómnibus que están, por problemas de contratación y ese tipo de cosas.

Ya discutimos con el Ministro de Transporte cuál va a ser la política para el 2011 en la cantidad de pasajeros a transportar y el financiamiento que hay que tener para mantener un coeficiente de disponibilidad técnica aceptable en el caso de Ciudad de La Habana. Tampoco tiene sentido traer ómnibus nuevos y no garantizar piezas de repuesto y que des-

pués estén parados, no tiene ningún sentido tampoco.

Hay numerosos planteamientos asociados al traspaso y la compra-venta de los equipos de transporte, más de uno.

Bueno, este Lineamiento de la compra-venta y traspaso de los equipos de transporte se relaciona con uno que hay en el comercio, que vamos a hacer al final, es uno de los últimos temas que vamos a tocar, que dice que hay que revisar todas las prohibiciones que hoy tenemos en el país en el comercio.

Por otro lado, en la política tributaria en la nueva ley que se está escribiendo, Lina habló de un impuesto sobre la propiedad.

En el caso del impuesto sobre la propiedad y la tierra, está asociado al uso o posesión de la tierra y por eso es que se justifica económicamente poner un impuesto para el que tenga la tierra ociosa. Es decir, cada impuesto que uno ponga, tiene que tener un fundamento económico, y Lina entonces, también, cuando habló del impuesto sobre la propiedad, que en la tierra no solo está relacionado con el uso y la posesión, habló también del impuesto a la propiedad sobre otros bienes, como es el caso de la vivienda y el transporte y ahí se habla de poner un impuesto sobre esa propiedad.

Bueno, la decisión de un impuesto sobre la propiedad del transporte, lleva también un análisis sobre poder traspasar o vender ese equipo, porque si usted tiene una propiedad y de esa le están cobrando un impuesto, se supone que usted puede hacer con la propiedad lo que entienda. Ese es un tema que también se está estudiando; pero la decisión que usted tome tiene que tener toda la coherencia con la decisión y con la política tributaria por otro lado. Digo esto, solo para anunciar que es un proceso que estamos estudiando y en su momento se informarán las decisiones que se tomen.

Presidente.- Nos toca una tarde de trabajo intenso. Quisiera pedirles a todos que tratemos de, en las intervenciones, concentrarnos y aprovechar el tiempo del mejor modo posible, de manera de poder concluir el examen de los Lineamientos en esta fase, y también no podemos separarnos hoy sin proceder a la elección de los jueces legos del Tribunal Supremo Popular, que es un paso necesario para que el tribunal pueda seguir funcionando adecuadamente.

Vamos a darle la palabra al compañero Murillo para que continúe su exposición.

Marino Murillo.- Ayer cuando Lina habló del tema tributario y habló del impuesto sobre la propiedad, habló sobre la necesidad del impuesto sobre la propiedad, pero también de la transmisión de la propiedad. Eso quiere decir que si nosotros vamos a poner impuesto sobre la propiedad, las personas pueden decidir sobre la propiedad que tienen. Por lo tanto, si usted va a pagar un impuesto sobre la propiedad de los equipos automotores y no tiene ingresos, usted tiene que permitir la comercialización de eso.

En el caso de la vivienda, nosotros tenemos un trabajo hecho con la Oficina Nacional de Estadísticas, que dice que