



## H. Cámara de Diputados de la Nación

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN

*La Honorable Cámara de Diputados de La Nación*

#### **RESUELVE:**

Solicitar al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio que corresponda, informe según el art. 100 inc. 11 de la Constitución Nacional (art. 204 RCDN) sobre los siguientes puntos vinculados a las diferentes medidas de fuerza sindical, recurrentes y prolongadas, que se han desarrollado en el sector marítimo, fluvial y portuario – con importantes pérdidas para el abastecimiento interno y la competitividad nacional en el primer semestre del 2021:

1. ¿Cuáles fueron los avances alcanzados en las negociaciones con los gremios involucrados a fin de prevenir otras paralizaciones del transporte marítimo?
2. ¿Cuáles son las causas que impidieron en principio llegar a algún acuerdo con los gremios sindicales en el primer semestre del 2021? ¿Se estiman otras hipótesis de conflicto gremial para el segundo semestre del corriente año ?
3. ¿Cuál fue la evaluación contemplada sobre la posición sostenida por el gobierno durante las negociaciones? ¿Cuáles son las medidas que se estiman necesarias y viables para permitan mantener la competencia nacional en los mercados internacionales especialmente agroindustrial y la vez resolver/atender los reclamos gremiales en el sector?
4. ¿Cuáles son los mecanismos de monitoreo y de dialogo referida a las relaciones laborales del sector que se llevan a cabo y cuales otras son las previstas durante el desarrollo del plan de vacunación nacional contra el COVID-19, sobre todo respecto al registro de los trabajadores del sector inmunizados y otras acciones de prevención ante nuevas cepas?
5. ¿Cuál fue el número de contagios y eventuales casos fatales que se registraron entre los trabajadores del sector durante la ejecución de sus actividades comprendidas en el periodo del año 2020 al primer semestre del año 2021?
6. ¿El protocolo sanitario (art. 6º Resolución Nº 60-2020, Ministerio de Transporte) para la pandemia trazado por el Comité de Crisis de Prevención Covid-19, para el transporte marítimo, fluvial y lacustre, y el plan de contingencia para los puertos, cuáles niveles de cumplimiento alcanzó? ¿Cuáles resultados se verificaron en sus implementaciones? ¿Cuál ha sido la recepción/aceptación por los sindicatos del sector de las medidas sanitarias adoptadas?
7. ¿Los gremios expresaron otros reclamos en las mesas de negociación con las autoridades nacionales junto a las solicitudes de inclusión como personal prioritario en el plan nacional de vacunación?

**Ingrid Jetter**  
**Diputada Nacional**

***Cofirmantes:***

**Dip. Martín Grande, Dip. Francisco Sanchez, Dip. Pablo Torello,  
Dip. Victoria Morales Gorleri, Dip. Alicia Fregonese, Dip. Jorge R. Enriquez,  
Dip. Hernán Berisso, Dip. Alberto Asseff, Dip. Hector Stefani, Dip. Julio Sahad,  
Dip. Gonzalo del Cerro, Dip. Alicia Terada, Dip. Virginia Cornejo**



## H. Cámara de Diputados de la Nación

### FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de resolución tiene como finalidad conocer los lineamientos que el gobierno nacional ha seguido durante la negociación colectiva sindical para la resolución de las medidas de fuerza recurrentes y prolongadas verificados en el sector marítimo, fluvial y portuario. Es de conocimiento público que dichas retenciones de tareas han comportado importantes pérdidas en toda la cadena productiva nacional e impactos negativos sobre las agro-exportaciones, con sus consecuentes perjuicios en la competitividad nacional, por lo que requieren de una especial atención, sobre todo en momentos de grave crisis económica y fiscal.

Efectivamente, desde fines del mes de noviembre del 2020 y hasta junio del corriente año, se registraron algunas de las siguientes medidas de fuerza sindical que comprometieron seriamente la logística fluvial y marítima:

- 23 días seguidos de paro a fines del 2020 por reclamos salariales por parte de los diferentes gremios vinculados al sector pero particularmente del ámbito de los aceiteros (F.T.C.I.O.D. Y A.R.A., U.R.G.A.R.A. y SOEA)
- 24 horas de suspensión de las actividades de remolque Puerto de Buenos Aires del 10/04/2021 a las que se sumaron otras 24hs de paro del 16/4/2021 convocada por el Sindicato de Conductores Navales de la Rep. Argentina (SICONARA) junto al Centro de Jefes y Maquinistas Navales.
- 24 horas de paro nacional el 20 de mayo del 2021 a cargo de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA) y al cual adhirió la Unión Recibidores de Granos y Anexos (U.R.G.A.R.A)
- 48 horas de paro de las actividades marítimas, fluviales, pesqueras y lacustres con inicio el 18 de mayo (convocado por varias entidades<sup>1</sup>).
- 7 horas de paro el 8 de junio convocado por el Sindicato Único del Personal Aduanero de la República Argentina (SUPARA)
- y las 24hs de paro del 18 de junio convocado por la Intersindical Marítima, Portuaria y Afines del Cordón Industrial (IMPACI).

