



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 24 de 2020

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

ELECCIÓN DE AUTORIDADES

INCIDENCIA DEL COVID 19 EN EL TRANSPORTE

SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DE TRANSPORTE DE CARGA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de mayo de 2020

(Sin corregir)

- Preside:** Señor Representante Benjamín Irazábal.
- Miembros:** Señores Representantes Andrés Abt, Rodrigo Albernaz, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.
- Invitados:** Por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, señores Martín Burguez y José Luis Duarte Amaro.
- Por el Sindicato Único de Transporte de Cargas y Ramas Afines, señores Ricardo Aloy, Marcelo Luzardo y Marcos Lombardi.
- Secretaria:** Señora Doris Muñiz.
- Prosecretaria:** Señora Joseline Rataro.

=====||=====

SEÑORA SECRETARIA.- Está abierto el acto.

—De acuerdo con lo establecido en el artículo 123 del Reglamento de la Cámara de Representantes, corresponde elegir un presidente y un vicepresidente.

SEÑOR ABT (Andrés).- Propongo como presidente al señor diputado Benjamín Irazábal. Lo hago por el buen trabajo que él ha desarrollado en actuaciones anteriores y le deseo una excelente gestión.

SEÑORA SECRETARIA.- Corresponde tomar la votación nominal.

(Se toma en el siguiente orden:)

SEÑOR ABT (Andrés).- Por el señor diputado Benjamín Irazábal.

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo Ramón).- Por el diputado Benjamín Irazábal.

SEÑOR IRAZÁBAL (Benjamín).- Por el señor diputado Andrés Abt.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Por el diputado Benjamín Irazábal.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Por el señor diputado Irazábal.

SEÑORA SECRETARIA.- Han votado cinco señores diputados: cuatro lo han hecho por el señor diputado Benjamín Irazábal y uno, por el señor diputado Abt.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Benjamín Irazábal)

SEÑOR PRESIDENTE (Benjamín Irazábal).- Muchas gracias.

En consideración el segundo punto del orden del día: "Vicepresidente. (Elección)".

SEÑOR TIERNO (Martín).- Propongo con mucho gusto al señor diputado Carlos Varela Nestier como vicepresidente de esta Comisión para este año. Se trata de un compañero que ha sido legislador en varios períodos y que ha trabajado mucho, sobre todo, en los temas relacionados con la industria, el transporte y las comunicaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Corresponde tomar la votación nominal.

(Se toma en el siguiente orden:)

SEÑOR ABT (Andrés).- Por el señor representante Carlos Varela, a quien conocemos desde que estaba en la Junta Departamental.

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo Ramón).- Por el señor diputado Carlos Varela.

SEÑOR IRAZÁBAL (Benjamín).- Por el señor diputado Varela.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Con mucho gusto, por el compañero diputado Carlos Varela.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Por el señor representante Martín Tierno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Han votado cinco señores representantes: cuatro lo hicieron por el señor diputado Carlos Varela Nestier y uno, por el señor diputado Tierno.

Por lo tanto, el señor diputado Varela queda proclamado como vicepresidente de esta Comisión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

“ASUNTOS ENTRADOS

PROYECTOS DE LEY

TERMINAL FLUVIO MARÍTIMA – Enajenación de padrones N° 6.177 y 7.751, ubicados en el predio con frente a la Rambla Costanera Sur de Montevideo, conocido como “Predio Dique Mauá”. C/2678/17 – Repartido 34/2020.

PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS CONTRATADOS POR MEDIOS ELECTRÓNICOS O TRADICIONALES. Normas

SOLICITUDES DE AUDIENCIA

INCIDENCIA DEL CORONAVIRUS EN EL TRANSPORTE.- La Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte solicita audiencia. Asunto 145898.

SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DEL TRANSPORTE DE CARGAS- . El Sindicato Único del Transporte de Cargas y Ramas Afines solicita audiencia. Asunto 145899.

INVITACIONES

ENCUENTRO PARTICIPATIVO DE SERVICIOS DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL.- La Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones remite invitación. – Asunto 145456.

DOCUMENTAL “DEMOLEDOR PUEBLAZO”.- FUCVAM y UDELAR remiten invitación para su estreno. Asunto 145695.

ASUNTOS VARIOS

PEAJE EN EL PUENTE INTERNACIONAL GENERAL JOSÉ ARTIGAS.- La Junta Departamental de Paysandú remite la exposición que sobre el tema presentara un señor Edil. Asunto 145897.

PUENTE PASO LOS MUELLES.- La Cámara remite la exposición escrita presentada por un señor Diputado. Asunto 145693.

VÍAS Y ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MALDONADO.- La Junta Departamental de Maldonado remite la exposición de un señor Edil. Asunto 145692.

- Fueron repartidos oportunamente.”

—Hay un proyecto referido a la terminal fluvio marítima que fue desarchivado por el Senado y está a consideración de esta Comisión.

SEÑOR ABT (Andrés).- Este proyecto viene de la legislatura pasada; refiere a un tema que hay que volver a plantear y conocer qué opinión tiene esta Comisión. Se trató de un trabajo articulado entre la Intendencia de Montevideo, el Concejo Municipal del Municipio B y esta Comisión. Queremos saber cómo vamos a seguir con este asunto.

También es importante que el señor ministro venga en las próximas sesiones, ya que es su interés hablar sobre este asunto. Pedimos el desarchivo del proyecto para que esté en la Comisión cuando el ministro comparezca.

Gracias, señor presidente.

(La Secretaría informa que se trata de un proyecto desarchivado y que la invitación al ministro se cursó oportunamente, que el ministro accedió a comparecer y solicitó que la reunión se realice conjuntamente con la comisión correspondiente del Senado.)

SEÑOR TIERNO (Martín).- Nosotros consideramos que es importante que el ministro venga a esta Comisión porque hoy ya tenemos el tema del dique Mauá sobre la mesa; fue planteado por el diputado Abt. La cuestión se trató en la legislatura anterior; fue muy discutida con todos los organismos oficiales y con las organizaciones sociales. Por ello, sería bueno conocer la opinión de este nuevo Poder Ejecutivo sobre este asunto.

Hoy vamos a tener considerar dos temas que también están relacionados con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. También hay algunos otros que plantearemos cuando comparezca el señor ministro, para conocer su opinión; sobre algunas cuestiones relacionadas con la obra pública en general ha adelantado algo a los medios de prensa.

Por estas razones, entendemos que es necesario que venga a esta comisión de la Cámara de Representantes.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si les parece, reiteramos la invitación a que el ministro comparezca a esta Comisión.

El proyecto referente a "Prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros contratados por medios electrónicos o tradicionales" también fue desarchivado.

Les informo que tenemos dos solicitudes de audiencia. La primera es de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte y tiene que ver con la incidencia del coronavirus en ese sector; la otra es del Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines y refiere al Sistema Integral del Control de Transporte de Cargas (Sictrac).

También nos han llegado algunas invitaciones. La primera refiere a un proyecto que ayer la Cámara resolvió pasar a otra comisión. La otra es de Fucvam y Udelar, para ver el documental *Demoledor pueblazo*.

