



Horas claves

nacional

Ancap abrió dos frentes al mismo tiempo y se abocó a cambiar drásticamente las reglas de juego tanto a los sellos distribuidores como a las estaciones de servicio. El tema tendrá, dentro de poco, un desenlace en un sentido u otro. El recorte de la rentabilidad de las estaciones está previsto para el 1º de enero. EP

Para los estacioneros, corre riesgo empleo de “pisteros”

Cambio impuesto por Ancap obligaría a reducir horarios o a despidos

El conflicto entre Ancap, por un lado, y los estacioneros y los sellos distribuidores de combustible, por el otro, sigue en pie y la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay (Unvenu) advirtió que corren riesgo muchos puestos de trabajo de “pisteros” si la empresa pública no modifica sus planes de reducir las bonificaciones que recibe parte importante de las bocas de venta a partir del 1º de enero.

La directiva de la Unvenu se reunirá hoy para preparar las mociones que se considerarán en una asamblea a realizarse mañana que será crucial. Y por estas horas insiste en la necesidad de que se abra un diálogo con Ancap y con el Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Por su parte, los sellos distribuidores (Petrobras y Axion) están molestos por la reducción del 10% de su margen resuelta por Ancap la semana pasada, y si bien retiran con normalidad el combustible en la planta de La Tablada también evalúan mandar una carta a Ancap planteando su disconformidad.

El presidente de Unvenu, Daniel Añón, dijo a *El País* TV que puede haber 4.000 empleos en riesgo y que si bien no es lo que quieren, algunas empresas grandes (que verían reducidas sus bonificaciones de manera significativa) podrían tener que recurrir a implantar el sistema de autoservicio, similar al que existe en Estados Unidos y países europeos.

En las 478 estaciones de servicio que existen en Uruguay hay 8.300 trabajadores. Unos 5.000 son “pisteros”, de los cuales el 80% trabaja en las estaciones más grandes a las que Ancap pretende bajar las “bonificaciones” un 38%.

Según Añón, la utilidad promedio neta de una estación de servicio es de US\$ 6.000 y si se redujese las “bonificaciones”, los empresarios se quedarían sin margen para invertir y subir sueldos.

Según los cálculos de la gremial, que encargó un nuevo análisis de los números del sector a una consultora, el 50% de las bocas de venta se verá perjudicada cuando se reduzcan \$ 2,02 los pagos por litro de nafta vendido y \$ 1,57 por litro de gasoil. Las “bonificaciones” se reducirían a unas 190 estaciones, aquellas que vendan más de 150.000 litros mensuales. Según Añón, las ventas promedio de las estaciones de servicio de Uruguay son 276.000 litros mensuales y las bocas pe-



AUTOSERVICIO. Los empresarios dicen que no lo quieren para Uruguay, pero que es una posibilidad si se reduce su rentabilidad.

queñas (a las que se le subiría la “bonificación”) son pocas. Se las denomina “sociogeográficas”, y existen para que pequeñas localidades del interior no se queden sin suministro.

EJEMPLOS. Según Añón, incluso una estación de servicio que Ancap administra directamente como la ubicada en la rambla y Solano Antuña, solamente “empararía” con el nuevo esquema.

Estaciones muy bien ubicadas tendrían rentabilidad baja, nula, o negativa.

“La quita es enorme”, dijo Añón, y sostuvo que en algunos casos equivaldría a \$ 400.000 o \$ 600.000. Y puso varios ejemplos. La estación Ancap de Baltasar Brum y 12 de Diciembre pasaría a tener una utilidad negativa al igual que otra ubicada en Avenida Italia y Barradas. La ubicada en la intersección de las rutas 8 y 102 (muy cerca de Zonamérica) pasaría a tener una ganancia mínima.

Las más perjudicadas serían las “bocas” que tienen decenas de empleados, como la ubicada

en la rambla y Ejido que tiene 40, señaló el empresario.

Por toda esta situación, hay empresas que analizan la posibilidad de reducir sus horarios de atención o no expender combustible por la noche. Aunque el problema quedó transitoriamente en un segundo plano, a la gremial también le preocupa que a partir de mayo comenzará a regir la obligatoriedad de cobrar con tarjetas de débito o crédito durante las 24 horas del día. La gremial sostiene que los estacioneros no están en condiciones de afrontar los costos derivados de esta modalidad operativa.

