



**XLIX Legislatura**

**DEPARTAMENTO  
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 498 de 2021**

S/C y Carpeta Nº 708 de 2020

Comisión de  
Legislación del Trabajo  
y Seguridad Social

---

**SINDICATO ÚNICO PORTUARIO Y RAMAS AFINES (SUPRA PORTUARIO)**

**ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES DE COPSA (ATC)**

**TELETRABAJO**

**Se establecen normas para su promoción y regulación**

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 23 de junio de 2021

(Sin corregir)

**Preside:** Señor Representante Pedro Jisdonian.

**Miembros:** Señoras Representantes Anna Franquez y María Eugenia Roselló, y señores Representantes Felipe Carballo, Daniel Gerhard, Gabriel Otero Agüero y Martín Sodano.

**Delegada de Sector:** Señora Representante Verónica Mato.

**Invitados:** (Por videoconferencia): Por el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPRA), Marcelo Briñon (presidente); Gabriel Argibay (secretario general); Álvaro Reinaldo (coordinador operadores y terminales portuarias), y Martín García (por el comité ejecutivo).

(Por videoconferencia): Por la Asociación de Trabajadores de COPSA (ATC), Alejandro Abal (secretario general), y por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT), Andrés Martínez (presidente).

**Secretario:** Señor Francisco J. Ortiz.

**Prosecretario:** Señor José P. Fasanello.

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

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Habiendo número, está abierta la reunión.

(Se establece la conexión por videoconferencia con una delegación del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines, SUPRA)

—La Comisión da la bienvenida a los representantes del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines, SUPRA. Los escuchamos con mucho gusto.

**SEÑOR BRIÑON.-** Buen día. Muchas gracias por recibir el pedido del sindicato. Mi nombre es Marcelo Briñon, presidente del sindicato portuario. Están conmigo el compañero Gabriel Argibay, vicepresidente del sindicato; Martín García, delegado del sindicato de Montecon, y Álvaro Reinaldo, delegado del sindicato de base de TCP y coordinador del sector de operadores y terminales.

Como dijimos, muchas gracias por recibirnos. El motivo de la solicitud es por el reciente acuerdo entre el gobierno y la empresa multinacional TCP, acuerdo que para nosotros es sumamente negativo, tanto para los trabajadores como para la actividad portuaria en su conjunto. El acuerdo tiene varios aspectos negativos. Para nosotros, es una pérdida de soberanía, de espacios públicos, disminuye el rol de la ANP como empresa del Estado y como garante del equilibrio de la operativa portuaria. Asimismo, va a repercutir negativamente, en un futuro, en la economía del país, al crear un monopolio en el sector de contenedores. Podemos hablar de las tarifas y de otros temas que para nosotros son muy negativos, pero nos queremos enfocar en los temas laborales. Estamos muy preocupados por la posible pérdida de fuentes de trabajo. El sindicato está haciendo sus averiguaciones con respecto a la ilegalidad de estos dos decretos y a direccionar las cargas existentes en el puerto de Montevideo hacia la terminal especializada. Se ponen en riesgo en este caso, en principio, setecientos puestos de trabajo directos, y si hablamos de puestos indirectos, se llega a los mil puestos de trabajo que se ponen en riesgo. Hoy, los trabajadores afectados directamente son los de la empresa Montecon y sus trabajadores tercerizados, quienes tienen un convenio colectivo, estabilidad laboral y un buen relacionamiento laboral con la empresa. Contrariamente a lo que se dice de que con este acuerdo entre el gobierno y la empresa se van a poder crear alrededor de mil puestos de trabajo -como mencionó la empresa en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas-, estamos convencidos de que se van a perder muchos más puestos que los que se puedan crear.

Sumado a eso, también nos preocupa una iniciativa privada a futuro que Montecon ha propuesto a la ANP en cuanto a una terminal especializada multipropósito. Esto sería a futuro, pero si la política para una posible terminal especializada multipropósito en el futuro será la misma que está aplicando este gobierno hoy, entendemos que también se van a ver afectados en el futuro más puestos de trabajo de otras personas que trabajan en otras empresas. Por lo tanto, el tema es más que complejo.

Tampoco es menor -hablando del acuerdo y de la nueva concesión que se le da a esta empresa multinacional- que el gobierno dé una concesión a una empresa de estas características, a cincuenta años, y no le exija tener un convenio colectivo y un buen relacionamiento con sus trabajadores; no lo entendemos. Hoy, el sindicato está discutiendo con esta empresa belga la posibilidad de concretar un convenio colectivo, y la empresa no tiene intención de aseguramiento de jornales, por ejemplo, más allá de los que están establecidos a través de la Ley N° 19.787, que es para el sector de contenedores y establece trece convocatorias mínimas al mes. Como dijimos, en la discusión de este posible convenio, en la que estamos en una etapa final, ni siquiera la empresa accede a un aseguramiento de jornales con un criterio lógico: el pedido del sindicato no es un aseguramiento de jornales mensuales y de estabilidad todo el mes, porque sabemos que la operativa portuaria depende de si hay barcos o no hay barcos en el sector, pero hoy los trabajadores tienen un promedio de entre quince y dieciocho

jornales al mes, y con una perspectiva de un acuerdo para una nueva concesión a cincuenta años, uno quisiera entender que, tomando un criterio lógico, se estaría asegurando trabajo por esa cantidad de años y por lo tanto los trabajadores también. Entonces, por un criterio lógico, los trabajadores insistimos en que el convenio asegure estabilidad laboral, un trabajo digno y certeza de jornales, para que el trabajador, que tiene trece convocatorias mínimas, no esté en su casa el resto del mes esperando una convocatoria.

Nos parecía importante que la Comisión nos recibiera y escuchara la visión del sindicato.

**SEÑOR REINALDO.-** Quiero referirme a la problemática de este acuerdo. No quisiera interiorizarme mucho sobre los contenidos, sobre todo lo que involucra, porque quizás ustedes no lo tengan a mano, ni en la memoria, pero hay dos decretos que resaltan. Uno de ellos es el que le está dando una prioridad de atraque a la empresa TCP, que entraría en licencia a partir del 22 de febrero de 2022. Estamos hablando de siete u ocho meses; es muy poco tiempo. Hoy, el 60% de la actividad de contenedores de Montevideo la está moviendo Montecon y solo el 40% TCP. Esto quiere decir que dentro de siete meses esa balanza se va a inclinar hacia TCP; posiblemente en un 80% o en un 90% con respecto a los movimientos de salida, y solo un 10% quedaría para Montecon. También hay un acuerdo de prioridad de atraque que menciona que si los muelles de TCP están ocupados, los barcos tienen que esperar fuera del puerto, aunque sea veinticuatro horas, para ver si se desocupan muelles. Si en veinticuatro horas no se desocupan, recién ahí quedaría habilitada la posibilidad de que un operador haga esa operativa.

Como decía Marcelo, ese es el perjuicio que estamos viendo para los trabajadores de la empresa Montecon, en la que hoy en día trabajan cuatrocientas personas de manera directa, setecientas si se suman las tercerizadas y mil con las indirectas. Ninguna empresa puede soportar esa planilla de trabajadores ni esa infraestructura con maquinaria a la espera de alguna operativa para hacer. Por eso, creemos firmemente que va a haber una pérdida de fuentes de trabajo.

Todos los actores han hablado de este acuerdo. Hay gente que lo defiende y otra que lo critica, pero nadie habla de los trabajadores, ni de qué va a pasar con esas fuentes de trabajo que, claramente, se van a perder. Tampoco nos dicen si la empresa TCP podría absorberlos. En el caso de que fuera así, como lo decía Marcelo, TCP no tiene un convenio colectivo a la altura de la empresa ni a la altura de este convenio que ha hecho con el gobierno. Entonces, se nos hace muy difícil pensar que a los trabajadores de la empresa Montecon, que tienen un convenio colectivo y jornales asegurados, les presenten otra empresa que no tiene ni parecido, ni las mismas condiciones laborales, y los vaya a absorber. Esas son interrogantes grandes que nos quedan producto de este acuerdo. Se podría decir que, hoy en día, Montecon es el principal cliente que tiene la ANP en cuanto a empresas que alquilan espacios públicos. Si esta empresa desaparece, también va a quedar un enorme vacío de muelles en toda la actividad portuaria que no va a ocupar nadie porque, hoy en día, no hay una empresa del porte de Montecon que pueda ocupar esas operativas; o sea que sería una gran pérdida económica para el Estado.