Entre los asuntos varios que debe considerar la Comisión están los siguientes temas: el peaje en el Puente Internacional José Artigas, solicitado por la Junta Departamental de Paysandú; el puente Paso de los Muelles -la Cámara remite la exposición presentada- y, por último, las vías y espacios públicos de la ciudad de Maldonado, remitido por la Junta Departamental de dicho departamento.

Si hay acuerdo, haremos pasar a la primera delegación.

(Apoyados.- Ingresan a sala una delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, Unott)

—La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, integrada por los señores Martín Burguez y José Luis Duarte Amaro.

SEÑOR DUARTE AMARO (José Luis).- Antes que nada, quiero señalar que pertenezco a la Interdepartamental de transporte, Subgrupo 02, y que hoy vinimos a plantear la situación general que tenemos en el transporte nacional.

En primer lugar, quisiera referirme a las medidas de higiene y seguridad para los trabajadores.

En lo que respecta a lo urbano, tenemos medidas de prevención claras y obligatorias tanto para ellos como para los pasajeros, como, por ejemplo, el uso de barbijos, que son repartidos a los pasajeros cuando no los tienen. El problema radica en que, en el transporte interdepartamental, los trabajadores tienen la obligación de usarlos y los pasajeros no. Esto genera algunas rispideces e incomodidad entre las personas que viajan, porque aunque la mayoría lo usa, hay gente que no.

En este sentido, elevamos una carta a los ministerios de Transporte y Obras Públicas, y de Trabajo y Seguridad Social para que se establezca la obligatoriedad del uso de tapabocas. Ayer tuvimos una reunión con ambos ministerios, las cámaras empresariales y Anetra (Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero por Autobús); nos contestaron que se sugería su uso, pero que todavía no era una prioridad para la gente que viajaba en ómnibus. Nosotros insistimos en que los ómnibus interdepartamentales son muy distintos a los urbanos o suburbanos, porque son cerrados y no se puede abrir la ventanilla como en los otros. Hay que tener en cuenta que los viajes son largos; llegamos a San José, Florida, Canelones, Maldonado. Muchas veces, el guarda tiene que recorrer los salones para cobrar y eso implica una mayor exposición a este virus. Para los pasajeros también es complicado.

Con este argumento, volvemos a pedir que sean obligatorias las medidas de prevención para los pasajeros. Pensamos que la empresa podría proporcionar los implementos sanitarios al momento de vender boletos.

El primer trabajador del transporte que dio positivo al coronavirus estaba en Treinta y Tres; se contagió aun respetando todas las medidas de seguridad. Tuvo que trasladar a pasajeros brasileños que iban a trabajar a la cementera. Este trabajador, luego de ese viaje, hizo líneas en el departamento.

También se dieron casos positivos en pasajeros que fueron trasladados a Salto por la empresa Turil o por Núñez. En ese caso, no hubo mucha exposición de los trabajadores porque no recorrieron el salón y los ómnibus estaban acondicionados para no tener tanto contacto con los pasajeros.

Ahora que se están tomando medidas con más fuerza y que hay más información se da esta situación en Treinta y Tres. Realmente nos preocupa, porque si bien este trabajador tiene cobertura y está certificado, su trabajo es zafral y, entonces, pierde más. En los ómnibus interdepartamentales ganamos por kilómetros recorridos; por lo tanto, el promedio es mucho más bajo que el de otros trabajadores.

Nos gustaría que se considerara a los trabajadores del transporte como trabajadores de riesgo, al igual que los de la salud y los policías, por la exposición que tenemos en esta situación. Pero ni siquiera en lo que refiere a la vacunación somos prioridad.

Insisto: en el caso de que un compañero dé positivo tiene que irse para su casa y, aunque vaya a seguro de paro –si no se le agotó-, eso significa pérdida de dinero.

Por otra parte, queremos señalar que el aumento previsto para marzo no fue pagado por las empresas en el sector interdepartamental ni en el suburbano, esgrimiendo la situación financiera que esta pandemia generó.

Se trabajó en el sector durante veinte días en marzo, de forma normal, aunque venimos de una temporada bastante regular. El sector empresarial no la califica como buena, sino como regular, parecida a las anteriores. Ellos hacen la comparación con el 2010, cuando fue el pico de venta de boletos en el sector interdepartamental. Hubo una baja de venta de boletos en estas temporadas pasadas, pero tampoco fue tan mala como para decir que el sector estaba en crisis. Ellos aluden eso para no pagar el aumento correspondiente a marzo.

En la reunión que mantuvimos ayer también se nos comunicó que están solicitando el pago de aguinaldos en cuotas y la suspensión de licencias para el resto del año. También que están esperando un fideicomiso financiero que se va a concretar dentro de cuatro o seis meses, para poder pagar lo correspondiente a estos meses, que sería un aumento de un 5,05 %, exactamente.

Muchas empresas del sector suburbano están tecleando; Copsa es la más notoria, ya que viene con problemas desde hace tiempo. Esto se está perfilando como una crisis en el sector y no se deja de hablar de despidos. Estamos muy preocupados por eso y creemos que deberíamos encontrar alguna salida a esta situación para que no golpeará tan fuerte, pero si seguimos así eso es lo que ocurrirá.

Si me permiten, voy a ceder la palabra al señor Martín Burguez, quien les va a informar sobre la situación del sector del transporte urbano.

SEÑOR BURGUEZ (Martín).- Básicamente, hemos venido a plantear dos temas fundamentales: la salud -que nos preocupa a todos- y la situación económica que estamos sufriendo todos los trabajadores.

Si bien la crisis es a nivel general- como decía el compañero José Luis Duarte-, en el sector tenemos un alto porcentaje de trabajadores en el seguro de paro: más de 50 %.

Hemos mantenido reuniones en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en las que participó la subdirectora nacional de Trabajo, doctora Elena Grauert. Queríamos tener una reunión a nivel general del Grupo 13, pero por la pandemia mantuvimos reuniones por sectores, es decir, del transporte suburbano, interdepartamental, urbano y del taxi.

Aunque se está evaluando que esta situación, será por corto tiempo, y hay algunas empresas que ya están diciendo que, probablemente, no todos los trabajadores se van a reintegrar a sus puestos. En el sector urbano tenemos el gran problema de los guardas, puesto que a raíz de una reestructura que se hizo a partir de 2017, con la Intendencia, se fue achicando el porcentaje de trabajadores en ese puesto. A pesar de la demanda que tiene el transporte, que ha subido entre 10 % y 15 %, no vemos que haya un proceso de reincorporación de trabajadores a la plantilla.

En cuanto a la salud, se han elaborado protocolos de prevención para los sectores de transporte suburbanos y urbanos; en este último es más complicado cumplirlos. Por ejemplo, la distancia social no se puede cumplir en las horas pico, pues casi completamos los coches y algunas empresas no han reforzado con otras unidades. No hay alcohol en gel casi en ningún coche, salvo alguna excepción; o sea que no se está cumpliendo con esa disposición, que es también para cuidar al usuario.