Como la reforma —que no acompaña el director blanco de Ancap, Diego Labat— también liberaría el precio al que los sellos le venderían a las estaciones y estas, por su lado, no tendrían libertad para fijar el precio al que venden al público, Añón entiende que las estaciones más pequeñas se verían perjudicadas porque los sellos probablemente no ofrezcan precios convenientes a las que compren volúmenes más pequeños.

Añón sostuvo, además, que hace años que Ancap no le reconoce costos a los estacioneros que ya vienen recortando

“COLETAZO” DEL ROJO DE ANCAP

■ El director nacionalista de Ancap, Diego Labat, sostuvo que el sistema de distribución de combustibles funcionaba razonablemente bien y consideró la voluntad del gobierno de modificarlo como un “coletazo” de la situación deficitaria de Ancap. En declaraciones a *El País* TV, Labat consideró que es imperioso que se establezca un diálogo entre Ancap, los estacioneros y los sellos distribuidores en el entendido de que todos son “socios estratégicos”.

Labat ratificó que de los cambios que se planea implementar no resultará una rebaja en el precio de los combustibles. El director blanco señaló que con un barril de petróleo a US\$ 56 una rebaja es inviable, pero que durante meses estuvo 13% debajo de la paramétrica de Ancap y ni así hubo baja.

sus presupuestos. El cambio en la “paramétrica” que utilizaba Ancap para fijar la remuneración de los estacioneros ya había sido recurrido ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Pero ahora Ancap anunció que ya no utilizará una “paramétrica” sino que fijará las “bonificaciones” en función del combustible vendido.

La Unvenu ya comunicó a empresas de distintos rubros que no podrá dar más precios preferenciales. La situación fue analizada con preocupación en la Intergremial del Transporte Profesional de Carga, dijeron a *El País* fuentes de la gremial. Unvenu le hizo saber a Ancap esta imposibilidad en una carta que le envió a su distribuidora (Ducs).

“Si bien rechazamos expresamente el cambio propuesto, y aún no tenemos certeza respecto a la fecha y la forma en que se aplicará el cambio, nos adelantamos a informar que los operadores de las estaciones de servicio de todos los sellos afiliados a la Unvenu, no aportarán más con el descuento de su bonificación a los convenios que las compañías distribuidoras han firmado con las empresas (grandes clientes)”, dice la carta.

VÁZQUEZ A SENDIC

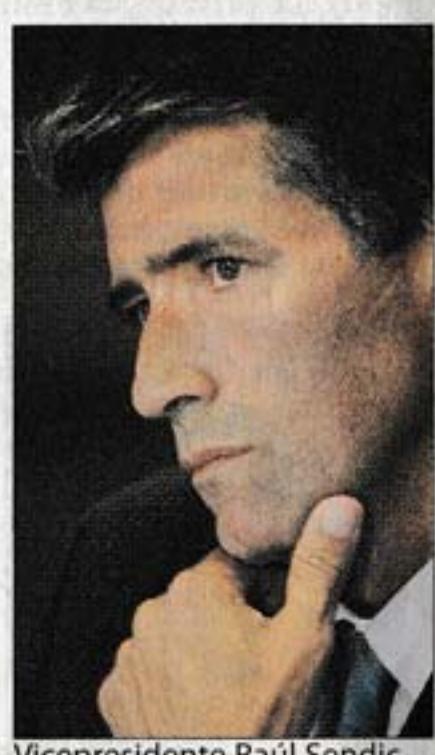
“Ni se te pase por la cabeza renunciar”

El vicepresidente Raúl Sendic reconoció el pasado lunes en una entrevista en el programa *Contrapunto* del canal 20 para abonados de TCC, que en medio de la polémica por su título universitario estuvo dispuesto a renunciar a su cargo.

Según indicó, tras su planteo al presidente Tabaré Vázquez, este le mostró su respaldo. “Lo hablé con el presidente. Me dio un abrazo y me dijo: ni se te pase por la cabeza renunciar”, señaló el líder de la lista 711.