#### ***Relevancia del problema para la economía nacional***

Los paros recurrentes han comportado relevantes costos, traducidos en:

- las constantes demoras y por lo tanto de las penalidades impuestas, o costos por los retardos en el cumplimiento de los contratos de ventas, y que se calcula ascendieron a aproximadamente US\$ 80.000 cada dos días, en base al contrato de flete. E inclusive, como indicó la Bolsa de Comercio de Rosario respecto a los incumplimientos, que: ... *"el contrato hasta puede caer en*

---

<sup>1</sup> Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, SOMU, Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo, Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales, Asociación Profesional Capitanes y Baqueanos Fluviales, Sindicato de Conductores Navales de la República Argentina, Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales, Sindicatos Unidos Petroleros e Hidrocarbúricos, Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patronos de Pesca, Centro de Comisarios Navales, Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones.



## H. Cámara de Diputados de la Nación

*default, lo que implica que el comprador puede re-negociar todo el precio de la mercadería y los perjuicios pueden ser mayores."*

- las dificultades verificadas para el abastecimiento interno de insumos importados destinados a la producción, a las actividades sanitarias y a la provisión de combustibles para centrales térmicas y de manera indirecta para la provisión de gas.
- el incremento del costo de la denominada "marca país", con pocas facilidades para ser revertida en el corto plazo. En efecto, las empresas navieras internacionales han aumentado sus costos debido a la inestabilidad frecuente registrada en el transporte nacional, y es por ello que los compradores extranjeros de cereales hasta tienden a fijar un precio a la baja respecto a la cotización internacional por causa de las posibles y factibles demoras en sus entregas.

Como expresa el titular del Centro de Navegación, Julio Delfino: *"la reiteración de estos hechos, nos revela ante el mundo como un país imprevisible y poco confiable para efectuar inversiones, con pérdidas de actividad y competitividad para la producción nacional y de puestos de trabajo"*; situación en la que *"también pierde el Estado Nacional y las provincias, que ven comprometido el desarrollo de sus puertos y el ingreso de cifras millonarias, en divisas"*. Es decir, esto confirma como resume el mismo dirigente *"las vías navegables son las arterias de nuestra proyección económica. Cuando exportas problemas, dañas tu marca. Y el mundo no compra problemas, quizás una vez lo haga, pero después te esquivo"*.

Se estima que un barco varado cuesta por día entre U\$D 15.000 a U\$D 25.000 (según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario). Por lo tanto, por los cuatro días de paro registrados en el mes de mayo, las pérdidas o costos fueron de alrededor U\$D 150.000 millones, de los cuales por las demoras representaron U\$D 45.000 millones, los costos extra que los productores y consumidores debieron absorber por las exportaciones e importaciones U\$D 22 millones, y la pérdida de ingresos directos por servicios de remolques, amarre, hidrovía y otros: US\$ 85 millones, además de aquellos ingresos que dejaron de entrar a las empresas nacionales y la consiguiente pérdida en la recaudación fiscal.

Los paros desde fines del 2020 a junio del 2021 han generaron *"el incumplimiento de cientos de operaciones de importación y exportación a través de los puertos del país, afectando a aproximadamente 465 barcos que quedaron esperando en muelle, o bien fondeados en nuestras vías navegables o zonas de espera; y en otros casos, debiendo incluso cancelar escalas y operar en Montevideo o puertos del sur de Brasil, en perjuicio de todos los argentinos (trabajadores y empresas)"*.

Empresarios del sector temen que la Argentina se transforme en un "puerto feeder", es decir, que las cargas con origen y destino en nuestro país sean descargados en otros puertos de la región como por ejemplo los uruguayos para luego ser trasladados hacia el territorio nacional a través de pequeñas embarcaciones o por las vías terrestres. Y ello es desmedro de la necesaria atención que requiere el transporte marítimo y fluvial por las dificultades que atraviesa como es la bajante del río Paraná y las necesarias



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

actividades de dragado, etc. que restan a la ya competitividad existente dada por su posición geográfica en las principales áreas agro productoras.