Hay que tener en cuenta que en este proceso nuestro sector fue uno de los que no pudo parar, como el de la salud o el de la policía; por esta razón, hemos venido a pedirles que nos incluyan en ese seguro especial de enfermedad profesional. Creemos que estamos muy expuestos, a pesar de que bajó el número de pasajeros. Estamos llevando y trayendo un promedio de ciento cincuenta o doscientas personas por jornada en cada

turno. Es nuestro trabajo y estos son los riesgos que enfrentamos, como sucede en otros sectores.

Hemos venido a plantear esto porque creemos que es justo. Si bien en el transporte no hemos tenido muchos compañeros infectados, sería bueno que en el caso de que hubiera alguno, le correspondiera ir al Banco de Seguros del Estado y no a Disse, porque va a perder mucho menos dinero.

La vacunación es importantísima para nosotros. Ante la exposición que tenemos, nos interesa que nos tengan en cuenta en el cronograma. Hoy están los móviles de vacunación que irían a los terrenos, a las empresas, a Tres Cruces, a las terminales a partir del 25 de mayo, y queremos hacer la gestión porque, así como se nos dijo que era obligatorio para los trabajadores usar el tapabocas -en lo que estamos de acuerdo-, este es un tema de salud, no una norma laboral, y todos estamos expuestos. Si los trabajadores estamos expuestos, lo está el usuario, la población en general. Nos ayudaría mucho que existiera la obligatoriedad, porque ya se explicó la gravedad de la pandemia y tenemos claro que tenemos que usar tapabocas. En los supermercados permiten entrar solo de a cuatro o cinco personas, con tapabocas, y con ciertas normas de prevención. Creemos que quizás no se ha tenido en cuenta la importancia que tiene el transporte y que, a pesar de que se hicieron los protocolos, la gente no tuvo mucha información al respecto. Después de un mes de instalada la pandemia se empezó a hablar de esto y los trabajadores y los usuarios andaban sin nada, expuestos totalmente. El presidente de la Cámara del Transporte decía en ese momento que no era necesario el tapabocas; inclusive, había empresas que no lo estaban utilizando. Cuando hicimos la reunión en la Intendencia por este tema, lo exigimos.

Básicamente, nuestro planteo tiene que ver con la vacunación, con que se nos contemple en ese seguro especial y, si es posible, que se establezca la obligatoriedad de usar tapabocas para todos los que están en plataforma, trabajadores y usuarios. Creemos que es importante; ahora tenemos tapabocas para proporcionar a los usuarios que no los tengan.

Estamos haciendo una especie de ronda: fuimos al ministerio y vinimos a la Comisión a plantear este tema, porque si bien hay un protocolo, no existen controles. La Intendencia dijo que iba a controlar el uso de tapabocas por parte de los trabajadores, pero no tenemos controles de la desinfección en las puntas ni del alcohol en gel. Prácticamente estamos echados a la suerte de lo que puedan hacer las empresas.

Por otra parte, a raíz de la situación económica, solicitamos que se reuniera el Grupo 13 en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para hacer una extensión del convenio salarial que se nos venció el 31 de marzo. Ahora prácticamente no tenemos convenio; tampoco tenemos ningún lineamiento por parte del Poder Ejecutivo. Nos preocupa que no se pueda crear un ámbito, una mesa en la que podamos plantear problemas importantes.

SEÑOR DUARTE AMARO (José Luis).- Ya hemos planteado los reclamos del sector en general, pero también nos gustaría traer algo en carácter de denuncia que, si bien atañe al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, también tiene que ver con la inseguridad del sector a la hora de salir a trabajar, y esto involucraría también a otros actores.

Hemos visto con preocupación y denunciado a los ministerios correspondientes incumplimientos en cuanto al trabajo. Me refiero específicamente a choferes micreros de larga distancia. Ya hicimos las gestiones correspondientes y se denunció a las empresas Turismar, Núñez y Cynsa, Posada -de Rivera-, Rutas del Sol y Nossar, porque todos los

días están saliendo choferes micreros a hacer larga distancia, o sea, a realizar recorridos mayores a 110 kilómetros. Nosotros tenemos convenios a nivel del Subgrupo 02 y bipartitos en los que esto está expresamente prohibido. Lo están haciendo para ahorrar, y así se pone en riesgo, a nuestro criterio, la salud del pasaje y de los trabajadores. Son bastante comunes los desvanecimientos; no se ve todos los días, pero se da, y el guarda es el que mantiene seguros al pasaje y a la unidad cuando un compañero se siente mal. Pero cuando un chofer sale de micrero se tiene que encargar tanto del pasaje como de la encomienda, otro de los rubros que las empresas no vuelcan en los números a la hora de hablar de la baja del sector. Estamos viendo esto con bastante preocupación.

También nos preocupan los horarios pico. Si bien se dan mucho menos, ocurren los domingos de noche y los viernes. Los que hacen horarios de corrido toda la semana ven aglomeración en nuestras unidades, muchas veces en recorridos cortos de no más de 50 o 60 kilómetros. Hemos visto publicaciones en las redes sociales -es lo más común-, que muestran que la gente va parada. La última que lo vi fue de Castillos a Chuy, que es un recorrido bastante largo. Eso también causa demoras en el cumplimiento del horario de la unidad.

Quería comentarles esta situación y decirles que ya la planteamos en los ministerios de Transporte y Obras Públicas, y de Trabajo y Seguridad Social, por el incumplimiento a la hora de ejecutar las jornadas laborales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la comparecencia de la delegación; hemos escuchado atentamente y hemos tomado nota.

Con respecto a lo que dijo el señor Burguez sobre el uso del tapabocas, al inicio, no era obligatorio. Ahora su uso es aconsejado en prácticamente todos los espacios comerciales. Sin duda, la inquietud es de recibo y es importante que ya la hayan planteado. Nosotros la estudiaremos y haremos los planteos que correspondan.

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo Ramón).- Con respecto a la representatividad del transporte urbano, ¿se refieren a Montevideo? ¿Qué nivel de representatividad tienen en el transporte urbano de los departamentos del interior, que no en todos los casos -por ejemplo en Salto, de donde yo soy- es público? ¿Tienen contempladas a esas colectividades?

SEÑOR BURGUEZ (Martín).- Pertenezco a Ascot (Asociación Sindical de Cooperativistas y Obreros del Transporte), que representa a todo el sector urbano, sobre todo de Montevideo. Representamos a UTC (Unión de Trabajadores de Cutcsa), a Ascot y a Sodec -que es el sindicato de COME-, y a las cooperativas Coetc y UCOT en lo urbano.

SEÑOR DUARTE AMARO (José Luis).- El Subgrupo 02, interdepartamental, representa a los urbanos del interior; a los interurbanos del interior, que son los que se mueven entre departamentos y no tocan Montevideo; a los internacionales, y a los de turismo. Eso es lo que atañe a la coordinadora del interdepartamental.

