

SUPRA



PIT - CNT

SINDICATO UNICO PORTUARIO y RAMAS AFINES

Montevideo, 18 de mayo 2021.-

IDC

Presente

Por intermedio de la presente, transcribimos a uds. el Comunicado realizado por nuestro Sindicato, vinculado a los recientes anuncios de nuestro Gobierno, que modifican las reglas de juego en el principal puerto de nuestro país.

A través de dos decretos (*los cuales enviamos en forma adjunta*) el Gobierno realiza un monopolio encubierto en el movimiento de contenedores con la empresa Katoen Natie, a la cual se le extiende la concesión por 50 años. De esta manera, corren peligro más de 700 puestos de trabajo.

Estas modificaciones surgen luego de un año de reuniones llevadas a cabo con total hermetismo y secreto por parte de las autoridades nacionales y de la propia empresa. A nuestro juicio, la consecuencia de estas modificaciones generará un fuerte perjuicio a corto y largo plazo, no solamente a los trabajadores directamente afectados, sino al país en su conjunto.

Por lo antes mencionado, nuestro Sindicato se trazó la estrategia de denunciar la situación en los distintos actores portuarios, tanto nacional como internacional.

Sin otro particular, saludan atte.


Marcelo Briñon
PRESIDENTE


Gabriel Argibay
SECRETARIO GENERAL

25 DE MAYO 562

Telefax: 29158631 – 29157307

E mail: suanp@netgate.com.uy

Fundado el 18 de febrero de 1948

SUPRA



PIT - CNT

SINDICATO UNICO PORTUARIO y RAMAS AFINES

Incertidumbre y malestar.

Pocas veces diferentes actores comparten los mismos sentimientos ante determinada realidad. Sin embargo, incertidumbre y malestar fueron las reacciones que surgieron en forma unánime en los distintos actores de la realidad portuaria, ante los anuncios y decretos informados por el Ministro Luis Alberto Heber, en la Comisión de Transporte del Senado, el pasado día miércoles 21 de abril.

No solamente el SUPRA, sino también otros protagonistas del ámbito portuario han expresado su disconformidad con el proceder, y su temor por el futuro del principal puerto del país. Mientras en el resto del mundo, aun en los regímenes más intervencionistas, los diferentes puertos apuntan a la competencia entre las distintas terminales como forma de favorecer la reducción de costos y mejorar la productividad, el Gobierno uruguayo transita el camino inverso, estableciendo por la vía de los hechos **un monopolio privado**, sujeto a los intereses de una multinacional.

En dicha reunión el Ministro informaba las características de un acuerdo, el cual es fruto de negociaciones desarrolladas por más de un año, bajo total hermetismo y en forma secreta. En una comparecencia acotada en tiempos de pandemia, el Ministro realizó un intento de explicación del por qué la extensión hasta el año 2081, de la concesión a la empresa Katoen Natie. Tal cual puede corroborarse leyendo la versión taquigráfica de dicha reunión, la explicación está basada en un supuesto juicio que realizaría la empresa al Estado uruguayo por mil quinientos millones de dólares, por incumplimientos de la Ley de Puertos, y con el fin de captar inversiones y bajar las tarifas.

Vayamos por partes:

En primer lugar parece exagerada la extensión por 50 años, cuando la concesión inicial se trataba de 30 años, y aún restaban 10. Parece poco serio, acordar entre cuatros paredes, una extensión por tanto tiempo sin darle la participación a los diferentes actores, buscando caminos alternativos y seguramente con mayores beneficios para los intereses nacionales.

En segundo lugar, resulta poco serio que ante un eventual reclamo por parte de la empresa, entiéndase bien una simple amenaza sin ningún procedimiento formal en curso, el Estado realice esta concesión. También nos preguntamos ya que resulta evidente, si las actuales empresas competidoras no actuarán de similar manera y amenazarán al Gobierno a un posible juicio por daños y perjuicios? El Estado va a seguir entregando soberanía ante cada reclamo?

En tercer lugar, todos los actores, y repetimos todos los actores involucrados en la actividad portuaria, entienden que dicha cifra carece de sentido, si se tiene en cuenta la realidad portuaria nacional. Recordemos que Katoen Natie en el remate por la Terminal, en el año 2001 pagó 17.100.000 dólares. Cuánto fue la ganancia todos estos años? Cuál es el lucro cesante para reclamar tal cantidad de dinero?

25 DE MAYO 562

Telefax: 29158631 –29157307

E mail: suanp@netgate.com.uy

Fundado el 18 de febrero de 1948

SUPRA



PIT - CNT

SINDICATO UNICO PORTUARIO y RAMAS AFINES

En cuarto lugar, recordamos que la Ley de Puertos fue promulgada en 1994, y la concesión a la empresa en cuestión fue por 30 años a partir del año 2001. Sin profundizar en aspectos jurídicos (aunque vale decir que el tema ya está siendo analizado por los profesionales en la materia tanto del Sindicato como del PIT-CNT), no tiene sentido realizar una referencia a una normativa anterior a la instalación de dicha empresa. Pero si ello tuviera razón de ser, resulta extraño, ya entrado el año 2021, que dichos reclamos no se hicieran en los años anteriores. Recordemos que esta misma empresa en el año 2017 anunciaba la venta de sus acciones, sin encontrar eco alguno, demostrando que solamente se trataba de una especulación comercial y/o una forma burda de generar incertidumbre en sus propios trabajadores y presionar a las diferentes autoridades. Hoy, extendiendo la concesión a Katoen Natie, es la forma que tiene este Gobierno Neoliberal para profundizar el camino de la privatización y el desmantelamiento de la ANP, debilitando su rol estratégico en la actividad; persiguiendo así similar objetivo que en el resto de las empresas públicas.

