



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1670 de 2023

S/C y Carpeta Nº 3712 de 2023

Comisión de
Legislación del Trabajo
y Seguridad Social

**SITUACIÓN DE LOS ESTIBADORES DEL PUERTO
DE FRAY BENTOS**

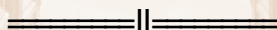
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE BOMBEROS VOLUNTARIOS

Creación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de diciembre de 2023

(Sin corregir)

- Preside:** Señor Representante Daniel Gerhard.
- Miembros:** Señores Representantes Rubén Bacigalupe, Rodney Franco, Pedro Jisdonian, Sebastián Sanguinetti, Ismael Smith Maciel y Martín Sodano.
- Asisten:** Señora Representante Sylvia Ibarguren Gauthier y señor Representante Carlos Reutor.
- Invitados:** Por la Administración Nacional de Puertos, señor Subgerente General, Ingeniero Horacio Lannes, y señora Gerenta del Área Comercialización, Contadora Ana Rey.
- Secretario:** Señor Francisco J. Ortiz.



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

Buenos días.

Damos la bienvenida a la delegación de la Administración Nacional de Puertos, integrada por el señor subgerente general, ingeniero Horario Lannes, y la señora gerente del Área Comercialización y Finanzas, contadora Ana Rey.

La solicitud que realiza la Comisión tiene que ver con la situación del puerto de Fray Bentos. También queremos contarles que el lunes la Comisión como tal estuvo allí; estuvimos hablando con la carpa de los trabajadores y, luego, con el intendente Omar Lafluf, pero eso no quita la necesidad de esta instancia.

SEÑORA REY.- En primer lugar, quiero agradecer la instancia de poder transmitir las acciones que se vienen adoptando a nivel comercial con el objetivo de generar carga para uno de los puertos administrados por la ANP.

El año pasado fue un año muy particular, pero me quiero referir al contexto general del río Uruguay, donde está inserto el puerto de Fray Bentos, y destacar que el movimiento que se produce en los puertos tiene relación con la producción, con las industrias que están en su zona de influencia. Entonces, nosotros ahí tenemos la carga vinculada a los granos, la carga vinculada a la producción forestal y, en particular, a un productor de pino, que es el que en los últimos años, cuando exporta, ha generado el movimiento en el puerto.

Con respecto al movimiento portuario, el pino había tenido un bajo valor internacional, pero actualmente se abrió el mercado de India, se están retomando exportaciones a China, estamos en contacto con los exportadores. Ayer, con el subgerente general conversamos también con los operadores y hoy habría un valor internacional del producto que quizás permita que se negocie la exportación, algo que escapa a la autoridad portuaria.

Viendo las preguntas que ustedes hacían, les podemos dejar un listadito con las resoluciones que fue adoptando la Administración Nacional de Puertos para tratar de promover cargas. Cuando vino la sequía, se sacó una bonificación del 60% a todo lo que venía de Argentina para sustituir afrechillo y una cantidad de ítems, tratando de que se cruce por barco.

Se creó un grupo de trabajo en Fray Bentos durante la Expoactiva, que se realiza en Soriano, tratando de discutir con operadores, con Kios, que es un operador que apuesta a llevar barcas.

Después, se logró una descarga de azúcar, que era un producto nuevo que iba directamente a Paysandú. Hablamos con la industria, a ellos les sirve ese flete de mayor volumen, pero también queríamos mantener la actividad en Paysandú, por lo cual hicimos una bonificación al cabotaje nacional y si bien hubo unas primeras operativas y salió un camión de Fray Bentos, hoy estamos con 60.000 toneladas comprometidas de azúcar, que es la importación anual, que antes era de 45.000.

En grandes líneas, esos serían negocios vinculados a granos, pero no quiero dejar de mencionar y darle tiempo a mi colega para que pueda expresar otros aspectos del puerto.

Además, hemos pensado en el turismo como negocio a realizarse. Es un proyecto que viene hace años para impulsar el turismo náutico fluvial por las características que tiene Fray Bentos. También les dejamos el documento presentado en Hamburgo a los armadores de cruceros fluviales para un circuito Colonia-Fray Bentos en esa zona de Soriano, tratando de que eso derrame para la ciudad.