En cuanto a la representatividad, nosotros llegamos adonde tenemos los gremios armados y formados. Hemos tenido consultas de los urbanos de Salto y estuvimos a la orden para cualquier reunión con ellos, pero no se han concretado más que llamadas telefónicas de algún compañero. Como mencioné, por lo general, atendemos y representamos en sitios donde tenemos gremios constituidos y armados.

SEÑOR ABT (Andrés).- Es un gusto recibirlos.

Quería consultar cuántos trabajadores y trabajadoras están viviendo esta situación que nos relatan. Mencionaron que aproximadamente un 50 % se encuentra en seguro de paro. ¿De qué número estamos hablando en total?

SEÑOR BURGUEZ (Martín).- En todo el transporte tenemos a unas cinco mil personas, entre urbanos, suburbanos e interdepartamental. En el sector urbano hay mil y pocas; en el interdepartamental, aproximadamente mil, mil quinientas, y en el suburbano, entre tres mil quinientas y cuatro mil. Es el 50 % del total.

En las empresas del interior es un poco más difícil saber; no tenemos los números exactos, pero el porcentaje es un 50 % del total. En el urbano es más fácil porque tenemos a las tres empresas, y en el suburbano, donde están Pando, Casanova y Copsa, entre tres mil quinientas y cuatro mil personas.

SEÑOR DUARTE AMARO (José Luis).- Para complementar la información, quiero decir que la semana pasada recibimos la noticia de que en el taxi son más de dos mil personas las que están hoy en el seguro de paro. Por eso, hablamos de cinco mil trabajadores y se incrementa la cifra que acaba de dar el señor Martín Burguez. En el último mes, pasaron más de dos mil personas del taxi al seguro de paro.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Quiero saludar a la delegación. He escuchado atentamente su participación y, en realidad, la mayoría de los reclamos que hacen son absolutamente de sentido común. Creo que la Comisión debería hacer suya la preocupación y trasladarla a las autoridades correspondientes.

Lo que se señalaba en cuanto a que no se está obligando el uso de tapabocas en los viajes de larga distancia nos dejó muy preocupados. La larga distancia es un elemento clave para generar posibilidades de contagio. El uso del aire acondicionado es controversial respecto a si genera o no condiciones propicias para la diseminación del virus. Parece absolutamente razonable que se use un criterio muy estricto en cuanto al uso de tapabocas en ese tipo de traslados.

Lo que señalaban en cuanto a su condición de trabajadores en riesgo también parece muy razonable; creo que debemos hacer algo para que se contemple su situación.

No entendí bien lo que señalaban con relación al aumento de marzo que no se había hecho efectivo. Supongo que ese aumento está condicionado a un convenio que se realizó en su momento. ¿Cuál es la propuesta que las empresas les hacen al respecto? Porque el convenio hay que cumplirlo.

Sí escuché atentamente que señalaban la posibilidad de que el aguinaldo se pagara en cuotas, pero ¿cuál es la propuesta con relación a ese aumento? ¿Y cuál es su valor? Creo que dijeron que era un 5,05 %, pero desearía corroborarlo.

La pregunta concreta es qué pasa con el aumento y cuándo se haría efectivo, sobre todo en momentos en que hay una situación inflacionaria compleja que nos afecta a todos, pero más a los trabajadores con sueldo fijo.

SEÑOR DUARTE AMARO (José Luis).- En lo que tiene que ver con el uso de tapabocas en los ómnibus de larga distancia, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ya nos respondió que no será obligatorio, aunque sí están sugiriendo a las personas que van a viajar que lo usen. De ahí viene nuestra preocupación.

En lo que tiene que ver con el aumento, las empresas del sector interdepartamental, representadas por Anetra, en el día de ayer dijeron que no lo pueden pagar y que están gestionando un fideicomiso financiero. Ellos hablan de una demora de cuatro a seis

meses. Inclusive, eso es para cubrir los meses de marzo, abril y mayo. De ahí para adelante, no saben cómo lo van a pagar. Esa es la preocupación que nos trasladan.

También hablaron de pagar el aguinaldo en cuotas, de la suspensión de licencias y de que después del seguro de paro no saben cuánta gente pueden llegar a reintegrar. De ahí surge nuestra preocupación, porque tenemos a más de mil compañeros en el seguro de paro, la mayoría de los cuales no saben qué va a pasar después de que termine. Nosotros estamos en un sistema de seguro de paro de cuatro meses por baja producción, que se puede hacer rotativo. Algunas empresas han logrado concretar con los gremios este régimen de rotación durante el lapso que dure el seguro de paro. La mayoría de las empresas no lo hizo así: nos mandó al seguro de paro los cuatro meses enteros y después de junio no sabemos qué va a pasar. Estamos tratando de negociar para que se rote. Ya llevamos casi dos meses en el seguro de paro y por ahora la rotación no se ha concretado.

En cuanto a lo del fideicomiso financiero, todo va a depender de que se lo den. Entonces, en ese sentido, realmente estamos en una situación complicada.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- ¿Es la misma situación con relación a los aumentos en el transporte urbano?

SEÑOR BURGUEZ (Martín).- No; inclusive, las empresas que tienen urbanos y también suburbanos, como Cutcsa, Coetc y UCOT, pagaron los aumentos.

En nuestro caso, era un 2,5 %, porque no teníamos recuperación, la recuperación ya la habíamos tenido en setiembre del año pasado, y cumplieron con el aumento. Las que no cumplieron en el sector suburbano fueron Tala Pando, Casanova, Copsa y algunas empresas del sector interdepartamental.

También queremos agregar que, aunque solo un número acotado de compañeros pudo participar de esta reunión, lo que expresamos acá abarca también a todos los sectores de la Unott, al taxi y, por supuesto, al sector suburbano, que iba a estar representado por un compañero que se sintió mal y no pudo participar.

Queremos que también se involucre al taxi que, si bien acá no está representado, tiene sus problemas.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Nos sumamos a las palabras del señor diputado Varela Nestier y quedamos muy preocupados luego de oír que las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas les han manifestado que no habrá obligatoriedad en el uso del tapabocas; precisamente, donde tiene que haber mayor control es en el transporte de larga distancia, por la cantidad de horas que los usuarios de ese servicio están dentro del coche.

Yo soy uno de los usuarios de ese servicio. Estoy en el coche unas dos horas o dos horas y quince minutos. En la empresa en la que viajo es obligatorio usar el barbijo. Si el usuario no tiene, la empresa le entrega uno.

Quedamos preocupados por este tema. Vamos a proponer que se mande una nota al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y al presidente de Anetra, al señor Salgado, para tener una respuesta rápida para este tema, ya que -reitero- donde más se necesita el uso del tapabocas es, precisamente, donde más horas están en contacto los usuarios entre sí y con el trabajador, que es en los traslados de larga distancia.

También proponemos el envío de una nota al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a los efectos de que sean incluidos ustedes dentro del seguro especial de salud que ya votamos en el Parlamento, porque también están en riesgo. Como bien dijeron,

aunque solo hay un trabajador enfermo, están en la primera línea de contacto con usuarios y eso es lo que nos motiva a efectuar la solicitud.