También se le ha permitido en ese acuerdo tener molinos para generar su propia corriente eléctrica, lo que dejaría por fuera las tarifas que esta empresa está invirtiendo a UTE. Eso también lo perderíamos, y son facturas millonarias. Tener su propia generación de energía claramente es un beneficio para esta empresa. A nuestro entender, se están volcando demasiadas cosas y, por otro lado, no se está pidiendo que se vuelquen

recursos para los trabajadores, que se vuelquen recursos para un mejor relacionamiento en la actividad portuaria.

**SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA.-** ¡Vaya si es importante recibir información de primera mano en relación a este tema que, obviamente, tiene preocupados a muchos trabajadores y a varios legisladores!

Por ejemplo, se ha hablado de que unos cuatrocientos trabajadores pertenecen a la empresa Montecon, a los cuales hay que sumar unos setecientos que son tercerizados. Si no escuché mal, esos son los números que manejan. Quisiera preguntarles qué tareas específicamente desempeñan esos trabajadores, a fin de ilustrarnos.

Por otro lado, me gustaría saber cuántos son los trabajadores que exclusivamente están destinados a la tarea de los contenedores.

En la presentación hablaron de que Montecon tenía su propio sindicato. Supongo que también TCP debe tener el suyo. Entonces, me parece que sería interesante saber cómo está la representación.

También querría saber si además de Montecon y TCP hay alguna otra empresa que trabaje u opere con contenedores, y en ese caso, cuántas son.

Ustedes también hablaron de los puestos de trabajo que se perderían y de cuántos se podrían llegar a crear. Por tanto, la consulta es si ustedes tienen algún cálculo en relación a eso. Obviamente, tenemos claro -según lo que dijeron- que son más de mil cien trabajadores, que serían los puestos que se estarían perdiendo. En ese marco, ¿cuántos puestos de trabajo se podrían estar llegando a crear?

La otra pregunta tiene que ver con cuántos trabajadores especializados y certificados -en el caso del manejo de las grúas, maquinistas, y en toda la parte de operativa- están desempeñando actividades en la operativa de los contenedores tanto en Montecon como en TCP. Partimos de la base de que Montecon no se dedica únicamente al movimiento de contenedores; hay algunas otras actividades que supongo que también debe estar desarrollando.

Por último, querría saber si nos podrían informar cuántos trabajadores tiene TCP.

Estas son algunas consultas que quería hacer, porque nos parece importante manejar información de primera mano pensando en los pasos siguientes que dará esta Comisión.

**SEÑOR REPRESENTANTE OTERO AGÜERO.-** Buen día. Gracias por hacerse presentes y exponer claramente una problemática que conocemos y que nos tiene preocupados, porque lo que ustedes plantean como una cuestión central, que es de qué manera y por cuánto tiempo se dieron los permisos a la empresa Katoen Natie, se suma a la pérdida de buenos puestos de trabajo. Además, si algún trabajador de Montecon tuviera la oportunidad de trabajar en TCP, tendría un retroceso claro en sus derechos económicos y condiciones de trabajo. Esto lo reitero porque me parece central en el planteo que ustedes hacen, ya que acá no se trata solamente de mantener o no las fuentes de trabajo, sino en qué condiciones, y eso nosotros no lo podemos dejar pasar por alto porque esta es la comisión de Legislación del Trabajo y, entre otras cosas, debe cuidar que los derechos de los trabajadores no sean lesionados; aún más los derechos adquiridos, que no fueron logrados por obra y gracia de ninguna empresa, sino a través de consejos de salarios, mesas de negociación, tripartitas, etcétera.

Dicho esto, también surge la preocupación acerca de cómo se extiende este perjuicio -el diputado Carballo lo planteaba- a otras empresas pequeñas que operan en el puerto. Si incluso en el mejor de los casos Montecon salvara un espacio para trabajar, evidentemente, va a haber pequeñas empresas con una operativa en el puerto que van a

perder el espacio y atrás de eso van a ir los trabajadores de esas pequeñas empresas. Eso hace que el tema sea extremadamente complejo, porque hay empresas que cierran y, por tanto, empleados que sindicalizados o no, están en el punto más débil del hilo. Entonces, traslado esta preocupación un poco en forma de pregunta. Yo creo que ustedes deben tener un análisis completo de esta situación y tal vez sería bueno que lo manifestaran, a fin de que quede en la versión taquigráfica.

**SEÑOR REPRESENTANTE SODANO.-** Doy la bienvenida a la delegación.

Este es un tema que nos preocupa a todos, desde diferentes perspectivas. Nos preocupa tanto lo que pasa con los trabajadores, como que haya contratos a tantos años, que son cincuenta, pero, en realidad, sesenta; nos preocupan una cantidad de cosas que pasan de por medio y hay explicaciones de todo lo que está sucediendo, que también las fuimos buscando en todo este tiempo.

Yo soy una persona que no pertenecía, sino pertenezco, al mundo portuario; estaba en la parte de la pesca. Nosotros fuimos desplazados del muelle Mántaras por una empresa internacional, de un muelle que todavía no está en uso y que hace años se está operando mal en lo que viene a ser Florida. Y los trabajadores se tuvieron que adaptar a determinadas circunstancias: un muelle alto, en el que hay que trabajar con barcos pequeños en las cargas, las descargas, el alistado. Es todo diferente; el tiempo de muro también es otro, y hay que estar ahí para entender las realidades y lo que pasan los trabajadores, como por ejemplo las herramientas con las que uno trabaja estando a la intemperie, el hecho de que los refugios sean contenedores y que nunca paremos de trabajar, porque se podrá cerrar el muelle para que salgan los barcos, pero los operadores seguimos estando adentro. Entonces, entiendo la preocupación y el malestar.

Todo esto ya me generó dudas y temores, por los cuales en su oportunidad tuve el gusto de poder preguntar y consultar directamente a la empresa, cuando nos daba explicaciones en cuanto a por qué se hacían estos contratos y la reforma del muelle. Decían que iban a agarrar lo que era el lado oeste de la escollera hasta la mitad y terminaron siendo tres cuartos; quedando ciento cincuenta metros en la punta, y una cantidad de cosas por las que uno piensa desde lo ambiental hasta lo histórico, como el patrimonio de la escollera y todo lo que puede pasar detrás del muro, ya que antiguamente -ustedes lo conocen bien- una cantidad de personas iba a pescar por el canal que teníamos en nuestra bahía, donde algunas especies entraban a desovar, y hoy en día no se pesca nada. Entonces, tenemos daños por todos lados.

Yo hice la consulta en cuanto a qué iba a pasar con los trabajadores, porque lógicamente esta es una empresa que, hablando mal -no quiero usar esa palabra, pero es como lo siento- monopoliza el mercado con el tema de los contenedores, haciendo una infraestructura industrial gigante en la cual va a poner -si no me equivoco- tres barcos de cuatrocientos metros; corríjanme si son tres o cuatro barcos de cuatrocientos metros que puede poner para alistar o descargar al mismo tiempo, habilitando -de esto hay una ganancia, supuestamente- los muelles que hoy se están ocupando, que tienen prioridad, ya que si cualquier barco de pesca si precisa un espacio, o un carga- contenedor, tiene que salir desplazado, y no importa si se terminó la maniobra o no; hay prioridades, y la realidad es que eso se manejaba por decreto; creo que ahora cayó ese decreto, pero se estaba manejando así.