La Administración no tiene objetivos de recaudación en los puertos que administra, sino de cubrir sus costos, que en Fray Bentos están amortizados en muchos casos.

Capaz que Horacio comenta un poco sobre los esfuerzos que se han hecho para subir buques pesqueros, pero recordemos que la subida tanto de la carga como de los barcos tiene un costo alto en lo que es pilotaje, días de navegación, y por las limitantes del río Uruguay -que él les puede explicar mejor-, ya que un barco no puede salir completo con el calado actual de Fray Bentos. Entonces, eso obliga a un volumen de carga de completamiento y un barco sale, por día, mínimo, US\$ 25.000, un barco grande, y los días de navegación arriba más los practicajes a veces hacen que el costo adicional supere los US\$ 100.000, por lo que hay que tener un volumen de mercadería o un valor de la mercadería que permita pagar eso.

Para cerrar mi intervención, otra operación que estamos siempre evaluando con Kios es la salida de soja -que este año la producción va a ser buena- hacia Argentina, pero volvemos siempre a que la autoridad portuaria no hace el negocio. Tenemos excelentes operadores.

Le cedo la palabra a Horacio para comentar un poco los aspectos operativos y la situación actual del puerto.

SEÑOR LANNES.- Buenos días a todos.

Otro aspecto que ha manejado la Administración es a través de un acuerdo que tiene con Bolivia. Se trató de encauzar carga que viniera de Bolivia y se sacó una resolución de Directorio bonificando también tarifas para el uso de mercadería a fin de aumentar la carga de otros países de la región.

Otro hecho que ha ocurrido es la presentación de una iniciativa privada de parte de una empresa, una industria en Paraguay, para poder manejar celulosa en Fray Bentos. Es una iniciativa privada que fue aprobada, que fue elevada al Poder Ejecutivo. Si finalmente se concreta, sacaremos un pliego para poder desarrollar la infraestructura a través de una concesión y esperamos que el proyecto salga adelante.

Después, respecto a lo que mencionaba la contadora Rey, hoy lo que parece más promisorio para el año 2024 es que va a volver la exportación de pino en rolos. Estaríamos hablando de diez barcos más o menos, o sea, un barco por mes, porque los barcos, como saben ustedes, por el calado, cargan alrededor de 19.000 toneladas en Fray Bentos y después completan en Montevideo. Aparentemente, hoy habría carga cerca del puerto como para poder hacer la exportación, así que auguramos que en el año 2024 se reactivará el tema de la creación de palos. Por ahí me quedo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy bien. Agradecemos la información y las explicaciones.

Pasamos a una ronda de consultas.

SEÑOR REPRESENTANTE REUTOR.- Primero, quiero agradecer a la delegación que está hoy presente.

Nosotros, como bien decía el presidente, estuvimos en Fray Bentos compartiendo con los trabajadores y nos vinimos con una preocupación más que importante, principalmente por la fecha en la que estamos y las necesidades de esos trabajadores, pero tampoco somos ajenos a la problemática que tiene el puerto de Fray Bentos. En ese sentido, como esta Comisión bien ha trabajado, nuestra intención es poder ayudar o por lo menos arrimar a las partes para que esos trabajadores puedan tener una fuente laboral, pero también ver qué posibilidades hay de que puedan pasar de la mejor manera estas fechas, que para todos son muy sensibles, más con cuarenta trabajadores y sus familias atrás.

En ese sentido, puede haber un abanico de opciones que habría que trabajar a ver qué posibilidades hay.