Entonces, presidente, si los compañeros están de acuerdo, podemos redactar las notas referidas porque se trata de temas de salud y no podemos esperar la comparecencia del señor ministro de Transporte y Obras Públicas ni del presidente de la Anetra, que también imagino estará dentro de las propuestas del presidente de la Comisión, a fin de abordar estos temas puntuales.

SEÑOR BURGUEZ (Martín).- Queremos mencionar otro tema, no con ánimo de que sea tratado ahora, sino para dejar abierta la puerta: tenemos importantes inconvenientes en cuanto a la renovación de la libreta de conducir, lo que hace a la salud de los trabajadores a nivel general, pero más que nada a aquellos compañeros que ya tienen más edad. Muchos compañeros tienen dificultades para renovarla y, si lo consiguen, es por un plazo corto, porque tienen problemas como diabetes o presión, por ejemplo. Son temas que están vinculados a la tarea que realizamos diariamente.

Si bien este es un asunto para hablar con más detenimiento, queremos decir que en algún momento vamos a tener que empezar a conversar sobre las enfermedades relacionadas con las tareas que realizamos. Antes había una bonificación de las empresas: cada seis años se bonificaba un año de trabajo. Al fin de su vida laboral, los compañeros podían retirarse dos o tres años antes de llegar a los sesenta años. Eso era importante en ese entonces y con más razón lo es hoy, pues se está hablando de que quizás aumente la edad de retiro, y podemos afirmar que quienes hoy oscilan entre los cincuenta y cinco años y los sesenta años están padeciendo estas dificultades. Quizás habría que recabar datos del Banco de Previsión Social y del Banco de Seguros del Estado. Se nos está complicando porque hay trabajadores que no obtienen la libreta y, al no llegar a un porcentaje de incapacidad que les permita acceder a una prejubilación, el Banco de Previsión Social los certifica por un tiempo. Entonces, el Banco de Previsión Social te manda a trabajar, pero vas a la empresa sin libreta; entonces, te dicen que no tienen puestos de trabajo donde puedas desempeñarte que sean compatibles con tus problemas de salud y, así, quedás en medio de la nada, sin trabajo y sin una ayuda del Banco de Previsión Social, sin una prejubilación o lo que sea.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas agradece la presencia y las explicaciones brindadas por los representantes de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte.

Como decía el señor diputado Tierno, tendremos en cuenta las propuestas y tramitaremos las notas que correspondan, para plantear las inquietudes manifestadas.

(Se retira de sala la delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte)

—El señor diputado Tierno propuso el envío de dos notas: una al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y otra al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Creo que corresponde que la Comisión decida si vamos a enviar esas notas.

También se propone la invitación de Anetra a la Comisión.

(Diálogos)

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

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresa a sala una delegación del Sindicato Único del Transporte de Cargas y Ramas Afines, Sutcra)

—La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación del Sindicato Único del Transporte de Cargas y Ramas Afines, integrada por los señores Ricardo Aloy, Marcelo Luzardo y Marcos Lombardi.

SEÑOR LOMBARDI (Marcos).- Queremos agradecer a la Comisión por recibir a nuestro sindicato.

Esta no es la primera vez que venimos por el Sistema Integral de Control de Transporte de Carga (Sictrac). Desde hace muchísimos años venimos planteando la necesidad de tener una regulación en el sistema del transporte de carga que beneficie a las tres partes involucradas: a los trabajadores –a los que representamos-, a los empresarios y al gobierno. Los tres actores involucrados se verán perjudicados si el Sictrac no se sigue desarrollando como se venía implantando.

Este tema es bastante viejo; no nos acordamos de cuándo planteamos por primera vez que el sistema de transporte necesitaba tener una regulación en el país, pero sí tenemos presente cuándo se empezaron a firmar los acuerdos que dieron nacimiento a lo que después fue el Sictrac. Creo que allá por 2016 o 2017 se firmaron algunos acuerdos con la patronal, con el sector empresarial y con el Ministerio de Trabajo y Seguridad social, principalmente, para establecer las normativas necesarias para comenzar con el control del transporte de carga.

Después, fuimos agregando al sistema algunos elementos que para nosotros son fundamentales, y se fue incorporando tecnología. El sistema funciona a través de una maquinita que se instala en el camión y permite controlar la carga; quién es el trabajador a cargo; la hora a la que ingresó y a la que culminó su tarea, y las horas de continuidad en su labor, algo fundamental para nosotros. Para contar con esa maquinita, se deben tener determinados permisos a nivel empresarial, que es necesario documentar para poder circular con carga; por ejemplo, que el camión está en buenas condiciones; el pago a la DGI y el BPS, etcétera.

Se fue incorporando todo, y en diciembre del año pasado se logró firmar lo que entendimos era la última parte de la implementación del Sistema, que daba pie a que el gobierno tuviera un control y un mecanismo de sanciones para aplicar a quienes no cumplieran con la instalación de la maquinita. Entonces, mediante un cronograma que se fue cambiando en varias oportunidades por distintos motivos, se daba fecha -dentro de un plazo que terminó en febrero de este año- para la instalación del sistema. Eso se firmó en diciembre, pero no se aplicó nunca, por el cambio de gobierno.

A partir de algunas declaraciones públicas del actual ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Luis Alberto Heber, y del director designado –quien todavía no había asumido- en el sentido de que no estaban de acuerdo con el sistema y que debía revisarse a través de una comisión, nos comenzamos a preocupar. Entonces, solicitamos una reunión con el señor ministro apenas asumió, porque nos parecía poco ético pedirla en el desarrollo de la transición. El señor ministro nos concedió la entrevista y nos informó que no estaba en desacuerdo con que hubiera un control en el sistema del transporte de carga, pero le parecía que el llamado a licitación para la instalación de las maquinitas no era muy transparente. Nosotros le dijimos que somos ajenos al llamado a licitación y a quiénes participan, y que si se entiende que hay un problema administrativo que se debe investigar, no estamos en desacuerdo, pero que nos pareció que no debió suspenderse la implementación del Sistema por un decreto del 1º de abril del Consejo de Ministros, firmado por el señor presidente de la República.

Eso nos pareció totalmente contradictorio por dos o tres motivos. Por un lado, significa un retroceso importantísimo para la sociedad uruguaya, porque de tener un sistema que iba a regular la carga, los horarios de trabajo y los aportes que hacen al Estado las empresas, se pasa a no tener nada. Digo esto porque una suspensión nunca tiene fecha límite; se puede levantar mañana como dentro de diez años. Insisto: en momentos en que se dice que es prioritario para el Estado trabajar de forma austera, todo esto nos pareció muy contradictorio.

Pero la medida fue reafirmada en las últimas declaraciones del señor presidente Luis Alberto Lacalle al fundamentar la suspensión del Sictrac. A nosotros nos parece contradictorio que se permita evadir una cifra astronómica de alrededor de U\$S 500.000.000 anuales. Es una cifra inimaginable para los trabajadores. Quizás para el Estado sea poca plata, pero para nosotros es una cifra impresionante, y esos recursos se podrían utilizar en estos momentos para atender la pandemia ocasionada por el Covid- 19 que es algo totalmente inesperado, o en otros rubros.