En quinto lugar, los trabajadores no somos ajenos a la evidente necesidad de captar inversión en estos tiempos que corren, venimos de un 2020 donde el PBI sufrió una caída del 5.9% y el nivel de desempleo aumenta año tras año. Sin embargo, leyendo los diferentes documentos presentados por el Ministro no se indica ni cómo, ni cuándo la empresa estaría obligada a realizar tales inversiones. Estaríamos a la libre voluntad y buena fe de la empresa belga de llevar adelante tal inversión en el corto plazo. Tanto preocupa al Gobierno el nivel de empleo pero el acuerdo carece de cláusula al respecto? No existe ninguna obligación, muchos menos existe, a pesar de haberlo reclamado en reiteradas oportunidades por parte del SUPRA, tanto al Ministro como al Presidente de ANP, de una cláusula específica de relaciones laborales.

Ahora bien, ya que vamos hacer confianza con la empresa Katoen Natie, realicemos un breve repaso de su accionar, fundamentalmente en los últimos tiempos:

Se trata de una empresa que desde el año 2013 su principal característica es precarizar las relaciones laborales, contratar en forma eventual, rebajar las condiciones de trabajo para los nuevos ingresos, e incumplir con la escala de jornales asegurados establecida en la Ley 19.787. Una empresa que tampoco respeta las condiciones de seguridad y salud referidas en el Decreto 394/2018. Una empresa que en reiteradas oportunidades ha despedido delegados sindicales, solucionando con dinero a través de despidos mejorados, reclamos justos de los trabajadores.

En estos momentos los propios trabajadores se encuentran negociando un convenio bipartito, uno estaría tentado a pensar que una empresa que acaba de acordar una extensión de esta características, tiene la intención de establecer condiciones de trabajo acordes al acuerdo firmado; sin embargo esto no es así.

El Gobierno firmando este acuerdo, demuestra desconocer o hacer caso omiso a las promesas ya incumplidas por parte de Katoen Natie, desconoce las sanciones impuestas por la propia ANP por el incumplimiento de los movimientos mínimos de contenedores establecidos en el contrato original. Se desconocen, o peor aún se dejan sin efecto los dos juicios iniciados por el incumplimiento del pago a la ANP, por el porcentaje de las ganancias vinculadas al 20% que es propiedad ANP?

25 DE MAYO 562

Telefax: 29158631 – 39157307

E mail: suanp@netgate.com.uy

Fundado el 18 de febrero de 1948

SUPRA



PIT - CNT

SINDICATO UNICO PORTUARIO y RAMAS AFINES

En resumen un Gobierno que ante los medios de prensa grita transparencia, sin embargo acuerda a escondidas las características de esta extensión en el principal puerto del país. Un Gobierno de corte liberal, por la vía de los hechos crea las condiciones para el desarrollo de un monopolio privado, otorgándole a la empresa Katoen Natie la prioridad en el manejo de los contenedores, a través de la modificación del reglamento de atraque de los buques.

Ante este cambio en las reglas de juego, como Sindicato nos preocupa las fuentes de trabajo del resto de los operadores portuarios, notoriamente perjudicados con los anuncios (el ejemplo más claro es Montecon y todas aquellas empresas que se relacionan en forma directa e indirecta). Pero no solamente ello, nos preocupa también el debilitamiento de la Administración Nacional de Puertos, propiedad de todos los uruguayos, en su rol de control de la actividad portuaria nacional.

Como actores y conocedores de la realidad portuaria, entendemos que de aplicarse el acuerdo, el resultado esperable es totalmente lo contrario a los pronósticos del Ministro de Transporte: no se crearán nuevos puestos de trabajo, se perderán todos aquellos vinculados a los competidores de Katoen Natie; no se captarán nuevas cargas, se redireccionarán las cargas ya existentes. Incluso se corre el riesgo que las propias Navieras decidan (como ya lo han manifestado en diferentes medios de prensa) dejar de utilizar el puerto de Montevideo, al no poder elegir con que Terminal realizar la operación.

Por todo lo expuesto, nuestro Sindicato se ha declarado en conflicto, y se encuentra monitoreando la situación, a los efectos de tomar las medidas que entienda necesarias en defensa de las fuentes laborales y del rol de la ANP.

Nos encontramos ante un problema que va a marcar el futuro del puerto, a corto y largo plazo.

25 DE MAYO 562

Telefax: 29158631 – 29157307

E mail: suanp@netgate.com.uy

Fundado el 18 de febrero de 1948