Según el Ministerio de Transporte, el 88% del comercio exterior nacional se vehiculiza por rutas fluviales y marítimas. Sin lugar a dudas, la logística fluvial y marítima es estratégica para la propulsión de un desarrollo económico nacional, de la mano del casi uno de los únicos sectores que permite la entrada de divisas en este periodo, en las cuentas nacionales como es el agroindustrial y entre ellos especialmente el sector de la agroindustria de oleaginosas y cereales. Según estudios de la Bolsa de Comercio de Rosario, dicho sector resalta de sobremano respecto al resto de los otros exportadores de bienes, ya que *“desde enero del 2020 a marzo del 2021, alcanzó un ingreso neto de divisas por US\$ 21.069 M, consolidándose como el principal proveedor de dólares al BCRA”*. En el último informe de junio del mismo ente, se destaca que: *“la liquidación de divisas de la agroindustria en los primeros 5 meses del año superó los US\$ 13.300 millones, al tiempo que las reservas netas han crecido casi US\$ 3.000 millones en lo que va del año. Con este aporte de divisas de los sectores agroexportadores, se reafirma el rol del campo como actor de peso en la estabilidad cambiaria y macroeconómica del país”*.

### ***Reclamos y medidas de fuerza frecuentes de los sindicatos vinculados al sector de transporte marítimo , fluvial y portuario.***

Los reclamos salariales, causales de los paros verificados a fines del 2020 y que surgen en razón de la revisión salarial prometida en base al índice de inflación para mitad de ese año, se resumieron en parte según cuanto acordado con el F.T.C.I.O.D. y A.R.A (Federación de trabajadores del complejo industrial oleaginoso, desmontadores de algodón y afines de la Rep. Argentina) en: un bono de USD 1.933 por cada trabajador, esto es, entre un 180% al 190% más del bono pactado para el año 2019. Para fines de diciembre se confirmó, según declaraciones del titular de la CIARA, un aumento del 35% del salario en relación a la remuneración del 2020 junto a un bono igual al salario del año pasado, con más un extra del 35%. Asimismo, los planteos de los trabajadores han logrado obtener un bono por “pandemia” de USD 1.069 a pagar en nueve cuotas para quienes cumplieron labores durante el periodo marcado por la pandemia. Junto a ello para el año 2021, quedó definido un reajuste salarial del 25% a pagar en dos tramos, además del compromiso a una revisión para el mes de agosto en base al IPC que contemple la evolución de los mismos para el segundo semestre. Los otros sindicatos conexos a las actividades agroexportadoras y de su transporte, cerraron acuerdos con esquemas de incrementos salariales mensuales indexados a la evolución de la inflación, índice de los precios al consumidor, además de contemplar también el pago de un bono especial por pandemia junto al de fin de año entorno a los 90.000 pesos<sup>2</sup>.

En lo que va del presente año la mayoría de los reclamos gremiales vinculados al sector y las medidas de fuerza en consecuencias fueron de carácter no salarial, respondieron a la solicitud de inclusión de los trabajadores en la lista de personal

---

<sup>2</sup> Véase las homologaciones de: URGARA con la Cámara de Puertos Privados Comerciales de enero 2021, FeMPINRA y SUPA, SOMU, etc.



## H. Cámara de Diputados de la Nación

prioritario por riesgo para la vacunación contra el COVID-19. Se trató de un pedido que se dio en parte en consonancia a lo reclamado por organismos internacionales como la OIT, la OMS y la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante circular conjunta de marzo del 2021: en la que se requirió a los gobiernos dar prioridad tanto a la gente de mar como a las tripulaciones aéreas en sus programas nacionales de vacunación contra el Covid-19. Pero en parte y como expresado/explicitado por algunos de los representantes sindicales del sector, se trató de un reclamo “particular”, dada en principio por la incertidumbre y la presunta falta de atención sanitaria para las tripulaciones y el personal en tierra vinculado a las actividades del sector. Efectivamente, como subrayó en los medios el dirigente del Centro de Capitanes, se indica que: *"en los buques hay una situación particular que nos diferencia de cualquier otro sector y es que, en el caso de un contagio a bordo, la gente puede pasar varios días sin recibir atención médica. Ya nos pasó con algún buque pesquero que tuvo un fallecido en el medio del mar y que tardó dos o tres días en llegar a algún puerto. Incluso en los puertos tardan en atender a los contagiados de Covid-19. Esto está generando resistencia a embarcar por parte de los trabajadores"*.