Una pregunta muy concreta que los trabajadores volcaron cuando estuvimos ahí tenía que ver con la creación de una cooperativa. Entonces, nos gustaría saber en qué está eso, cómo lo ven ustedes, qué visión tienen y qué posibilidades laborales tienen en el margen de esa cooperativa, más allá de que sabemos que hay puntos que tienen que ser priorizados hoy para los trabajadores. Ustedes han planteado la posibilidad de que vinieran a descargar buques nuevamente a Fray Bentos, que eso ya es algo hacia adelante. Nosotros tenemos que ver qué margen les damos por lo menos en esta fecha. Creo que la última descarga que tuvieron ahí fue en febrero si mal no recuerdo lo que nos manifestaron; quizás me pueden corregir si estoy diciendo otra fecha, pero nos manifestaron que no han hecho más de seis o siete jornales en lo que va del año. Entonces, creo que es preocupante en un marco en el que los trabajadores no pueden acogerse ni a seguro de paro ni a subsidios de estas características; la Comisión tratará de ver si se puede agilizar algún subsidio para que puedan pasar por lo menos este fin de año con un sustento para su familia.

Mi pregunta central es cómo viene el tema de la cooperativa. Algunas cosas ya manifestaron de los buques que pueden ingresar al puerto. Y qué perspectiva de trabajo tendrían con esa cooperativa a partir de su formación.

SEÑOR REPRESENTANTE JISDONIAN.- Le doy la bienvenida a la delegación.

En la misma línea que el diputado Reutor, quiero saber sobre la cooperativa, en realidad, las dos cooperativas, porque se nos habló de que estaban trabajando también en una cooperativa de vivienda: ellos están buscando tener, a través de la construcción de las casas, la posibilidad de una salida laboral.

Claramente, luego de nosotros haber recibido el reclamo, urge la posibilidad de que puedan tener un tipo de ingreso genuino a través de un trabajo. Ellos nos decían que era su interés justamente trabajar y no recibir un subsidio, pero ante la realidad de seis jornales en un año, la verdad que parece complicado el poder tener un ingreso.

Se nos habló también del dragado. Queremos saber qué posibilidades ustedes están manejando de que efectivamente se pueda hacer para llegar a un calado que permita el ingreso de otro tipo de buques y tener otro tipo de movimiento.

A través de ustedes también quiero hacer extensivo -más allá de que lo vamos a debatir entre nosotros- que seguramente también vamos a convocar al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca en relación a lo que es la planta de silos que está dentro del puerto, que está en manos de TGU y no se ha procedido a una devolución. Sabemos que hubo un llamado y que hubo dificultades, pero creemos que es importante. Se nos manejó la posibilidad de un embarque que se perdió justamente porque TGU no prestó la planta para guardar el azúcar: si no tenían dónde dejarla no se podía hacer y, en definitiva, se perdió ese viaje, que terminó en Palmira.

Nosotros estamos tratando, dentro de las posibilidades, que claramente no son muchas y que van de la mano de lo que son nuestras competencias, de acercar a las partes y de ser también una caja de resonancia de una situación que es dramática para los trabajadores, y somos conscientes, como decían bien ustedes, de que el trabajo va a aparecer en el momento en que el negocio sea viable.

Entonces, desde ese lugar, saber la situación de la planta de silos, ver el tema del dragado y avanzar con la cooperativa serían los temas que vemos como más factibles en el tiempo y que permitirían dar un tipo de salida a los trabajadores.

Gracias.

SEÑORA REPRESENTANTE IBARGUREN GAUTHIER.- Agradezco a la Comisión la posibilidad, siendo de Río Negro, de poder estar en esta instancia; agradecemos la exposición de las autoridades.

Yo tenía una pregunta un poco más general. Como de alguna manera todo indica que la limitación es el dragado, yo me hago algunas preguntas desde realmente bastante ignorancia de cómo funciona el transporte fluvial.

El puerto Fray Bentos ha tenido distintas etapas, pero ha tenido etapas muy activas y tenía un dragado, que es el mismo de ahora o inclusive inferior, ya que el dragado que tiene actualmente no es muy antiguo.

Por otro lado, después de este último dragado a 26 pies, que es donde creo que está actualmente, hubo puertos como, por ejemplo, el de Concepción del Uruguay que aumentaron su actividad. Entonces, se me genera la duda de si realmente el factor limitante es el dragado. Esa es una de las consultas, debido a que se ven otro tipo de actividades y, además, porque antes había otro tipo de actividad portuaria.