Luego de la reunión con el señor ministro y después de que se firmó el decreto, entendimos que debíamos hacer un recorrido para denunciar esta situación, porque es totalmente perjudicial para los tres sectores que mencioné hoy. Creo que el gobierno está dando un mensaje equivocado a los empresarios al suspender la implementación del Sictrac, porque es como dar permiso a los que evaden para que sigan haciéndolo. Y, por otro lado, el mensaje que se da a quienes están pagando en regla sus impuestos y el salario que corresponde a los trabajadores es que si otros no pagan, ellos tampoco tienen por qué hacerlo. Lamentablemente, para muchos las crisis son oportunidades de lucrar más.

Como trabajadores, estamos enormemente preocupados porque sin el Sictrac no va a haber el control de las horas reales de trabajo, de si el trabajador que figura en el camión es el que realmente está trabajando, etcétera. Como denunciemos en muchas oportunidades, figura José Rodríguez manejando un camión y sucede que es otro el trabajador que lo está haciendo, y no sabemos siquiera si tiene libreta de conducir. En el interior suceden mucho estas cosas. Los vehículos no van a tener el control que entendemos pertinente no solo para la seguridad laboral del trabajador, sino para la seguridad de cualquier transeúnte y persona que maneje un vehículo en la ruta. Los accidentes que muchas veces se dan por fallas mecánicas o por errores humanos no perjudican solo al que va manejando, sino a un tercero.

Nos preocupan mucho todas estas cuestiones. Creemos que podría haberse hecho la investigación administrativa en cuanto a la adjudicación de la licitación de las máquinas sin suspender la implementación.

Tampoco era oro todo lo que brillaba. Si bien luego de muchos años de trabajo, de lucha de los trabajadores y mucho diálogo se logró implementar el Sictrac, todavía le faltaba mucho y estaba en pañales. Tenemos entendido que ni siquiera se había colocado en el 15 % del total de la flota. Entonces, hay un trabajo muy importante para desarrollar.

Una cuestión que nos trasladó el señor ministro y nos preocupó fue que él entendía que había nuevas tecnologías mucho mejores que la que se había implementado en ese 15 %. Eso nos hizo entender que quizás llamarían a otra licitación y comenzaría todo de cero. Si es para mejorar, bienvenida sea la tecnología, pero creemos que no era necesario interrumpir el sistema para implementar otro mejor.

SEÑOR ALOY (Ricardo).- Marcos ya expresó claramente los detalles del sistema de control. Yo me voy a detener en los aspectos contradictorios de lo que el Poder

Ejecutivo manifiesta públicamente. Se dice que se detiene la instalación del equipo debido a la preocupación por las pequeñas y medianas empresas, pero hay un detalle que no es menor. No creo que el problema sean las pequeñas y medianas empresas, sino las grandes, principalmente, los cargadores, que son los que regulan las tarifas del transporte de carga.

Otra cosa contradictoria es que se habla del cuidado de la salud de nuestro pueblo, pero eso no se ve reflejado en el transporte. El sector del transporte internacional ha trabajado con total normalidad y sin ningún cuidado especial. En algunos casos, debimos exigir a las empresas los cuidados básicos recomendados por la Organización Mundial de la Salud y el Ministerio de Salud Pública.

Nos preocupa que se frene la instalación de un equipo que nos permite conocer la información real para discutir todas las cuestiones. Hoy no solo aumentó la evasión, sino los accidentes en el transporte de carga. Se los denominan accidentes de tránsito pero, como denunciarnos infinidad de veces, son accidentes de trabajo; todo deriva del exceso de la carga horaria, por la forma de pago.

El tema es muy amplio, pero, como bien decía Marcos, todo se ha planteado formalmente en distintas instancias desde hace mucho tiempo. Por lo tanto, creo que de ahora en más solo restaría trabajar con transparencia y responsabilidad sobre el tema, porque lo que se está planteando no es menor.

Muchas gracias.

SEÑOR LUZARDO (Marcelo).- Nosotros intentamos que el nuestro sea un sindicato responsable, ya que nuestra actividad repercute en la sociedad, dado que se lleva adelante en las rutas o en las calles. Ya lo dijo Ricardo Aloy, pero quisiera acentuar un poco más ese punto: más allá de que acá hay un montón de actas que refieren a la cantidad de accidentes que hay en nuestro sector, tenemos que decir que las formas de pago que hoy se aplican alteran directamente la profesionalidad del conductor. Muchas veces, el conductor es juzgado por lo profesional, pero no en su actividad, y es su propia actividad la que lo lleva a ser irresponsable. Y ahí aparecen los grandes números, que representan la cantidad de accidentes causados por camiones y que son extremadamente preocupantes, más allá de todo lo manifestado por mis compañeros, que pasa hasta por lo económico.

Creemos que una actividad tan importante como la que nosotros llevamos adelante, que es la movilidad del país, tendría que estar regulada y controlada. Hasta ahora, con lo que contábamos anteriormente, no hemos podido llevar adelante los controles adecuados. No hay herramientas que permitan los controles ni por parte del sindicato ni, muchas veces, por parte del Estado, por las características de nuestra actividad. Hay trabajadores nuestros que están perdidos en el medio del campo. Hace un año hubo un accidente de dos trabajadores menores de edad, manejando un camión. Esas cosas son comunes en nuestro sector. En ese caso, dos camioneros se dieron de frente, pero podrían haber agarrado a una familia, como pasó en la rambla. Me refiero al accidente en el que un camionero, que estaba trabajando desde el día viernes, el domingo aplastó a una mujer embarazada. No quiero ser trágico, pero esas cosas son habituales; muchas veces eso no se sabe, porque no se consideran accidentes de trabajo, sino de tránsito. Pero nosotros sabemos que son accidentes de trabajo causados por un montón de irresponsabilidades que se juntan y generan este caos. Muchas veces, esto no es visible, pero está ahí. Creemos que es fundamental que se desarrolle el Sictrac u otra forma de regulación, por todo esto y por mucho más.

Muchas gracias.

SEÑOR TIERNO (Martín).- En primer lugar, quiero saludar a la delegación; son viejos conocidos de la Comisión.

Como bien dijeron, este tema no es nuevo, sino que viene desde hace muchos años, pero en el período pasado se había logrado lo que ustedes y también la ITPC (Intergremial de Transporte Profesional de Carga) venían solicitando desde hacía mucho tiempo, tanto al Ministerio de Transporte y Obras Públicas como al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que es la instalación de un sistema de control de carga.

La licitación de la que ustedes hablaban y a la que hizo referencia el ministro pasó por diferentes etapas, porque se presentaron recursos, todos los cuales resultaron favorables al Estado uruguayo. Por eso, se siguió adelante y se empezó a implementar.