El vicepresidente dijo que el 2016 fue el “peor año” de su vida política, y que manejó “mal” la situación sobre su título en Genética Humana, que según informó *El Observador* en abril y se confirmó más tarde en la Justicia, no existía. “Podía haber obviado ese tema porque no me quitaba ni me sumaba nada”, reconoció.

“No mentí; lo dije porque



Vicepresidente Raúl Sendic.

lo hice. Me perjudica, pero tengo la tranquilidad de la verdad”, declaró, y consideró que ahora se siente “mucho más tranquilo” respecto al tema.

Sendic se mostró molesto con integrantes del Frente Amplio que lo “criticaron” y “nunca dieron la cara”, y agregó que está al tanto de que esas personas, que no quiso nombrar, “están detrás de mucho de lo que pasó”.

NOVICK. Por otro lado, Sendic dijo que la aparición en la política de Edgardo Novick y el Partido de la Gente “es más problema para la derecha que para la izquierda”.

Respecto a la posible candidatura presidencial de José Mujica, manifestó que “si el ‘Pepe’ está en condiciones, creo que va a ser candidato. Es tentador”.

Contratan 36 camiones y 6 palas mecánicas por crisis de la basura

La IMM inició "operativo impacto" antes del paro de Adeom de mañana

La Intendencia de Montevideo puso en marcha ayer un "operativo impacto" para enfrentar la situación crítica de la limpieza en la capital. Según informó a El País el director de Desarrollo Ambiental de la Intendencia, Óscar Curutchet, la administración contrató 28 camiones de caja que serán operados cada uno por tres trabajadores de la ONG San Vicente, así como otros 8 camiones "pico de pato" (los de levante manual que se cargan por atrás) a las empresas Thaim y Aborgama. También fueron contratadas seis palas mecánicas y se generará una planta de transferencia que funcionará transferencia que funcionará algunos días en un terreno de Camino La Granja y Eduardo Pérez, con la cual se pretende acortar los recorridos de los camiones, que ya no tendrán que ir hasta la usina de Felipe Cardoso para verter sus cargas.

La Intendencia no sabe por el momento cuánto le costarán estas contrataciones a los montevideanos, pues todavía no puede medirse la duración que tendrá el operativo.

Curutchet señaló que todos los camiones trabajarán en dos turnos de 8 horas cada uno, de 14:00 a 6:00 AM. Según el direc-



MARCELO BONJOUR (2)

MAL OLOR

■ Según un relevamiento realizado por el Ministerio de Salud Pública, los barrios más afectados por la acumulación de residuos son Malvín, Buceo, Punta Gorda, Carrasco, Pocitos, Punta Carretas, La Blanqueada, Parque Batlle, Villa Dolores y Tres Cruces. Adeom insiste en que la acumulación de basura no se debe a medidas sindicales, sino a problemas con la flota de recolección. De todos modos, el sindicato realizará mañana un paro de actividades para reunirse en asamblea y evaluar el avance de las negociaciones.

La IMM no tiene aún la estimación de cuánto le costará el "operativo impacto".

tor de Desarrollo Ambiental de la IMM, hay 3.000 contenedores atrasados en la ciudad (de algo más de 11.000), si bien admitió que "la situación que se ve en la calle es peor, porque hay muchos que no están llenos pero tienen acumulación de basura a su alrededor".

BARRIOS Afectados. En tanto, el Ministerio de Salud Pública informó ayer que registró un aumento del volumen de basura acumulada fuera de los contenedores en muchos barrios de Montevideo.

De acuerdo con el monitoreo realizado esta semana, la situación afecta principalmente los barrios con mayor densidad poblacional, siendo los municipios E (Malvín, Buceo, Punta Gorda, Carrasco) y CH (Pocitos, Punta Carretas, La Blanqueada, Parque Batlle, Villa Dolores, Tres Cruces) los más afectados.

"El Plan de Contingencia que realiza el MSP respecto al



medidas de fuerza, salvo la no realización de horas extras.

Fuentes de Adeom dijeron a El País que para hacer la tarea de recolección de contenedores se necesitan 28 camiones por turno para las dos regiones en las que está dividida Montevideo (Este y Oeste). Sin embargo, por problemas mecánicos, entre 10 y 12 han estado saliendo a la calle en los últimos días.