Con la empresa hablamos de que el tema que más me preocupaba era el de los trabajadores, aparte de un contrato que yo no iba a poder frenar, que era a cincuenta años. Recién escuchábamos a la delegación decir que Montecon tiene cuatrocientos empleados directos y setecientos tercerizados, con los que viene trabajando. También escuché a la delegación expresar que esta empresa dice crear 1.000 puestos de trabajo. Lo que tengo entendido -más o menos puedo razonar en base a lo que también dice la

delegación- es que esta empresa va a empezar ahora, en 2022; estamos a seis meses de que pueda empezar a operar. Y una empresa que va a empezar a operar el monopolio -por decirlo de alguna manera-, va a tener que trabajar con personas capacitadas, que saben lo que es operar en una carga de contenedores y demás; es decir con operadores portuarios, como lo son ustedes. Lo que la empresa me decía era la consideración que iba a tener, lógicamente, con todas las personas que tengan experiencia en lo que es la operación portuaria. Si me dicen eso, conociendo el mundo del puerto, sé que del portón -ya sea el de la calle Colombia, Yacaré o Florida- para adentro es un mundo y del portón para afuera es otro. Las personas que trabajamos en el puerto sabemos que la realidad ahí adentro es otra. Entonces, ¿eso no nos podrá garantizar que la empresa, a través de convenios, nos termine de demostrar -aunque no demuestra convenir con los trabajadores- esa parte que hoy ustedes están reclamando? Yo creo que la ruta es esa. En caso de que esto siga evolucionado -como vemos que viene evolucionando; no vamos a tapar el sol con un dedo-, creo que las personas que van a ser consideradas son, justamente, las que trabajan en la otra empresa que hoy está quedando en desventaja. Eso es lo que, en una pregunta directa que les hice a los representantes de esa empresa, me dijeron. Espero que no me hayan mentido; simplemente eso. También uso el razonamiento de que si yo tengo que operar hoy con un monopolio, voy a utilizar a las personas que saben -porque el tiempo es plata y para ellos es mucha plata, y ustedes son los que hacen la ganancia de ese dinero-, si no hay que enseñar de nuevo, y esto no se le enseña así nomás a una persona, y no es que aprenda enseguida lo que es una operación portuaria, desde cómo hay que alistar, de cuánto se está escorando o no se escora, para qué lado se hace la carga o no, o todas las cosas que implica, y hasta las maniobras que se hacen.

Si esta empresa va a crear mil puestos de trabajo, me gustaría saber si esos mil puestos son directos. Es una buena pregunta. La verdad, en su momento no consulté y no medí con la empresa cuántos puestos se perdían y cuántos se ganaban, sino que lo que pregunté fue: ¿el mercado que estamos teniendo hoy está siendo atendido por? Montecon en un 60% y el resto con el otro 40%. Mañana, si ustedes van a poder poner en la cabecera de un muro cuatro barcos a descargar al mismo tiempo, no me dan las matemáticas para que Montecon, por ejemplo, pueda descargar un barco; no me dan las matemáticas. Dicen que sí, que va a haber un sobremercado. Dicen; yo los números todavía no los veo y hay que verlos cuando eso opere. Pero la realidad es que para poder operarlos como se pretende se necesitan personas que conozcan del tema, y esas personas son ustedes, los operadores portuarios.

Mi consulta es si, en realidad, lo que dicen acerca de crear mil puestos, ¿son nuevos puestos y puestos directos? Hoy, creo que esa empresa está manejando -corríjanme ustedes- alrededor de un 20% o 30%, que es la que va a quedar hoy -por decirlo de alguna manera; reitero que no es la palabra correcta; la utilizo para que entiendan lo que quiero expresar- con un monopolio, porque se quedarían con el monopolio de la playa de contenedores. Y ahí tengo una diferencia, porque capaz que podemos asegurar trabajos que hoy son indirectos en una empresa con contratos directos y aumentar el trabajo. También sabemos que si no aumenta esta producción, el personal va a ser el mismo o un poco menos si traen más tecnología.

La verdad, no sé para qué lado disparar en los números finos, pero estaría bueno saber -fuera de toda la realidad, que tenemos que medirla en papel- qué es lo que va a suceder. Tenemos que ver el compromiso de la empresa con tomar a las personas que están capacitadas, que son profesionales que han trabajado en esta área y con muchísima experiencia, como son los operadores portuarios.

Operador portuario no se nace; operador portuario se hace. Es una persona que empieza a trabajar, y con el tiempo va a haber muchos más operadores portuarios detrás, muchas nuevas plazas que se van a crear, o personas que van a dejar de operar y nuevos que van a venir a operar. Pero el tema es que hoy, para funcionar, necesitan de los operadores portuarios con experiencia.

Esa es mi consideración, conociendo lo que es el puerto.

Me gustaría saber bien ese número. Entiendo la situación por la que están pasando. Entiendo el sentir, porque fui una de las personas desplazadas dentro de lo que es nuestro hermoso puerto de Montevideo, y tuve que aprender a trabajar de otra manera. Me pasó eso; no quiero que les pase a los demás, pero es una realidad que tenemos por delante y que no la vamos a poder frenar. Entonces, en base a eso, me gustaría saber -reitero- el número; si las mil plazas que hablan de crear son directas y qué comunicaciones tuvieron ustedes con la empresa en cuanto a tomar a las personas experimentadas en la materia.

Muchas gracias.

**SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.-** Voy a ser muy breve.

Primero que nada quiero acercarle un abrazo a la delegación, que está hace medio año con un daño -que ya está hecho-, que es no tener idea de qué va a pasar con sus perspectivas laborales, y la preocupación, la angustia y el desgaste que eso genera.

Tengo dos consultas que más o menos fueron hechas y simplemente las quiero levantar, para que no se olviden.

Una es en el sentido de lo que decía el señor diputado Carballo con respecto a los números. Montecon, con la nueva dimensión que tendría, ¿cuántos trabajadores podría mantener y cuántos no? De esos cuatrocientos fijos, con la nueva dimensión, ¿con cuántos se quedaría?

Y la otra, también en el sentido de lo que decía el señor diputado Otero, es acerca de las condiciones que en Montecon fueron conquistando, ¿verdad? En términos comparativos con la otra empresa, ¿cuáles son las diferencias en capacitaciones, seguridad laboral y todas esas otras cuestiones que, en realidad, deberían ser bien importantes a la hora de ver, desde el Estado, a quiénes se quiere privilegiar y de dar más espacio y a quiénes no?

Gracias.

**SEÑORA REPRESENTANTE ROSELLÓ.-** Un saludo a la delegación de SUPRA por estar hoy aquí con nosotros, en la Comisión.

Como representante del Partido Colorado -para que quede constancia y a modo de información para esta delegación-, quiero decirles que el Partido Colorado está estudiando ese acuerdo que el gobierno ha iniciado y está trabajando en el tema. Por lo tanto, no hemos tomado una postura al respecto y hemos elevado algunas propuestas al gobierno.

Por otro lado, quería hacerles una pregunta. ¿Ustedes han sido recibidos -no sé si alguien ya hizo la consulta, porque yo llegué un poquito más tarde- por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social? ¿Han planteado este tema? ¿Qué les han respondido ellos?

Solamente eso. Muchas gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Para terminar, yo quería hacer algunas consultas para echar luz sobre una serie de puntualizaciones que, quizás, a quienes estamos por fuera de lo que es la temática y la operación del puerto, nos pueden generar alguna duda, y esta es una buena oportunidad para hacerlo.

Por lo que tenía entendido, desde hace muchos años había un reclamo de la empresa de una muy importante cifra en dólares. ¿Quería saber cuál es la opinión de ustedes con relación a eso, es decir, a un incumplimiento que había existido o que se estaba reclamando?

Con relación a la Terminal Cuenca del Plata, por lo que tengo entendido, también tiene una parte la Administración Nacional de Puertos; no es solamente de la empresa. Si bien creo que Katoen Natie tiene una mayor parte del paquete accionario, también la Administración Nacional de Puertos tiene participación. A raíz de lo que trascendió en los distintos medios y por lo que hemos podido estudiar, ¿qué opinión le merecen las inversiones que se compromete -en el contrato- a hacer la Terminal Cuenca del Plata? ¿Cómo piensan que puede repercutir la baja de las tarifas que también se anuncian que, sin lugar a duda, va a traer también mayor tránsito en el puerto y, en definitiva, un mayor requerimiento de mano de obra? ¿Cómo piensan ustedes que estas cosas pueden terminar redundando en una realidad que, si bien es cierto, puede significar que baje, claramente el tránsito en el puerto va a seguir existiendo y -como se decía- también va a ser necesaria la mano de obra especializada, que tampoco es lo que abunda demasiado?