Luego de leer la versión taquigráfica de la sesión a la que concurrió el sector empresarial del transporte, en el período pasado, cuando estábamos tratando este tema, me queda claro que lo que no se quiere regular es el horario de los trabajadores; no es la carga ni por dónde transitan estos camiones, sino el horario de trabajo, que es lo que lleva a esas situaciones que ustedes plantearon y que nadie quiere, pero que, lamentablemente, suceden y van a aumentar, porque la carga seguirá acrecentándose. Quienes transitamos por las carreteras durante todo el año ya hemos visto el aumento del transporte de cargas. No sé si se volvieron a cargar los pinos que iban a China o se están acopiando en algún lugar cercano a la capital, pero en la Ruta N° 5, cada dos o tres minutos vemos pasar camiones que llevan carga de pinos; ni qué hablar de la madera que se lleva a las empresas instaladas en nuestro país dedicadas a la producción de pulpa de celulosa. Y el transporte de carga se incrementará por dos proyectos que se están llevando adelante en nuestro país, en la zona de la que somos oriundos los diputados Irazábal y quien habla: las obras del ferrocarril central y de UPM. Todo lo que lleva UPM y lo que llevará no solo para la construcción, sino también cuando se hagan las instalaciones para procesar la pasta de celulosa, va a salir del puerto de Nueva Palmira o del Puerto de Montevideo hacia la zona centro. O sea que habrá un flujo mayor al actual, porque el transporte se ha reactivado y está casi en la normalidad- .

Este es un tema grave. Vamos a esperar a que venga el ministro para escuchar lo que tenga para decirnos, pero me parece grave que se haga referencia a un llamado a licitación que -reitero- pasó por todos los procesos; los recursos que se presentaron también pasaron por todos los procesos y se falló a favor del Estado.

Les agradezco la participación. Si bien habíamos escuchado al ministro, nos llamó la atención el decreto del 1º de abril, por el que se suspende la implementación del Sictrac.

Saludo la iniciativa del diputado Olmos, que hizo un pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el que detalla un montón de cuestiones relacionadas con este Sistema. Si ustedes no lo tienen, sería bueno que se lo hiciéramos llegar, porque es un pedido de informes muy ordenado para conocer no solo lo relativo al Sictrac, sino otras cuestiones relacionadas con la carga.

SEÑOR LOMBARDI (Marcos).- Reitero nuestro agradecimiento. Hemos pedido oficialmente si pueden hacer llegar esa documentación al sindicato, porque sería importantísimo contar con ese material.

Durante el período transcurrido entre que solicitamos la reunión y este momento -alrededor de quince días; sabemos que pasó ese tiempo por esta situación especial que se está viviendo en el país; no estamos haciendo un reclamo- sucedieron cosas nuevas.

El diputado Tierno mencionó el puerto de Nueva Palmira. Precisamente, en Nueva Palmira y en otros puertos, todos los días suceden cosas nuevas. Entendemos que hay

un trabajo descoordinado, que genera que los trabajadores se aglomeren. Hoy esto es importante por el Covid- 19, pero también se daba desde antes; o sea que con pandemia o sin pandemia el puerto de Nueva Palmira tiene poca seguridad laboral y condiciones laborales poco adecuadas para los trabajadores. No cuentan con un lugar para higienizarse; hay tres baños químicos para una cantidad de trabajadores que supera los dos mil por día.

El tránsito se hace muy lento, porque cuando ingresan los camiones se hace, por ejemplo, un calado del grano que lleva; si el grano está húmedo, el camión tiene que esperar más de lo normal; si el grano no es de la calidad que se necesita para ese embarque, el camión tiene que quedar esperando. Pasa que un camionero descarga enseguida, pero otros tienen que quedarse dos o tres días esperando en el puerto.

Más allá de que nosotros defendemos el salario del trabajador y reclamamos que esas horas se les paguen de alguna forma –no hemos tenido respuesta al respecto-, estamos viendo que los compañeros trabajan en malas condiciones y no tienen un lugar físico para descansar. Debemos recordar que en esa situación el compañero descansa mal y después tiene que volver con el camión vacío al lugar del que partió. Quiere decir que tiene que seguir trabajando las horas que sean necesarias.

Esto es una muestra de lo que significa la mala coordinación en el trabajo y los distintos intereses que se ponen sobre la mesa por parte de los empresarios cuando no quieren discutir las horas de trabajo. Es lógico que no quieran discutir sobre eso; si les pagaran todas las horas de espera más las horas de trabajo, las horas de mal descanso, más los viáticos que les corresponden, los compañeros trabajarían por un sueldo relativamente bueno. Hoy no están trabajando por un buen salario.

Nosotros estamos denunciando esos problemas en Nueva Palmira. Una delegación de compañeros irá hasta allí para conversar y ver cuáles son las necesidades de los trabajadores, porque estamos preocupados por la seguridad de los compañeros. No todas las empresas que llegan a Nueva Palmira ofrecen los elementos de seguridad necesarios para la prevención del Covid- 19. Estas cosas no se notaban antes de la pandemia, pero ahora sí. Por eso decíamos que en este período surgieron cuestiones nuevas. No queríamos irnos sin informar esa situación.

Muchas gracias por escucharnos.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Escuchando la intervención del integrante de la delegación, me surgen preguntas.

Si no me equivoco, hay una flota de camiones que depende de la ANP, que iba a ocuparse de los baños, a fin de mejorar las condiciones de los trabajadores cuando deben esperar para ingresar con su carga al puerto. Conocemos esa zona; fuimos en el período anterior, en época de zafra. Inclusive, recorrimos algunas de las terminales que están allí.

La primera pregunta es si el ordenamiento y la mejora de las condiciones para los trabajadores durante la espera corresponde al puerto.

La segunda es con respecto a la pérdida de US\$ 500.000.000 a la que ustedes hicieron referencia. Yo tengo claro de qué se trata, pero para que quede constancia en la versión taquigráfica y les quede claro a los compañeros de la Comisión, me gustaría que explicaran, *grosso modo*, de dónde sale esa cifra.

SEÑOR ALOY (Ricardo).- La situación del puerto de Nueva Palmira es la misma que la del puerto de Montevideo al día de hoy.

El estacionamiento tiene capacidad para más de cien camiones. La cuestión es que la capacidad de descarga es de treinta camiones. Hemos hecho un análisis, y conversamos con los compañeros y con actores de otros sectores del puerto, de calado y pesado, que serían los que tendrían que coordinar las descargas, dando prioridad a la semilla que corresponda, de manera que no se produzca aglomeración de compañeros. Esto es histórico, siempre ocurrió; las denuncias sobre la situación del puerto y la explanada la hemos presentado infinidad de veces. Hoy la preocupación y el riesgo son mayores por la pandemia. Se habla de que no debe haber aglomeraciones, pero eso no es lo que sucede en el puerto; sigue pasando lo mismo.

Una posible solución pasaría por los sectores de calado y pesado. Los dueños de la mercadería deberían coordinar qué carga necesitan o cuál es la prioridad, de manera de establecer un orden para la descarga, a fin de evitar que estén todos amontonados. Como bien decía Marcos, hemos hablado con compañeros que se quedan esperando veinte horas o más en el puerto; llegan camiones con semillas, a los que les dan prioridad, y los demás quedan esperando quince, veinte o más horas.