Por otro lado, quisiera saber cuál es la planificación, cuál es el plan para el puerto, porque de alguna manera ustedes han comentado algunas cosas que pueden salir, pero ¿desde la ANP cuál es la planificación para el puerto de Fray Bentos, cuál es el objetivo? ¿Si se lleva a un dragado a 32 pies va a haber carga? ¿Realmente es eso lo que se necesita para que haya una actividad continua y que se pueda desarrollar el puerto de Fray Bentos? Pregunto en esto de no generar expectativas, o sí, pero con una fundamentación, porque si los actuales obreros portuarios están de alguna manera sujetos al dragado, es algo que hay que saber porque el dragado no se va hacer el año que viene. Y nos preguntamos si ese es el factor limitante o hay una cuestión más allá de eso porque entendemos que hoy en Concepción del Uruguay está habiendo una actividad importante y en Paysandú hay un poco más actividad que la que hay en Fray Bentos.

Otra pregunta que tengo es sobre el tema de Paracel, que usted mencionó, y esto lo pregunto desde la total ignorancia. Yo miro el mapa y veo que lo de Paracel va a salir por el Paraná, que desemboca muy cerca de Nueva Palmira y más cerca de Montevideo. ¿Cuál es el sentido de que suba hasta Fray Bentos? Pregunto porque sigo sin comprenderlo y capaz que ustedes me lo pueden aclarar y porque también se han generado expectativas con respecto a lo que puede llegar a pasar en Paracel.

Entonces, en esto de pensar un poco más para adelante, y también de tener claro qué es lo que se les puede contestar a estas cuarenta familias que están en este momento en la situación en la que están.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE SANGUINETI.- Buenos días. Quiero agradecerles también la presencia y la intervención que nos pueda ayudar a buscar una solución a esta difícil situación que están viviendo los trabajadores más que nada del puerto. Me uno a la preocupación de los diputados que han hablado anteriormente sobre la situación sobre todo de los trabajadores.

La diputada recién consultaba sobre las planificaciones que tiene la ANP y tengo entendido que hay una intención de privados y se ha solicitado formalmente a la Administración Nacional de Puertos la construcción de un galpón de acopio de fertilizantes ya hace meses, según una carta que ha enviado el intendente de Río Negro a la ANP y a otros organismos. Quería saber en qué está eso y si la ANP tiene planificado autorizar esa licitación para la construcción de la planta de acopio de fertilizantes.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente quiero retomar algo a lo que se aproximó el diputado Jisdonian en cuanto a la relación que tienen los puertos de Nueva Palmira y Fray Bentos.

Mi pregunta es si tenemos un problema existencial de dos puertos y sobra uno básicamente, y hay que ir llevándola como se pueda, o si hay un problema de competitividad o complementación y en ese sentido, qué pueden hacer la ANP u otros organismos del Estado.

Finalizando las consultas, les devolvemos la palabra.

SEÑOR LANNES.- Me voy a referir a la cooperativa.

Respecto a la cooperativa, se habló en su momento, sí, de crear unas cooperativas. La verdad, no sé en que quedó, porque se habló con los estibadores de crear las cooperativas, de que tenían que estar en cierto rubro y de que tenían que reunir toda la información necesaria para poder inscribirse en el Mides y en el RUPE para poder trabajar dentro de lo que marca el Tocaí para la contratación de cooperativas. Realmente no sé en qué quedó eso; la intención fue la de dar paso a ese tema, pero lo chequeamos.

Respecto a la cooperativa de vivienda, la verdad que no tengo información, o sea que es un debe que luego les contestamos, pero no sé, vinculado a la actividad portuaria, cómo estaría esto.

El tema Paracel se planteó en su momento con la iniciativa privada para que la empresa tuviera un puerto de trasbordo porque la carga venía en barcazas y había que sacarla en oceánicos, y ellos planteaban que habían buscado un puerto argentino, pero veían más conveniente que fuera uno de Uruguay. Entre los puertos viables que miraron estaban el de Nueva Palmira y el de Fray Bentos, pero Nueva Palmira es un puerto que está saturado para poder trasbordar carga con ese tipo de volumen. Entonces, se habló con un operador interesado, presentó una iniciativa privada y eso es lo que está en el Poder Ejecutivo, es una iniciativa aprobada por la ANP a fin de dar viabilidad al negocio de Paracel.