Por ese lado eran las consultas que les quería hacer.

**SEÑOR REPRESENTANTE SODANO.-** Algo que me han comentado mucho refiere a la situación licitatoria. Creo que dentro de la situación licitatoria de la empresa -Montecon con ANP- es donde también tendría que estar el respaldo hacia los trabajadores, las garantías de poder trabajar en un marco que esté contemplado dentro de la legalidad, aunque sé que hoy es así. ¿Cuánto respaldo hay en esa situación? Creo que mucho va por ese lado.

Comparto con el señor presidente que esta empresa tiene una sociedad con la ANP -si no me equivoco- de un ochenta a veinte; creo que los números son esos.

**SEÑOR GARCÍA.-** Básicamente, voy a responder las preguntas sobre el personal de Montecon. Somos setecientos trabajadores directos e indirectos. Hay cuatrocientos trabajadores directos. Hoy en día, todo el personal está capacitado y es idóneo para la tarea. La mayoría tiene más de diez años de antigüedad en la empresa. Eso es bastante tiempo para estar preparado. Hay trescientos trabajadores tercerizados, pero también capacitados de la misma manera -tanto los de la estiba como los transportistas- para el manejo de la nueva tecnología y todo lo que ha implementado Montecon. Los trescientos trabajadores tercerizados forman parte de tres empresas.

Cuando nos referimos a más de mil trabajadores es justamente porque Montecon no es solo la empresa afectada. A partir de estos decretos hay mucho más empresas involucradas. Si no me equivoco, hay alrededor de veintiséis empresas que tienen permisos para operar con contenedores y que, más o menos, mueven el 1% de todos los contenedores que llegan al país. El resto los mueve Montecon y TCP.

En cuanto a Montecon, si los decretos se aplican como se prevé, la empresa ya nos dijo que en caso de quedar como una multipropósito contaría con el 10% del personal. Por lo tanto, estaríamos hablando de cuarenta o cincuenta personas que quedarían trabajando en la empresa una vez que se empiecen a aplicar los nuevos decretos del gobierno.

Con respecto a si trabajaríamos en TCP, si TCP nos absorbe o si se llegara a un acuerdo con eso, habría que saber cuáles serían las condiciones. En realidad, las condiciones que tienen hoy los trabajadores de TCP con un convenio bipartito no se comparan en nada con los que hemos logrado en Montecon.

En un 90%, las actividades de Montecon tienen que ver con el movimiento de contenedores. El 10% restante refiere a diferentes tareas como trabajar con molinos o

cuando hay que descargar alguna cosa que no sea un contenedor. Hoy en día está trabajando con palos, también, pero en realidad la operativa no es de Montecon sino de otra empresa, que subcontrata sus servicios.

**SEÑOR REINALDO.-** Como mencionara anteriormente, soy coordinador de operadores y terminales y, además, presidente del comité de base de TCP.

Somos casi cuatrocientos trabajadores directos; los indirectos que pueda haber son de proveedores o de algún otro servicio. Los trabajadores de toda nuestra plantilla son integrantes de TCP.

Una de las grandes preguntas de hoy refirió a la cantidad de puestos de trabajo y a la inversión que iba a hacer la empresa. Es de público conocimiento que la empresa dijo que iba a invertir unos US\$ 455.000.000 en el correr de la concesión. ¿Es mucho dinero? Sí, claramente. ¿Es una inversión histórica? Sí, lo es. Pero también hay que ver si esa cifra la dividimos entre sesenta años -lo que falta de aquí a 2081- ya no es tan grande la inversión. Tampoco queda clara la forma en que se va a invertir porque quedará sujeta a la disponibilidad o a la exigencia de la terminal. A veces se habla de que la terminal va a tener la capacidad de manejar 2.500.000 de contenedores anuales. Estamos hablando de que hoy en día quizá se estén moviendo entre 600.000 y 700.000. La empresa se va a aprontar para tener una capacidad de operación de 2.500.000 de contenedores. Es de ahí de donde sale esa inversión, es de ahí de donde sale la cantidad de puestos de trabajo, pero eso va a quedar sujeto a que realmente se llegue a esa capacidad de trabajo. Esa es una proyección sobre el límite de operaciones. Además, eso va asociado a que recién va a poder haber otra terminal de contenedores cuando esa capacidad de 2.500.000 de contenedores se vea exigida a un 85%. Recién en ese momento se estaría habilitando a otra operadora de contenedores. Nosotros creemos -ojalá que nos equivoquemos- que eso no va a pasar en muchísimo tiempo. Es muy grande la diferencia de 600.000 o 700.000 contenedores que se mueven ahora con respecto a los 2.500.000 contenedores anuales. En eso también van asociados los puestos de trabajo.

Por ejemplo, estas obras recién estarían finalizando -por lo que se dice porque todo es un supuesto; las obras no han comenzado más allá de excavaciones o de alguna cosa muy superficial- de acá a seis años, aproximadamente. De aquí a seis años la empresa va a trabajar con la infraestructura que hoy en día tiene, con los muelles que tiene y con el personal que tiene, más allá de que pueda aumentarlo en números insignificantes; nada comparado a mil trabajadores. Me arriesgo a decir que no van a subir más de cincuenta o sesenta personas si se diese un aumento de trabajo. El personal ya está ahí, la maquinaria ya está ahí y los muelles van a ser los mismos de acá a seis años. Lo que sí va a cambiar es la prioridad que mencioné anteriormente, porque va a entrar en vigencia dentro de seis o siete meses. Ahí vamos a tener una gran baja de trabajadores del lado de Montecon y no una necesidad de que entre nueva gente en TCP hasta dentro de seis años. Ese es un detalle bastante importante que tampoco se menciona mucho. Se habla de los puestos de trabajo, pero no a partir de cuándo los van a tomar.

En cuanto a la parte operativa y de personal calificado, es como lo dijo uno de ustedes. Claramente, se necesita personal calificado y con toda seguridad salga de dentro del puerto. Nuestra preocupación son las condiciones de trabajo de esos trabajadores.

Por ejemplo, actualmente lo mínimo que ofrece Montecon a sus trabajadores son veintidós jornales asegurados, es decir, una salida laboral bastante importante. Sin embargo, en cuanto a TCP, tuvimos que hacer una manifestación muy grande en 2015 para obtener jornales asegurados porque la empresa pretendía tener a todo su personal eventual. Hoy en día, gracias a la Ley N° 19.787, tenemos trece convocatorias aseguradas para las empresas de contenedores de Montevideo. Aun así, lo único que

asegura esta empresa es lo que establece esa ley: trece convocatorias. Para el resto del mes, los trabajadores tienen que quedarse sentados en sus casas esperando que los vuelvan a convocar. Una empresa de este porte, con el logro que ha obtenido con este nuevo acuerdo, no puede garantizar a sus trabajadores solo trece días de trabajo en el mes y que el resto se quede detrás del teléfono esperando que los convoquen.

Este es un detalle no menor cuando miramos a una empresa y la otra. La preocupación que se nos viene a la cabeza es la siguiente. Se tomarán a muchas personas del ambiente portuario, pero ¿ en qué condiciones?

**SEÑOR BRIÑON.-** . Vamos a intentar responder la mayoría del resto de las preguntas.

Seguiré con el linimiento de la realidad de las empresas que se preguntaba. En el caso de Montecon -capaz que se malentendió en su momento- hay setecientos trabajadores, directos e indirectos: son cuatrocientos efectivos directos y trescientos indirectos, de empresas tercerizadas, todos especializados. Como decía el compañero, Montecon se dedica en un 90% a la actividad de contenedores. Hace alguna otra operativa en el puerto, pero muy esporádica o puntual, tal como el compañero mencionaba, el caso de los molinos.

Quiero reafirmar que la operativa central de la empresa Montecon es 90% hacia los contenedores. En esta hipótesis, se estaría perdiendo esa operativa. Por lo tanto, estamos hablando de setecientos trabajadores que, de concretarse en el futuro lo que se denomina terminal multipropósito, se dedicaría al resto de las operativas dejando de lado los contenedores que, obviamente, implica mucho menos personal, tal como mencionaba el compañero.