Sin embargo, cabe indicar que desde marzo hasta diciembre del 2020, el Ministerio de Transporte junto al Ministerio de Salud y entes vinculados al transporte y puertos del sector marítimo, fluvial portuario y lacustre, así como empresas/cámaras empresarias del sector privado, intervinieron para garantizar la actividad y la prevención del SARS COVID-19 a sus trabajadores, a través de la definición de protocolos sanitarios y un plan de contingencia sanitaria según cuanto evidenciado por:

- el Protocolo de aplicación nacional Comité de Crisis Prevención Covid -19 en el transporte marítimo, fluvial y lacustre del 20/03/2020. ACTA-2020-18334265-APN-SECGT#MTR, Anexo Complementario del 09/04/2020 y Aclaratorias sucesivas (para la Administración Portuaria del Puerto Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Centro de Jefes y Maquinistas Navales y Asociación Profesional de capitanes y baqueanos fluviales de la marina mercante),
- los protocolos específicos para puertos ( en total 86 entre puertos estatales y privados, terminales, terminal eléctrica, y empresas como por ejemplo YPF, etc.),
- y otros protocolos establecidos para la Hidrovía S.A. base operativa, con CIARA – CEC, Murchison, para los puertos de la Provincia del Chaco, Copetro e Instalación Portuaria Central Puerto S.A.

Efectivamente, se observa en base a lo publicado por el ministerio respectivo que al menos se dio una atención sanitaria “particular” a los trabajadores, a través de la definición de protocolos sanitarios direccionados a reducir los contagios por el COVID - 19 en el sector, permitiendo a su vez una cierta continuidad del transporte marítimo y fluvial en el país. Y ello pareciera no concordar del todo con el reclamo gremial último (de inclusión de los trabajadores como prioritarios en el plan de vacunación nacional reiterados ante la falta de respuesta concretas) y por los cual se llegara a paralizar las actividades con sus consecuentes relevantes pérdidas económicas. No se encuentra por la documentación encontrada evidencia que se tratara de un sector que haya permanecido desatendido sanitariamente a nivel institucional y se desconocen los niveles de contagio y casos fatales que naturalmente concedieran una cierta mayor legitimidad a los reclamos



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

de priorización del personal en la vacunación junto a otros trabajadores como el personal sanitario, de seguridad y en población en riesgo por enfermedades inmunodepresoras, etc. Más aun cuando el gobierno nacional se ha expresado en reiteradas ocasiones sobre las dificultades verificadas para la producción mundial de vacunas y el consiguiente acceso y deficiencias registradas para el acceso de estas por el gobierno nacional.

Por ello, es necesario comprender mejor la matriz/r de los conflictos, aquello considerado y ocurrido en las mesas de negociación, en particular si se hubieran expresados otros reclamos por las autoridades gremiales, como por ejemplo, demandas referidas a la estatización de la Hidrovía, etc. O si bien, se trataron de reclamos direccionados a afianzar una posición de fuerza/poder por parte de los gremios en un sector tan estratégico como este para la economía nacional, caracterizado por pedidos “excesivos”, por internas sindicales, y que por ello, requiere de una posición/definición de la política nacional para que sus acciones eventualmente excesivas en el contexto económico actual de crisis, no menoscaben la eficiencia y los niveles de competencia nacional pre-existentes con sus consecuentes perjuicios de mayor envergadura para el largo plazo.

En definitiva, con el presente proyecto se intenta conocer la evaluación y la posición adoptada por el gobierno nacional en los conflictos que causaron pérdidas entre otras indirectas sobre la competitividad nacional y la política definida para promover garantías en la logística de la agro exportación nacional.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares me acompañen con el presente pedido de informes.

**Ingrid Jetter**  
**Diputada Nacional**

***Cofirmantes: Dip. Martín Grande, Dip. Francisco Sanchez, Dip. Pablo Torello, Dip. Victoria Morales Gorleri, Dip. Alicia Fregonese, Dip. Jorge R. Enriquez, Dip. Hernán Berisso, Dip. Alberto Asseff, Dip. Hector Stefani, Dip. Julio Sahad, Dip. Gonzalo Antonio P. del Cerro, Dip. Alicia Terada, Dip. Virginia Cornejo***