SEÑORA REY.- Respecto a los puntos planteados, un tema que acabás de mencionar es un llamado a licitación por un acopio para fertilizantes. Eso ya fue aprobado por el Directorio, se estaban elaborando los pliegos. Ahora vamos a hablar con Infraestructura y con la Dirección, porque la iniciativa plantea un depósito en Palmira y un depósito en Fray Bentos y hay que definir fundamentalmente la localización de Palmira. Eso va al Ejecutivo y es un proyecto que no es de gran escala, pero todo genera mano de obra y trabajo.

Después, ustedes plantearon el tema del dragado. Obviamente que el dragado es una necesidad para Concepción, para todos los puertos del río Uruguay. Tengo conocimiento de que la Oficina de Planeamiento y Presupuesto hizo un estudio respecto al dragado de donde supongo que surge esa planificación de cargas que amerita la inversión. La responsabilidad del dragado escapa a la Administración Nacional de Puertos.

Respecto a las cargas que mueven otros puertos, ellos tienen arroz en la zona de producción. En todos los estudios que se hicieron hasta la fecha de planificación de otros tráficos siempre estaban los graneles y la madera, nunca se visualizó otra vocación que la exportadora para el caso de Fray Bentos, incluso, si se desarrollaba la zona de producción alimenticia; el puerto compró e invirtió en una grúa móvil por si se mantenía la línea por el río Uruguay, que fue luego una fuerte competencia del camión, con fletes muy bajos. La vocación que se planificó siempre fue exportadora.

Después, respecto a cuál es la profundidad ideal o el uso de silos o no, cuando nosotros hicimos recorridos -y llevamos muchos años en esto-, los propios productores decían que no era tan necesario un silo en el puerto porque estaban en Tres Bocas y en esa zona todas las plantas de tratamiento de secado, que lo que ellos querían era muelle y en definitiva sacar el barco con mayor profundidad porque ¿qué pasa? Estos productos nuestros, tanto la madera como la soja, se exportan a China y ¿qué pasa? El flete internacional del barco se abarata según las toneladas que cargás. Si ustedes observan el puerto de Montevideo, vinieron los handymax, los cape, los barcos de más porte, con lo cual los volúmenes hacen que se pueda colocar más exportación.

No obstante ello, volvemos a lo que dije al principio. En el muy corto plazo para el año que viene, el precio de la madera de pino, que no va a la planta de celulosa, que está hoy ya a US\$ 70, US\$ 75, va a permitir la exportación. Se está abriendo China; India fue la que compró todo el volumen que salió desde Montevideo. O sea que vamos a conversar. En estos días con el ingeniero Lannes hablamos con el único productor de pino que hay en esa zona para ver si con estos precios, con el precio que le da el operador y planteando el Directorio la tarifa, en el primer semestre se puede cerrar un negocio, por lo menos de los que no se deberían perder. El azúcar creo que se va a mantener en el mismo volumen, que es el total que se importa de azúcar.

Con respecto a Paracel, fue una iniciativa privada que el puerto estudió rápidamente; yo estuve en el grupo de trabajo. Si bien se plantea en forma correcta que la lógica de subir barcas a nivel logístico no parecía razonable, la empresa plantea un puerto de Uruguay por la confianza país y el tiempo irá decantando. El proceso tiene sus tiempos en Paraguay. Sugiero que ustedes sigan más el tema de la industria porque hoy, en el corto plazo -cuando digo corto plazo es uno o dos años-, no es una carga a considerar para generar trabajo como quieren ustedes.

Preguntaron por el dragado, por el galpón de acopio. La relación de Palmira y Fray Bentos son cosas totalmente diferentes porque si realmente nosotros estamos logrando traer mineral de hierro de Brasil, que en estos días se está firmando, ya empieza una zona de transferencia con cinco millones de toneladas en una zona obviamente con profundidad y eso derrama para el muelle, pero si sale soja y no hay sequía, los muelles de Palmira se saturan en forma inmediata. Por eso hay que trabajar para que la soja también complete o tome su primera carga en Fray Bentos.