Voy a hablar de Montecon. Lejos está el sindicato de defender a la empresa, pero sí debemos decir cuál es la realidad portuaria. El sindicato portuario, acostumbrado a negociar con todas las empresas portuarias, podría decir que Montecon es una empresa modelo -por decirlo de alguna manera- en el relacionamiento con sus trabajadores y con el sindicato. A nivel de seguridad laboral podríamos decir que es una de las empresas ejemplares, que cumple con toda la reglamentación. Tiene una comisión bipartita de seguridad laboral, según el Decreto 291/17. Negocia continuamente con sus trabajadores en materia de seguridad. Por lo tanto, decimos que podría ser una empresa ejemplar, que tiene la buena costumbre de un buen relacionamiento con sus trabajadores.

En cuanto a la empresa TCP, los compañeros hicieron algunas menciones. Hay que agregar que son cuatrocientos trabajadores en puestos directos. La gran mayoría, podríamos hablar de 90% o 95% están a trece convocatorias. Generalmente, esos compañeros trabajan entre quince, dieciocho o trece jornales mensuales.

La empresa TCP argumentó en la Comisión de Transporte que tenían estipulado crear mil puestos de trabajo. Esa es la opinión de la empresa, nosotros no la compartimos. Entendemos que no es así y el argumento es de los concedores del ámbito portuario. Teniendo presente que va a venir una inversión en el futuro -bien lo mencionaba el compañero-, se podrán crear algunos puestos de trabajo, no los tenemos al detalle, pero estamos convencidos de que se van a perder muchos más puestos de los que se puedan crear. Eso con respecto a las particularidades de las dos empresas.

Voy a referirme a lo que mencionábamos anteriormente, en cuanto a la posible concreción, a futuro, de una terminal especializada para Montecon. Como ya lo decía el compañero -y lo reafirmamos nosotros-, ese tipo de operativas en una terminal especializada multipropósito quiere decir que se va a ocupar del resto de las cargas. Estamos hablando de cargas de palos, de molinos, a granel, que requieren mucho menos personal. Por lo tanto, entendemos que habrá una pérdida de puestos de trabajo en la

empresa Montecon y, a su vez, un perjuicio para el resto de los operadores portuarios -cuatro o cinco- que hoy se dedican a esas cargas.

Sin temor a equivocarnos, hablamos de quinientos a setecientos trabajadores de esas empresas. De concretarse la terminal multipropósito, esa operativa la haría Montecon y esos operadores quedarían sin trabajo y, por ende, sus trabajadores también.

Quiero agregar -no es menor- que una vez hecho el acuerdo el primero en presentar un recurso de revocación de estos dos decretos, por ser el perjudicado directamente, fue Montecon empresa. Pero también los trabajadores, desde el sindicato, presentamos un recurso de revocación contra estos dos decretos que lanza el gobierno.

Quiero hacer referencia a algo que no es menor. Uno de esos operadores, Nobleza Naviera, también interpuso un recurso de revocación a esos dos decretos que, obviamente, entendemos que son ilegales. Nos parece que no es menor que otra empresa que hoy en día no está siendo afectada, pero sí podría serlo en el futuro, haya interpuesto un recurso de revocación para que caigan estos dos decretos.

Estimar cuántos puestos de trabajo se podrían perder -con la cantidad que nosotros entendemos que están en juego- es muy difícil. No se puede decir, al detalle, un número exacto. Entendemos que se van a perder más puestos de trabajo de los que se puedan crear.

En cuanto a las instancias que ha tenido el sindicato con respecto a este tema, nosotros tuvimos una serie de reuniones con distintas empresas. Hoy vamos a reunirnos con el Centro de Navegación, que es el gremio empresarial portuario. En la tarde de hoy también vamos a tener una reunión con el objetivo de plasmar nuestra posición.

Nos hemos reunido con distintos legisladores de todos los partidos. Fuimos recibidos por la Comisión de Transporte, por la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social del Senado, y hoy por ustedes. No descartamos una instancia en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social con el ministro para hacer este planteamiento y tratar de ver cómo podemos salir de esta situación tan preocupante para el sindicato.

Se mencionaban a TCP, ANP y el gobierno. En esta sociedad, un 80% corresponde a la empresa TCP y 20% a la ANP. Es cierto que el gobierno, a través de la ANP y producto del acuerdo, ha dejado de lado algunos incumplimientos de la empresa que repercutían en multas económicas. Por la concesión que hoy está en vigencia -que la empresa tiene por treinta años- están establecidos mínimos de movimientos anuales de contenedores. En los últimos tres años la empresa no ha cumplido con ese mínimo de movimientos establecidos en la concesión anterior. Eso produjo reclamos de pago por parte de la ANP. A nuestro entender, por esos incumplimientos de la empresa podría caer la concesión, pero hoy han quedado saldados por este acuerdo.

En cuanto a la posición de la ANP y el acuerdo, su presidente, Juan Curbelo, lo respalda. No lo respalda la integrante del directorio, por el Frente Amplio, Alejandra Koch, quien ha públicamente ha planteado su desacuerdo. Tenemos pendiente una reunión con el vicepresidente y con el directorio de la ANP en su conjunto -esperamos poder concretarla- para plantear estos temas.

En cuanto a las rebajas de tarifas y a la inversión que va a hacer la empresa, el sindicato no se opone a ningún tipo de inversión en el ámbito portuario porque repercute en una mayor eficiencia para cumplir con las tareas. La inversión de US\$ 460.000.000 nos generan algunas dudas. Obviamente, al ser socia la empresa del Estado -un 80% y un 20% del Estado- nos genera la duda de no saber a costa de quién será esa inversión y si el Estado, en ese 20% que le compete, invertirá dentro de esos US\$ 460.000.000. Esa es la duda que tenemos.

Con respecto a la inversión de infraestructura, es como decíamos, no estamos en desacuerdo. Acá hay un tema que no es menor. La realidad hoy del puerto es que la terminal TCP maneja aproximadamente el 40% o el 45% del movimiento de contenedores, y la empresa Montecon, en los espacios públicos, maneja entre el 50% y el 55% de los contenedores. Estos son los porcentajes aproximados de los movimientos de los contenedores, de cómo se los reparten. Pero no es menor que la empresa TCP tenga un espacio ocioso hoy día -dicho por la empresa- de un 50% en la propia terminal. Vale aclarar que en los muelles públicos también hay un espacio ocioso de alrededor de un 50%

Por lo tanto, con la inversión en infraestructura que va a hacer la empresa, extenderá el lugar de acondicionamiento en la playa de contenedores además de traer nueva maquinaria. ¿Qué quiere decir esto para nosotros? En el contrato se establece claramente que el Estado o la ANP no podrán llamar a licitación para una nueva terminal de contenedores hasta que la empresa TCP no cumpla por dos años seguidos con el 85% de su capacidad en contenedores. Este es un dato concreto y puntual, además de no menor. ¿Qué quiere decir esto? Que hoy la empresa tiene un 50% de espacio ocioso y lo que se va a hacer con la modificación del decreto o del reglamento de atraque es redireccionar las cargas existentes hoy en Montecon hacia la terminal, con lo que actualmente estaría en un 90% aproximadamente de su capacidad. Ahora bien; si con la inversión de US\$ 460.000.000 va a extender su capacidad, claramente hay un juego, a nuestro entender, bastante macabro porque la terminal nunca va a llegar al 85% de su capacidad. Por lo tanto, la empresa ahí se asegura el monopolio.

Con respecto a las rebajas de tarifas, es cierto que ello se acordó pero esta rebaja no es para todas las tarifas sino para algunas. También es cierto que hoy las tarifas del TCP están por encima de las que actualmente cobra su competidor Montecon e, inclusive, algunos porcentajes llegan a un 70% u 80% por arriba. Por tanto, nos deja muchas dudas cuál va a ser la rebaja de tarifas.