Ayer, tras una nueva reunión tripartita en el Ministerio de Trabajo, la IMM informó en un comunicado que "en estas horas continúan las negociaciones con el sindicato. La Intendencia reitera su disposición al diálogo con los funcionarios y reafirma a su vez el compromiso de llevar adelante todas las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento del servicio de Limpieza". "También continúan los contactos con el ministerio de Salud Pública para monitorear la situación sanitaria de la ciudad", agregó.

De todos modos, Curutchet confesó a El País que las negociaciones "son complicadas" y que no se logra acuerdo en algunos de los puntos reclamados por el sindicato.

El gobierno departamental anunció que resolvió modificar el mapa horario de trabajadores del área para que "efectivamente se realicen" los tres turnos diarios de recolección que son necesarios para mantener la ciudad limpia. Estos cambios de horarios no son compartidos por el sindicato.

PARA TALLERES
Piden a la IMM datos sobre tres contratos

El edil Diego Rodríguez Salomón (PN) cursó un pedido de informes a la Intendencia de Montevideo por la contratación del comunicador español Antoni Gutiérrez – Rubí y de los fotógrafos Verónica Márquez y John Mraz.

La IMM contrató a Gutiérrez-Rubi para el dictado de un curso a realizarse el próximo sábado 17, denominado "Taller teórico-práctico sobre nuevas tendencias en comunicación política". El pago por su trabajo fue aprobado el lunes por la Intendencia y —con impuestos incluidos— asciende a la suma de US\$ 4.160.

A su vez, la Intendencia pagará US\$ 1.386 a la fotógrafa Verónica Márquez (Gil-



Edil Diego Rodríguez.

da Inés Márquez) para dictar un taller titulado "El arte de la autopromoción".

En abril, se aprobó un pago de US\$ 4.150 a favor del fotógrafo John Mraz, quien vino a Montevideo a dictar un taller titulado "Funciones, géneros y metodologías para historiar la fotografía", que se llevó a cabo entre el 1º y el 4 de marzo.

El edil Rodríguez quiere saber "cuál es el fundamento por el cual se resolvió la contratación de estas tres personas", "a quiénes estuvieron dirigidos los talleres" y "cuánto se recaudó con los mismos", entre otras cosas.

IMM recurre a camiones de privados para levantar basura

CONFLICTO. Sindicato y autoridades de la comuna volverán a negociar hoy

Con una negociación a oídos sordos y sin lograr acuerdos con el sindicato, la Intendencia de Montevideo resolvió contratar camiones privados para levantar la basura acumulada en el entorno de los contenedores.

Serán 28 los vehículos que a partir de hoy se sumen a la recolección de residuos, con lo que la comuna busca rebatir el atraso en el levante de unos 3.000 contenedores que se arrastra desde hace una semana. Si bien estos camiones no se llevarán la basura que está dentro de los contenedores, permitirán limpiar los residuos acumulados.

Luego del paro de 24 horas de la Asociación de Empleados y Obreros Municipales (Adeom) del martes 6 de diciembre, y de la medida de los trabajadores de no realizar horas extras, el intendente de Montevideo, Daniel Martínez, afirmó que no se descartaba ninguna medida para recolectar la basura en la ciudad y que estaba dispuesto a pedir la esencialidad del servicio o a recurrir al Ejército.



La basura se acumula en calles y contenedores

Es así que, previendo un nuevo paro con asamblea para el jueves 15, la comuna decidió reforzar la recolección. Se sumarán palas mecánicas, operadas por ONG.

En tanto, el sindicato y las autoridades de la intendencia continúan negociando aunque sin grandes avances. El director de Gestión Humana, Eduardo Bren-

ta, calificó la reunión tripartita de ayer como "bastante complicada".

La comuna se mantiene firme en que no cederá en tres puntos de la plataforma de los trabajadores –cambio en régimen de seis horas más dos; flexibilización horaria y recategorización–, porque no atienden a la necesidad del servicio y generarían reclamos en otros

sectores. En el gremio de trabajadores dijeron a *El Observador* que la respuesta de la comuna es insuficiente.