Vamos a buscar una tarifa que se había hecho en su momento, tratando de que el barco sojero suba primero a Fray Bentos, cargue algo y luego baje a completar a Palmira, que es la única operación que vemos de complementación.

Hoy, una de las terminales privadas está manejando mucho mineral de hierro, que es un negocio nuevo, con lo cual podría con la soja también haber una oportunidad.

Vamos a trasladar a la Dirección estos tres puntos y ver si podemos tomar alguna medida en cuanto a tarifas y al completamiento de carga, por lo menos para incidir en lo que es el corto plazo, mientras se trabaja en el llamado, se cierra el de los fertilizantes y vemos los tiempos que pone la iniciativa de Jesmi.

SEÑOR LANNES.- Con respecto al depósito fertilizantes, se trata de una iniciativa que se presentó -como decía la contadora- en Palmira y en Fray Bentos; se había presentado Fray Bentos donde antes era el lugar de acopio de madera. Se está viendo en qué lado se llevará a cabo la iniciativa. Nos parece interesante porque cuando vienen los barcos de fertilizantes siempre hay un volumen que queda para distribuir en el Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy bien. Vamos a pasar a la segunda, y última, ronda de consultas.

SEÑOR REPRESENTANTE REUTOR.- Primero, quiero agradecerles que hayan contestado, por lo menos, parte de las inquietudes que cada uno de nosotros planteamos.

Quedó pendiente la respuesta a una pregunta que realicé en el marco que usted manifestaba que no sabían en qué situación estaba la creación de la cooperativa. Creo que fue algo así; no entendí.

En el marco de la creación de la cooperativa, que los trabajadores nos manifestaban que era de mutuo acuerdo con la ANP y que estaban conversando, más allá de que se pueda concretar, yo consulté sobre la expectativa que le brindamos a esa cooperativa y sobre qué margen laboral tenía esa cooperativa, porque una cosa es tener un margen más amplio laboral con la ANP, que pueden ser otros rubros dentro de la ANP, pero otra cosa es que por más que los trabajadores creen la cooperativa sigan manteniendo el mismo régimen. Entonces, reitero la pregunta que hice hoy sobre cuál es el margen de trabajo que pueden tener hacia adelante esos trabajadores con la creación de una cooperativa. Quizás es una respuesta difícil de dar, pero capaz que la ANP por lo menos pudo visualizar alguna otra función dentro del puerto que como cooperativa ellos pueden realizar y sería bueno saber, al menos, su presentimiento.

SEÑORA REPRESENTANTE IBARGUREN GAUTHIER.- Simplemente como información complementaria, quiero decir que en el año 2019, cuando empezó a haber una disminución en la actividad portuaria, se hizo para los trabajadores del puerto - quienes también estaban en una situación que venían disminuyendo los jornales- un monotributo asociativo, un poco con la misma finalidad, que fue contratado por ANP para la limpieza creo que de todo lo que es la zona adyacente al puerto, que le pertenece a la ANP.

Lo menciono porque ya hay un antecedente en este sentido. Desconozco por qué en vez de monotributo asociativo se pasa a cooperativa de trabajo; obviamente, habrá alguna explicación con respecto a eso, pero lo que quiero decir es que es una modalidad que ya se venía manejando para, justamente, poder mantener un nivel de empleo para los obreros portuarios.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO.- Primero que nada, disculpen mi llegada tarde, después leeré la versión taquigráfica.

Les quiero hacer una consulta puntual sobre el tema del dragado y demás. ¿Cuál es el calado que hay en los pasos? Porque tengo entendido que el problema en sí no es el calado que tiene de por sí el puerto, sino que son los pasos con los prácticos. Eso es lo que nos dicen tanto los trabajadores como las autoridades con las que hemos estado hablando.