Por otra parte, en cuanto a lo que se dice de un puerto *hub* en la región, para alguien que no es conocedor de la actividad portuaria suena muy bien pero los conocedores sabemos bien que una terminal *hub* para captar nuevas cargas, tiene que salir a buscar nuevas líneas de barcos que lleguen al puerto de Montevideo porque solo con la infraestructura y nueva maquinaria, no se captan nuevas cargas. Sí se crean mejores condiciones pero hasta el momento, según la visión que tenemos los trabajadores, lo único que se está haciendo es redireccionando las cargas ya existentes en el puerto de Montevideo hacia una terminal especializada. Por lo tanto, en la medida en que no se salga a buscar nuevas líneas de barcos, nuevas navieras, no se van a captar nuevas cargas.

Esa es la visión que tenemos desde el sindicato. Esperamos haber sido bastante concretos y haber respondido todas las preguntas planteadas.

**SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA.-** Me gustaría saber en qué comisiones parlamentarias estuvieron participando. Creo que se mencionó que estuvieron en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Quisiera saber si la delegación de trabajadores estuvo en alguna otra comisión planteando esta situación.

Por otro lado, también quisiera conocer si mantuvieron algún intercambio, alguna conversación con la DINATRA o con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social pues sería importante manejar esa información, en el marco de esta comisión de tratar de velar por los puestos y condiciones de trabajo de los trabajadores en general. Creo que la preocupación está centrada en la pérdida de mil cien puestos de trabajo entre cuatrocientos directos y setecientos indirectos. En el supuesto de que se lograra algún tipo de acuerdo o de compromiso firmado con el gobierno y quienes desarrollan

actividades portuarias de asegurar los mil cien puestos de trabajo que hoy peligran por parte de los trabajadores de Montecon, ¿ustedes estarían de acuerdo en avanzar en esa dirección? Es una pregunta bien concreta.

**SEÑOR BRIÑON.-** Hemos sido convocados por la Comisión de Transporte y Obras Publicas del Senado donde se llevó adelante el tratamiento de este tema; hemos sido invitados varios actores de la actividad portuaria.

Como ya mencionamos con respecto a la DINATRA, no descartamos tener una instancia en un breve lapso con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para plantear esta preocupación que hoy tiene el sindicato. El sindicato está abierto a negociaciones. Para la celebración de este acuerdo se plantean dos temas que son muy preocupantes para el sindicato: la pérdida de soberanía y la posible pérdida de fuentes de trabajo. En el ánimo de buscar soluciones, el sindicato está abierto a poder formar o participar en una mesa de diálogo con distintos actores con el objetivo de encontrar un compromiso en el sentido de reivindicar esos dos aspectos, sobre todo, lo que tiene que ver con la pérdida de fuentes de trabajo. No descartamos nada de ello y, seguramente, en los días siguientes haremos una convocatoria al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a la DINATRA, para ver de qué manera se puede instalar una mesa de diálogo y buscar una solución a estos temas tan sentidos por los trabajadores.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Agradecemos vuestra presencia vía videoconferencia. Después debatiremos con el resto de los compañeros los pasos a seguir en la comisión. Que tengan una buena jornada.

(Concluye la conexión de la videoconferencia con la delegación del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines)

—A continuación, daremos ingreso a la delegación de la ATC.

(Se establece la conexión de la videoconferencia con una delegación de la Asociación de Trabajadores de COPSA, ATC)

—La Comisión da la bienvenida a los representantes de la Asociación de Trabajadores de COPSA, a los cuales les pedimos disculpas por la demora. Nos vamos a atrever a solicitarles, dentro de lo posible, de ir al tema concreto, porque venimos un poco demorados y tenemos otros temas, pero era importante para ustedes ser recibidos en esta jornada y con mucho gusto lo estamos haciendo.

**SEÑOR ABAL.-** Soy Alejandro Abal, secretario general de ATC.

Antes que nada, gracias por recibirnos y darnos la oportunidad de exponer la problemática por la que estamos atravesando. Vamos directo al punto. Tenemos algunos problemas bastante graves en lo que respecta a lo laboral, básicamente, en dos partes: primero, en lo que sería estabilidad laboral y, segundo, en haberes adeudados por parte de la empresa.

En cuanto a la estabilidad laboral, tenemos doscientos compañeros que están en la modalidad de seguro parcial y cien más que están en la modalidad de seguro total. No tenemos realmente expectativas en este momento o soluciones por parte de la empresa como para cambiar la situación. La empresa está haciendo un uso bastante abusivo de la herramienta del seguro de paro. Hay compañeros que están, desde que comenzó la emergencia sanitaria, en marzo de 2020, en el seguro de paro total. Hemos pedido en repetidas ocasiones la rotación de compañeros, justamente para darles la oportunidad a todos de trabajar en algún período de tiempo. Esto no ha sucedido; también se ha planteado ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y seguimos sin tener la rotación.

Por otro lado, en la modalidad del seguro parcial, tenemos un montón de compañeros que están haciendo más de 100 horas, que sería lo laudado. Tenemos un laudo por 192 horas, o sea que la modalidad parcial tendrían que ser 96 horas y tenemos muchos compañeros que llegan hasta 140 o 150 horas mensuales, lo cual directamente implicaría generar más fuentes de trabajo, y no estamos logrando tampoco ingresar gente, como para hacer un buen uso del seguro parcial.

Después, con respecto a lo adeudado, al tema de los haberes, ya hace muchos años que COPSA paga en cuotas, pero últimamente la situación se ha visto bastante agravada: llegamos a cobrar el sueldo hasta en cinco cuotas. Y también está el tema de las licencias. La empresa se amparó en el decreto del año pasado de que se podía pasar la licencia generada en 2019 para 2021, y se puso al día con todas las licencias y vacacionales de la parte de los accionistas, y a la parte de los asalariados nos dejó para atrás; hoy en día tampoco tenemos una solución al respecto, no tenemos ni un calendario de pagos, y si bien hay muchos compañeros que están saliendo de licencia sin percibir absolutamente nada, por temas personales, evidentemente no es lo idóneo.

No tenemos una solución por parte de la empresa con respecto a ningún tema realmente, ni a la estabilidad laboral o a la bolsa de trabajo que hemos pedido, como para darnos una tranquilidad en alguna medida para afrontar una reestructura que está pendiente por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero la empresa ya viene realizando por medio del seguro de paro, dejando a esos cien compañeros sin oportunidad de entrar a trabajar y dándoles demasiadas horas, más allá de lo convenido, con el seguro parcial. Y tampoco tenemos una respuesta con respecto a los haberes.

Entonces, acudimos a esta Comisión para pedirles si por favor nos pueden ayudar de alguna manera, teniendo algún impacto o ayudándonos a exponer nuestra problemática de otra manera al gobierno y a la población, porque realmente no hemos llegado de la manera que tendría que ser y el problema se viene agravando cada vez más.

**SEÑOR REPRESENTANTE OTERO AGÜERO.-** Gracias por arrimarse.

Lógicamente que esta problemática de COPSA no es efecto únicamente de la pandemia, entendemos que esto tiene años y que trae, además, un conflicto a nivel salarial y de condiciones de trabajo que recuerdo de muchos años. En ese sentido, algunos de los sindicatos de trabajadores de empresas de transporte plantean que, por ejemplo, la organización del trabajo está relacionada a los kilómetros y los kilómetros están relacionados al sueldo, ¿verdad? O sea, hay una bolsa grande de kilómetros que las empresas en general tienen y eso se divide entre trabajadores. ¿COPSA se maneja de esa manera? Y si se maneja de esa manera, ¿ustedes ven necesario la cantidad de trabajadores en el seguro de paro o en ese seguro de paro especial?

La otra cuestión es relativa a la venta de boletos. Nosotros tenemos como guía lo que se plantea desde el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y las distintas intendencias. Entiendo que en este caso el subsidio al boleto es específicamente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esto lo estoy preguntando porque no tengo bien claro si con esta empresa sucede que a través de intendencias tengan algún tipo de llegada de subsidios. ¿Está relacionado el subsidio a los sueldos de los trabajadores? ¿Ese subsidio, de alguna manera, está subsanando problemas de caja de la empresa para con los sueldos y las distintas deudas?

Esas son las dos cuestiones que, para empezar, me gustaría saber.

**SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA.-** Damos la bienvenida a los representantes de la Asociación de Trabajadores de COPSA.