"Es un diálogo de sordos", afirmó Brenta. Dijo por otra parte que se pidió a los trabajadores en dos oportunidades que retiraran las medidas mientras se negocia, pero no aceptaron. Por otra parte, afirmó que 15 de 40 trabajadores no se presentaron el fin de semana por problemas de salud, por lo que la IMM resolvió enviar un certificador a domicilio. Mientras la basura se acumula en la ciudad, IMM y trabajadores volverán a negociar hoy.

Según el Ministerio de Salud, esta semana aumentó la basura acumulada alrededor de los contenedores.

Los problemas se dieron "principalmente en los barrios con mayor densidad poblacional", es decir en los municipios E (Malvín, Buceo, Punta Gorda, Carrasco) y CH (Pocitos, Punta Carretas, La Blanqueada, Parque Batlle, Villa Dolores, Tres Cruces). ●

Negocian despidos en colegio Varela

REESTRUCTURA. A un año de la crisis que amenazó con cerrar las puertas del colegio José Pedro Varela, la posibilidad de perder el trabajo vuelve a ser una preocupación para los trabajadores de la institución.

Esta vez no está en duda la continuidad del colegio. Los despidos serán fruto de la reestructura que el consejo directivo prometió cuando asumió la gestión de la institución a principios de año. Fuentes del colegio informaron a *El Observador* que la reestructura fue acordada con el sindicato y la comisión de padres.

Sergio Sommaruga, dirigente del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación Privada (Sintep), dijo a *El Observador* que la reestructura supondrá despidos parciales y absolutos. El jueves las autoridades darán a conocer la cantidad y los nombres de los trabajadores afectados. Indicó que lo que preocupa es la forma en que la institución se hará cargo de los créditos laborales de estas personas, ya que el colegio sigue teniendo problemas de liquidez. ●

Desencuentros

La Intendencia le responde hoy a ADEOM por el conflicto en limpieza

LA BASURA es uno de esos temas recurrentes que cada tanto vuelven a inundar la ciudad y los titulares. Otra vez contenedores llenos, olor espantoso, vecinos enojados y polémica. Las partes, es decir, la Intendencia de Montevideo (IM) y la Asociación de Empleados y Obreros Municipales (ADEOM), no llegan a un acuerdo ni siquiera sobre qué originó el conflicto esta vez. Según dijo a *la diaria* Facundo Cladera, secretario general de ADEOM, fue la IM la responsable de aplazar hasta diciembre la discusión sobre las reivindicaciones de los trabajadores: "Estamos tratando de discutir limpieza desde julio, se lo pedimos al intendente en varias oportunidades; la IM no quiso discutir, y recién tuvimos una bipartita en los últimos días de noviembre". Para el sindicato, el conflicto se desencadenó por "una provocación que hizo la IM a algunos compañeros de contenedores respecto de sus horarios, y generó que se llevara a cabo la tercera asamblea de limpieza [que se hizo el martes 6 de diciembre]". Eduardo Brenta, director del Área de Gestión Humana y Recursos Materiales de la IM, dijo a *la diaria*: "Mi intención no es establecer responsabilidades ni adjudicar intencionalidades respecto del origen del conflicto, pero el dato es puro y duro: en diciembre sube 30% la cantidad de basura; por lo tanto, si tomás medidas durante este mes van a tener más impacto que si las tomás en julio". Según Brenta, "los temas de limpieza han estado en el análisis cotidiano, y varios de los temas que están en la plataforma se vienen discutiendo efectivamente desde que ADEOM la presentó. Durante todos estos meses hemos dialogado en distin-

tas comisiones e instancias; el problema es que no hemos alcanzado acuerdos".