En el puerto nos decían que la solución no pasa por poner más baños o mejorar las condiciones en la explanada, porque quizás los hagan esperar más tiempo o envíen más camiones. Este es un problema que debe atender el sector de calado y pesado. Estamos hablando de las empresas que depositan -los depósitos, los silos- y de los dueños de las chacras que envían directamente al puerto, y eso les permite, por lo que nos comentan, alguna facilidad o mejores condiciones para evadir algunos aportes; si llevan su carga directamente al puerto el costo no es tan alto, ya que el precio está regulado por ellos mismos, por tonelada de carga. Entonces, el camión queda en espera, sin costo ninguno, y al chofer no se le cumple con el convenio. Eso es lo que pasa.

Hay que ajustar por el sector del calado, pesado y el dueño de la mercadería; es hacia ahí que tenemos que apuntar para comenzar a funcionar con un plan de trabajo seguro.

SEÑOR LUZARDO (Marcelo).- Para responder digo que, dentro de lo complejo, la cuenta es sencilla de hacer.

No tengo las últimas cifras, pero antes del aumento del salario el importe por los aportes al BPS era de unos \$ 19.000 por 35.000 trabajadores que se desempeñan en el sector. La masa salarial del trabajador está en \$ 34.000; en aquel momento, \$ 31.000. Esa cifra nos da una diferencia bastante importante en lo salarial, porque si hay una subaportación y empresas en el sector que cumplen con los convenios colectivos que pagan entre \$ 50.000 y \$ 70.000 de salarios, si los aportes ascienden a \$ 19.000, hay una cifra bastante separada de la realidad.

La situación del trabajador en zafra, por ejemplo, en Nueva Palmira, es difícil de explicar a quienes no son camioneros. Pero en una zafra un camionero está treinta días arriba de un camión durmiendo, comiendo, viviendo, y sin apartarse de la máquina porque es el responsable de toda la máquina. Si el camión está en un estacionamiento y mientras el camionero se va le roban una cubierta, es responsable, y sufre sanciones y hasta despidos. Siempre es responsable de la máquina. Por eso me refiero a la zafra.

El salario del camionero es de los más bajos del sector de manejo, comparado, por ejemplo, con el de un trabajador del transporte de pasajeros, que tiene otras responsabilidades también. Durante diecinueve años fui transportista de pasajeros; cuatro, taximetrista, y hace diez que manejo camiones, y tuve que aprender a manejar nuevamente, porque la tarea de un camionero profesional tiene mucho que ver con la carga que transporta, pues tanto puede transportar una cisterna, grano o carga viva, y

todas esas cargas llevan un manejo totalmente diferente. No obstante, es el sector que menos paga.

El salario de un camionero es de \$1.100 -ocho horas-, y tampoco se cumple. Y a un camionero en zafra, que trabaja treinta días, y tiene el viático de \$ 260 por permanecer veinticuatro horas en un camión, con sus viáticos pagos, con las horas de pernocte y simple presencia, el salario le queda en un poquito más que el jornal dividido entre ocho horas. En estado normal, un camionero que trabajando en una zafra, maneja doce horas, con su simple presencia y pernocte de ocho horas, estaría cobrado unos \$ 120.000 en la mano. Parece una cifra exorbitante, pero quisiera poner a un trabajador en la misma situación, a la orden durante veinticuatro horas. Pensemos, por ejemplo, en un acomodador de góndolas -no digo que no sea una tarea importante- que debe permanecer y hasta dormir en el supermercado durante todas esas horas, y saquemos la cuenta de cuánto gana.

En el sector no hay salarios superiores a \$ 50.000, y con sus evasiones, no aportan por ese monto, pero no hay trabajador que gane menos de ese dinero por estar a la orden las veinticuatro horas. Esa diferencia todavía aumenta porque con evasión pagan la mitad de lo que tendrían que pagar, sin sumar los aportes patronales y todo lo que eso involucra: los aportes del trabajador y el patronal.

Estamos cansados de recibir reclamos de trabajadores que no pueden jubilarse así como también de viudas. Hay que tener en cuenta que por año se matan entre doce y catorce camioneros cumpliendo su tarea. Sumemos a los que quedan lisiados y los que van presos por los accidentes, porque la Justicia no tiene en cuenta que el patrón le dijo al empleado que trabajara veinte horas ni que, como el silo estaba cerrado, este debió que esperar; la Justicia ve las horas que maneja el camionero y, si fueron doce horas y media, va preso por irresponsable.

Entonces, a raíz de las condiciones laborales hay trabajadores presos, y otros que se matan y sus viudas no cobran lo que deben. Hay muchas historias complejas que se fueron sumando debido a estos incumplimientos, hasta llegar hoy a este punto.

Con respecto a la evasión la cuenta sencilla: si se solicita la información al BPS, se verificará que el promedio de aportes no llega a la masa salarial, que pasa a ser hasta ridícula.

La masa salarial del trabajador es importante porque está las veinticuatro horas al servicio del camión, aunque esté en su casa, porque si lo llaman por teléfono, tiene que salir. Esa es la vida normal del camionero, que no es normal, porque si está en un cumpleaños no puede tomar alcohol por si lo llaman para salir a las dos o tres horas. La vida del camionero no es normal para muchos trabajadores.

En algún momento dijimos que tiene que haber una masa salarial, y en los Consejos de Salarios hemos peleado para que sea por días, porque el hombre está los trescientos sesenta y cinco días del año al servicio de la empresa.

Logramos que el trabajador tuviera una masa salarial asegurada porque si lo llaman o no es su culpa porque está las veinticuatro horas a la orden. Pero no se llega a los aportes por la masa salarial; la cantidad de dinero que se evade en el sistema es enorme.

No sé si me expliqué.

SEÑOR PRESIDENTE.- Fue claro.

La Comisión agradece la presencia de la delegación del Sutcra.

Enviaremos las comunicaciones que correspondan para atender los planteos formulados.

(Se retiran de sala integrantes del Sindicato Único de Transporte de Cargas y Ramas Afines)

(Diálogos)

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo Ramón).- Con respecto a la solicitud de informes que hizo el representante, ¿a qué se refiere? ¿A cómo se hizo la contratación del sistema de control o a por qué no se está implementando?

SEÑOR TIERNO (Martín).- Lo fundamental es saber por qué se dejó de aplicar, por qué salió ese decreto de suspensión de la implementación. Como dijeron los visitantes, hay un 15 % que ya tiene la máquina, pero un 85 % que no.

(Diálogos)

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo Ramón).- Me interesa saber si hay dudas sobre cómo se hizo la licitación del Sistema, porque, quizás, ahí está el porqué de la reformulación. Es para no ser injustos, ya que entiendo que es razonable aplazar, pero no indefinidamente.

Quiero saber si la solicitud de información abarca esta cuestión.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la reunión.

≠