Hay varios de los planteamientos que hicieron los trabajadores que nos dejan muy preocupados. El primero tiene que ver con el uso abusivo del seguro de paro -algo que hemos tratado en más de una oportunidad en esta Comisión, inclusive con la propia presencia del señor ministro de Trabajo y Seguridad Social-, pero sobre todo en cuanto al seguro parcial. Los trabajadores hablaron de que lo que les corresponde son 96 horas, y hay algunos que están haciendo 140 horas. La pregunta es si se les está abonando por esas 140 horas. Creo que esto está en consonancia con lo que planteó hace un momento el diputado Otero. Sería bueno si nos pudieran ampliar la información en relación a ese tema.

Quisiera saber también si existe algún tipo de convenio entre los trabajadores asalariados y la empresa COPSA en cuanto a la proporción o al porcentaje entre asalariados y accionistas, y si se está respetando, en el caso de que exista un acuerdo en esa dirección.

Por otro lado, se plantea que se están adeudando las licencias, que los sueldos se les pagan en cuotas y, a su vez, los accionistas estarían cobrando en forma normal sus ingresos, pero no así los trabajadores. Digo esto por lo que nosotros entendimos del planteamiento de los trabajadores.

Otra pregunta que quiero hacer va en relación a cuál es la situación desde el punto de vista del achicamiento, en el caso de que exista, de las tareas que desarrolla la empresa o de las tareas que desarrollan los trabajadores. Es decir, si acá estamos hablando únicamente de una situación suburbana o si estamos hablando también de las líneas de larga distancia.

**SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.-** Buenos días.

Como vecino de Paso Carrasco, hace muchos años soy usuario, sobre todo, de las líneas 701, 704 y 724. Recuerdo varios momentos, de hace diez años o más, en que la empresa advierte o amenaza con dejar de funcionar. En varios momentos también se le ha dado partidas extraordinarias para que eso no suceda; para salvarla.

Nuestra pregunta viene muy a tono con lo que preguntó el diputado Otero, pero con una vueltita más. Cuando se dan esos subsidios o esas partidas extraordinarias para que la empresa siga funcionando ¿está en las cláusulas ponerse al día con los trabajadores? ¿Es simplemente para salvarlas o también se exige que parte de ese dinero sea para ponerse al día con los trabajadores? Los subsidios para esta ocasión, debido al tema de la pandemia ¿son de alguna forma dirigidos o se les da a la empresa y ella hace lo que considere mejor?

**SEÑORA REPRESENTANTE ROSELLÓ.-** Gracias a la delegación por estar en la Comisión; los hemos escuchado atentamente.

Tenemos entendido que se han reunido en varias instancias con autoridades de los ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas. También tenemos entendido, por lo que nos han informado las autoridades, que va a haber aumento de tarifas. Por lo tanto, eso redundará en mejoras en los pagos. No sé qué opinión tienen ustedes.

Asimismo, tengo entendido que se los ha informado de esto en su momento, en una reunión que mantuvieron con el director de Transporte, así que me gustaría saber la opinión de ustedes al respecto.

Quisiera saber qué opinión tienen luego de haber mantenido esas reuniones con las autoridades.

Muchas gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Quiero agregar algo bien concreto. Teniendo en cuenta el relato que se hizo sobre las dificultades que han tenido para cobrar regularmente y los atrasos que existieron, quiero saber, básicamente, a qué lo atribuyen ustedes. Si es un tema de mala administración o si, efectivamente, la empresa, como está planteado en este momento, es inviable. ¿A qué atribuyen la situación actual que están pasando?

**SEÑOR MARTÍNEZ.-** Soy Andrés Martínez, presidente de la UNOTT.

En cuanto al tema de los subsidios, la empresa los recibe. Muchas veces no hemos tenido claro cómo los gestiona. Se los entregan a la empresa, pero no tenemos claro dónde los destina. La empresa cobró subsidios y nosotros seguimos cobrando nuestros haberes en cuotas y no al contado, como debería ser. Eso por un lado.

Con respecto a las frecuencias, hoy por hoy, nosotros, como trabajadores, le planteamos a la empresa que debería aumentarlas en algunos puntos de nuestro servicio porque vemos que hay usuarios que realmente se quejan de que no tienen servicio, y a veces están hasta dos horas esperando un coche. Se trata de lugares donde más bien es COPSA la que trabaja; la empresa tiene esas líneas, hechas pura y exclusivamente. La empresa alega que va a reestructurarlas, que va a poner más servicios, pero nunca pasa y seguimos en la misma disyuntiva. Tenemos accionistas de la empresa que hacen nuestro trabajo hoy por hoy, que han pasado las 192 horas del laudo que tenemos arreglado. Hay accionistas que han hecho hasta 250 horas. Nosotros hemos llevado un control de estas horas. Hemos planteado a la empresa que con esas horas demás que hacen los accionistas, podrían ingresar más trabajadores, no haciendo tanto uso del sistema de seguro de paro. Pedimos en varias oportunidades, cuando hubo reunión con la DINATRA, poder hacer una rotación con los compañeros por un tema económico pero, sobre todo, por salud mental, porque no es bueno que un trabajador esté más de un año en la Casa con la incertidumbre de qué va a pasar mañana: si va a tener trabajo o no.

Tenemos un convenio firmado, con una composición social de 51% y 49% -el 51% de los trabajadores asalariados- que no se está respetando. Con el sistema que se ha implantado en estos últimos años, hay trabajadores que, realmente, no están aportando al BPS como trabajadores formales, pero la empresa igual los pone como trabajadores; entonces, claro, siempre llegan a 51% de trabajadores y 49% de patronal. En alguna oportunidad, hemos pedido a la empresa la composición social, para saber a ciencia cierta cuántos trabajadores asalariados tenemos, pero la empresa no nos brinda esa información.

También está el tema de la patronal -sobre todo, los que trabajan en el volante como nosotros-, que viene a trabajar los días de descanso. La empresa los llama. Ellos tienen un convenio interno; los llaman si les falta gente. Vienen a trabajar cuatro horas si hace falta personal. La empresa tiene la libertad de mover al personal accionista hacia distintos sectores por si le falta personal en ese lugar. Llevan accionistas para un lado, para un sector o para otro, y así no podemos hacer que reingresen compañeros.

Si ustedes me preguntan si esta empresa es viable, yo pienso que sí. Si se manejara de otra forma su administración, yo creo que sería viable. Tenemos un mercado grande y, lamentablemente, no entendemos por qué lo hemos dejado caer. Sabemos que hay otros temas que no son para este ámbito, sino para los que analizan el transporte, por el hecho de que otras empresas con servicios urbanos han entrado a Canelones y con el sistema metropolitano nos están quitando trabajo, porque tienen un boleto mejor, más barato, para esa parte de la población. Tenemos esa dificultad porque la empresa que viene con el servicio urbano, cobra menos el boleto y se lleva la gente.

Como dijo el diputado de Paso Carrasco -debe ser vecino, porque yo también soy de allí-, muchas veces hemos tomado COPSA y a lo largo de los años hemos visto

avanzar mucho el servicio urbano dentro de Paso Carrasco -yo lo vivo-, y hemos perdido pasaje con este sistema.

En cuanto al tema del Consejo de Salarios y la suba del boleto, mantendremos una reunión el día viernes a través de la federación suburbana -por videoconferencia-, con el Consejo de Salarios, para saber lo que va a pasar.

Me acota el compañero -que está más empapado en el tema- que tenemos dos correctivos, el de setiembre y el de marzo, que no se van a volcar a nuestro aumento de sueldo, por lo que también estamos en esa tratativa.

La situación que vemos nosotros es que la empresa camina, el Estado desde hace años que le viene dando plata para que siga caminando, y nosotros siempre seguimos siendo rehenes y tenemos la incertidumbre de no saber si vamos a tener trabajo el día de mañana. Nosotros apelamos a otros ámbitos y hemos mantenido reuniones en varias oportunidades, pero no visualizamos un final claro; siempre estamos a la espera de qué va a pasar, y si vamos a tener trabajo o no.