Entonces, quiero ver el tema de los prácticos, ¿cuál es la complicación que los prácticos ven? Me imagino que la ANP lo debe tener claro. ¿Cuál es el calado que está marcado en esos pasos complejos de los que los prácticos se quejan? Me gustaría saber cuál es el calado de los barcos que se están utilizando para trasladar el azúcar y los granos, y de los barcos que están operando en el puerto de Fray Bentos, porque el otro día, en la visita, encontramos tanto un crucero como los Río Solís II y III. Los Río Solís son barcos de gran porte, que tienen gran bodega y buen calado, y están ahí.

Esa es mi consulta.

SEÑOR REPRESENTANTE JISDONIAN.- Nada más quiero hacer un par de puntualizaciones con relación a una situación que nosotros pudimos constatar. Los trabajadores nos decían que, obviamente, no se trata de un tema nuevo, nos hablaron de una huelga de hambre que se dio en el año 2015 cuando ya hacía tiempo que la actividad venía disminuyendo; salvo en algunos casos puntuales donde sí hubo algún volumen, lo que claramente era la constante era la inestabilidad en las cargas y en el trabajo.

Se nos informó que lo que pasó con la cooperativa fue un tema formal con la escribana que estaba haciendo el procedimiento. Cuando fuimos, nos dijeron que aparentemente ya en estos días iba a quedar pronto y que se podría avanzar en el tema principalmente de la limpieza de un predio adyacente al puerto, lo que por lo menos les permitiría a los trabajadores tener un ingreso. Nosotros vemos que eso es lo que en lo inmediato se podría concretar con mayor celeridad.

La duda que tenía yo cuando pregunté es en qué situación está actualmente el tema del llamado. Yo sé que es asunto del Ministerio de Ganadería, pero está dentro del puerto y me imagino que ustedes también deben tener algún tipo de información al respecto porque es una infraestructura importante. Nos decían que también requiere de inversión por el estado en que se encuentra ya que se está deteriorando y no ven en quien lo ocupó el interés de utilizarlo, pero supuestamente sí habría interés de otros en poder hacerlo, por más que cuando hubo una licitación, no se presentó nadie, según nos dijeron.

Me parece que sería una buena señal de que hay intención de reactivar eso si se apurara el tema del llamado para la planta de silos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para cerrar, voy añadir alguna consulta más.

Por lo que entendí de la respuesta a la pregunta que yo hice sobre la relación de ambos puertos, me dio la impresión de que, en realidad, el puerto de Fray Bentos correrá mayor suerte cuando se sature el de Nueva Palmira. No sé si entendí bien o hay una posibilidad de desarrollo más específico propio, si se quiere autónomo, a pesar de que todo esto está muy interrelacionado, como bien explicaron. Me gustaría que se me aclare esa cuestión.

SEÑORA REY.- Para redondear un poquito el tema de la generación de trabajo alrededor de los puertos, que es lo que en definitiva quieren las ciudades que tienen un puerto, tenemos los servicios que se prestan como operador portuario, que pueden ser de estiba; pueden ser muchos eventuales contratados por el estibador que está registrado, y creo que muchos de esos problemas se vinculan al trabajo eventual; puede haber trabajos de seguridad, que también se da con operadores privados de espacios, de mercadería, pero en lo que es la contratación de servicios que los puertos hacen de pintura, de mantenimiento, de limpieza, de limpieza de muro, hay muchas actividades que tienen que ver también con el nivel de actividad que haya. Va de suyo que cuanto más movimiento hay, mayor desgaste, y también tiene que ver con la formación de la mano de obra para tareas como la de mantenimiento de buques. A veces, tratamos de llevar pesqueros como el Río Solís o les damos a los cruceros una tarifa especial para que duerman los que van a la Antártida. Esos barcos hacen mantenimientos a bordo, hacen trabajos a bordo; lo hacen en Montevideo, la idea es que lo hagan en Fray Bentos, pero habría que trabajar y estudiar un poco en conjunto qué tan calificada es la demanda porque tienen que trasladarse personas de otras ciudades para esos trabajos que se generan en los barcos o también en el mantenimiento de las grúas, que pueden ser propiedad de ANP. No debemos solamente imaginar que el trabajo sea básico, como una limpieza y demás. Creo que también habría que apuntar a un programa de capacitación en conjunto sobre cuáles son los servicios que se pueden ofrecer para que los barcos también suban a dormir y a reparar. Esa es una línea de trabajo.