Con respecto a la reestructura, la empresa la viene haciendo desde la interna, con la tecnología que viene avanzando, lo que es imparable, pero afecta puestos de trabajadores, y ese es otro tema que también tenemos.

En cuanto a las agencias, las administraciones y todos esos compañeros que están complicados por la tecnología, nosotros estamos tratando de ver una solución. En algunas oportunidades hemos hablado para hacer algún tipo de reconversión de los compañeros a fin de poder mantenerles los puestos de trabajo, pero son situaciones difíciles; hay compañeros que ya tienen una edad bastante importante y no van a querer agarrar el volante; entonces, vamos llevando esas situaciones por esos ámbitos. Desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos han manifestado que los subsidios que se dan a las empresas son los justos, es decir los que tienen que dársele.

La otra pregunta -de la que me estaba olvidando- era en cuanto a los subsidios, y debo decir que de la Intendencia no recibimos subsidios; la empresa solamente recibe subsidios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nosotros somos sector suburbano, netamente suburbano. Esto pasa con las intendencias y las empresas que son urbanas. Por ejemplo, por el último subsidio a las empresas urbanas que dio la Intendencia y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por el Fondo Covid, a nosotros no nos llegó nada porque somos suburbanos.

**SEÑOR REPRESENTANTE OTERO AGÜERO.-** Han sido muy claros y les agradezco.

También les preguntaba si el tema del kilometraje estaba atado a cada trabajador, para organizar el trabajo; es decir si hay una bolsa de kilometraje en la empresa por la que se haga una ecuación por trabajador, o por chofer, más específicamente.

**SEÑOR ABAL.-** En cuanto al tema del kilometraje, tenemos una rotación. La parte que tenemos de kilometraje es con el interdepartamental, con la línea del este, donde sí tenemos una rotación y se divide la bolsa de kilómetros entre todos, ya sea guardas o choferes. No tenemos lo mismo para el suburbano, que no se maneja por kilómetros, sino por hora. Entonces, como el tope laudado es de 192 horas, eso es lo que están haciendo los accionistas, y muchas veces están haciendo más; están haciendo muchas horas extra y de ahí la problemática, ya que tenemos gente en el seguro, que está haciendo la mitad de la jornada, es decir 96 horas, pero también en muchos casos se pasan de estas 96 y eso nos crea dificultades con gente que podría estar trabajando. Por ejemplo, en talleres o administración -que son las agencias- tenemos muchos compañeros que trabajan las 8 horas y se le ha planteado a la empresa, varias veces, por qué no se utiliza la misma herramienta del subsidio parcial para ingresar un compañero, y tener a cabo ya la

reestructura, pero no lo realizan. Tienen compañeros trabajando las 8 horas, es decir su jornada completa, y gente en el seguro total, cuando podrían estar en esa modalidad de seguro parcial, utilizándola bien. Sin embargo, en el tema de los choferes cobradores se pasan muchísimo de las horas y también hay un montón de gente en el seguro total. Pero no va por kilómetros; en el caso del suburbano va por hora.

**SEÑOR REPRESENTANTE OTERO AGÜERO.-** Quisiera hacer una última consulta que viene al caso con respecto a por qué mi insistencia en el tema de los kilometrajes y las horas; está bien diferenciado cómo se organiza la empresa. ¿Por qué? Porque ustedes saben -estoy seguro de que les interesa como trabajadores- que hay un descontento importante por parte de los usuarios, al punto que en este mes hay encuentros por la costa de Canelones cuestionando el monopolio que maneja la empresa. Eso hay que ponerlo arriba de la mesa porque es un conflicto de intereses importante que puede afectar a la empresa, si ya está generando un mal servicio por el que se está dando el descontento.

Con esto terminé.

**SEÑOR ABAL.-** Precisamente, el mismo día en que nos enteramos del subsidio de la intendencia para el urbano, a nosotros en el suburbano nos enviaron sesenta compañeros más al seguro total, porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas otorgó una rebaja de servicios a COPSA de un 11% en el total de todas las líneas, que son muchísimas. Evidentemente, nosotros, que estamos en la calle, vemos que hace falta incrementar los servicios y las frecuencias, pero no se está haciendo. El camino por el que se está optando es totalmente contrario. Entonces, no entendemos hacia dónde estamos direccionando realmente.

(Se interrumpe la conexión remota)

(Se restablece la conexión remota)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tuvimos un problema de conexión, por lo que no se escuchó la última parte de la respuesta.

**SEÑOR ABAL.-** Decía que no entendíamos el direccionamiento con la queja que hay de los usuarios, que hasta están haciendo los cortes de ruta porque faltan frecuencias, y nosotros vemos en la calle que estamos dejando gente sin poder viajar porque tenemos también el tema del aforo. Justamente, por ahí va nuestra preocupación. ¿Por qué nos sacan servicios cuando vemos que estamos dejando gente sin poder utilizar el viaje? No le encontramos mucho sentido.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Le agradecemos a la delegación.

Nosotros vamos a debatir las distintas informaciones que hemos recibido de ustedes y dentro de las posibilidades de la Comisión está la de tratar de direccionar las comunicaciones.

Muchas gracias y que tengan una buena jornada.

**SEÑOR ABAL.-** Muchas gracias. Igualmente.

(Concluye la conexión de la videoconferencia)

**SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.-** Hemos estado recibiendo varias delegaciones y preocupaciones con respecto a asuntos vinculados al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Las dos de hoy, claramente, pero también tuvimos a la de los peajes y, el año pasado, con el tema de SICTRAC, hubo hasta una carpa frente al Palacio por varias semanas, por el transporte de carga y un montón de asuntos relacionados con ese trabajo.

Quizás se podrían juntar esos cuatro aspectos y alguno más que algún diputado o diputada le pareciera para, sin apuro, llamar al ministro de Transporte -cuando esté recuperado; no sé cómo está en este momento su salud-, y consultarlo sobre: SICTRAC, peajes, puerto y transporte suburbano.

Lo dejo a consideración. Gracias.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Recogiendo la solicitud, se cursa una invitación al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—De la primera delegación recibida, del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines, vamos a solicitar que se remita la versión taquigráfica a la Presidencia de la República, a la Administración Nacional de Puertos, al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—Vamos a solicitar que la versión taquigráfica correspondiente a la comparecencia de la Asociación de Trabajadores de COPSA sea remitida al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Y encomendamos a la Secretaría la búsqueda de algún grupo de usuarios referente al tema del transporte en la costa del departamento de Canelones para que sea remitida la información.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—Con relación al proyecto de ley sobre teletrabajo, vamos a solicitar a la Secretaría que distribuya el material que nos acercó el señor diputado Felipe Carballo. Se trata de redacciones alternativas para una serie de puntos del proyecto sustitutivo presentado sobre teletrabajo.

**SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.-** En virtud de algunas conversaciones que hemos tenido con algunos de los invitados y en esto que conversamos fuera de la versión taquigráfica sobre cómo va a cambiar en un futuro la realidad laboral de miles y miles de uruguayos y uruguayas, además de que quizás no tengamos plena conciencia de lo vasto de los ámbitos en que esto nos va a transformar la realidad del trabajo, queremos aportar un último artículo que invite a más actores a seguir pensando esta realidad e ir la monitoreando, inclusive, hasta para monitorear la aplicación de esta ley. Diría lo siguiente: *"Facúltase al Consejo Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (CONASSAT) como parte de sus acciones derivadas del Decreto 83/996 y del Decreto 127/14, a la creación y coordinación de un Observatorio de Teletrabajo, que promueva iniciativas de prevención y promoción de la salud integral de quienes teletrabajan, que recabe información técnica de organismos e instituciones vinculadas a la salud y seguridad laboral, y que de su seguimiento genere propuestas de mejoramiento de la calidad de vida, con base en la citada forma de realizar trabajo"*. Esta es una redacción en la que el espíritu queda claro; no hay que explicarlo. En realidad, este artículo así formulado es un intento para avanzar y para que en la próxima instancia de discusión pueda ser base de futuras modificaciones.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Dejamos constancia en la versión taquigráfica de que se cita a una reunión de la Comisión en forma extraordinaria para el día jueves 1º de julio, a la hora 12 y 30.

Se levanta la reunión.

≠