En cuanto a lo que es lo que es mi área y acerca de si eran complementarios o no, si es por derrame, obviamente que un puerto que tiene mayor calado, que tiene los silos, donde están instaladas empresas multinacionales que compran el grano, si tienen capacidad ociosa -incluso a veces poseen barcasas propias-, primero, van a ocupar su capacidad. Por eso es importante -no tenemos conocimiento de cómo está el proceso del Ministerio; eso lo hace el propio Ministerio- la instalación de una empresa acopiadora y

vendedora de granos en Fray Bentos, porque fidelizaría las cargas ya que, de alguna manera, los volúmenes que acopie saldrían del puerto, más allá de si hace servicio de secado o de clasificación, solo el acopio.

Cuando hablaron de años atrás, recordemos que la exportación de madera, que fue la época fuerte de Fray Bentos, fue cuando había pino y no había globulus, que era la madera que luego fue a las plantas de celulosa de todo el país. Incluso, nadie esperaba que hubiera venta de pino y hubo un millón y pico de toneladas de exportaciones tanto por Montevideo como por Fray Bentos. Pero volvemos al tema de que el pino que está plantado cerca de Fray Bentos hace que su cadena logística venga en su mayoría a Montevideo, salvo que un productor venda, que es el que está en la zona, que es cuando mandan el barco a Fray Bentos.

O sea, reforzamos esas ideas.

En cuanto a la pregunta de los calados, Concepción tiene los mismos calados, pero por lo que hemos hablado con ellos tienen mucho arroz y los exportadores adaptan el barco: traen un barco con azúcar para la profundidad de Fray Bentos y lo completan al máximo porque, si no, les sale muy caro el charteo del barco.

SEÑOR LANNES.- Con relación a los barcos que han ido hoy, los Río Solís I y II, es debido a que en determinadas temporadas del año hay barcos que vienen a los puertos a hacer mantenimiento. Estos barcos en particular pidieron para ir a Fray Bentos, lo que ya les habíamos ofrecido varias veces, pero el problema -como decía la contadora- es la mano de obra necesaria para hacer cierto tipo de reparaciones. Estos barcos sí calan el calado natural que tiene Fray Bentos, por eso es que van por ahí, al igual que el famoso crucero que estuvo durante bastante tiempo en Fray Bentos. Pero esta es una actividad puntual que se da con la reparación de buques.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos a las autoridades de la ANP por esta instancia y por la información volcada.

Una vez que ustedes se retiren, nosotros seguiremos profundizando y, sobre todo, haciendo foco en la situación laboral de estos cuarenta trabajadores.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación de la Administración Nacional de Puertos)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—Vamos a solicitar que a través de la Secretaría se mande la versión taquigráfica de hoy y las que corresponden al tema en cuestión al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, junto con una invitación para profundizar en los aspectos que a este Ministerio refieren, y al Mides, también con la consulta sobre la posibilidad de generar alguna canasta excepcional como paliativo a la angustiante situación que están viviendo los trabajadores del puerto de Fray Bentos. Asimismo, le trasladaremos esta misma inquietud -la posibilidad de esta canasta- a la ANP, como ya ha sucedido en el mes de agosto.

SEÑOR REPRESENTANTE SANGUINETI.- Como veo que tenemos a estudio un proyecto de ley relativo a la creación de la Administración Nacional de Bomberos Voluntarios, solicito que se someta a votación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: "Administración Nacional de Bomberos Voluntarios. (Creación)".

En discusión.

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

(Se vota)

—Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda aprobado el proyecto.

Debemos designar un miembro informante.

SEÑOR REPRESENTANTE JISDONIAN.- Propongo al señor diputado Sanguinetti como miembro informante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

—Seis en siete: AFIRMATIVA.

Se levanta la reunión.

≠