Ayer se reunieron las partes en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS). Según Cladera, "no hubo avances", pero la reunión sirvió para poner al MTSS en conocimiento de la situación. Más allá de los orígenes del conflicto, lo cierto es que, según confirmó Óscar Caputi, director de la división Limpieza de la IM, hasta el cierre de esta edición el atraso en la recolección seguía afectando unos 3.000 contenedores. La comuna contratará organizaciones no gubernamentales para limpiar las afueras de los contenedores, y según Caputi, "seguramente se pueda comenzar a recolectar hoy de tarde". El intendente Daniel Martínez dijo hace algunos días, luego de la asamblea de ADEOM, que en caso de que las medidas continuaran decretaría la esencialidad de los servicios. Desde el gremio dicen que no corresponde, porque no están con medidas sindicales, pero desde la comuna dicen que sí están: "La semana pasada hubo una asamblea que cortó los servicios a las 10.00 y resolvió retomar las actividades el otro día a las 10.00. Eso es un paro de 24 horas. ¿No es una medida gremial?", pregunta Caputi. Los trabajadores decidieron no hacer horas extras hasta el jueves, cuando se realizará la asamblea general del sector limpieza. Cladera dice que "el sistema colapsa igual", aunque hagan horas extras. Y denuncia que "no hay camiones suficientes para levantar la basura, no han venido los camiones prometidos, y las horas extras hacen que esos camiones trabajen más horas por día, lo que mitiga



Rambla de Trouville. * FOTO: FEDERICO GUTIÉRREZ (ARCHIVO, ABRIL DE 2010)

una situación que es pan para hoy y hambre para mañana".

Entre los puntos más álgidos de la negociación está el régimen de horas, ya los trabajadores dicen que trabajan ocho horas pero se les paga bajo un régimen de 6+2, lo que implica que les pagan menos que si fueran horas extras (porque se pagan simples), y el salario vacacional, el 30% de asiduidad, el 26% de la nocturnidad y el 20% de limpieza se calculan sobre el sueldo de seis horas: "En realidad, lo que estás cobrando son solamente dos horas extras al día". Sobre este punto la IM contestará hoy que no acepta, "porque implica costos que no se pueden asumir".

Otro aspecto es la categorización. ADEOM quiere que los choferes de los camiones recolectores de residuos cobren como maquinistas, ya que hoy cobran igual que los choferes de autos y "el camión tiene una computadora, cámaras, es de una complejidad importante

y levanta contenedores como una máquina"; y que los peones de limpieza, que los acompañan, suban una categoría, ya que "tienen todo un proceso de trabajo complejo, con un montón de tareas auxiliares, como revisar cada uno de los contenedores, verificar su estado, que no haya nadie adentro y limpiar alrededor". Para Brenta -y presumiblemente será la postura que la IM presente mañana en la reunión-, las tareas que realizan los peones "no ameritan subirles de categoría". Dicen además que "los camiones vienen preparados para ser manejados por una persona, como pasa en todo el mundo", y acá lo hacen dos personas.

Otro punto es la insalubridad. Ambas partes están de acuerdo en que se debería avanzar hacia disminuir y eliminar la insalubridad en las tareas de limpieza. Pero la discusión es, dice Cladera, sobre "plata": "Todos entendemos que es justo, no es un tema de razón". Para Brenta, "en

toda la área operativa de limpieza es indefendible ese tema". Sin embargo, hoy la IM aceptará trabajar sobre la situación de quienes trabajan en el sitio final de disposición de residuos. La gente que está arriba de la montaña de basura, una de las principales preocupaciones del gremio. Hoy el único beneficio que tienen son diez días más de licencia. ADEOM cree que no es posible reducir la insalubridad en esos sitios, por lo que quienes trabajan en ellos deberían jubilarse antes; la IM cree, en cambio, que sí es posible hacerlo.

Estos y otros desacuerdos determinarán si, cuando usted vaya en los próximos días al contenedor, tendrá o no que esquivar la mugre. Caputi dice que si se "retoman los carriles normales", en menos de una semana se soluciona. Si hoy no hay acuerdos, habrá que esperar hasta la asamblea del jueves. Si no, no sabemos. ■

Marcelo Aguilar

Paro a media tarde

BROU cerrará parcialmente sucursales y empleados deberán salir a ofrecer sus productos; AEBU hace un paro nacional

LAS MEDIDAS gremiales fueron resueltas la semana pasada por el Consejo de Banca Oficial; serán parciales, a las 15.00 con una duración aproximada de media hora. Se extienden desde hoy al jueves y abarcan a todos los bancos oficiales, incluyendo a la Agencia Nacional de Vivienda (ANV). Hoy es el turno de las dependencias de Artigas, Salto, Paysandú, Río Negro, Soriano, Colonia, Flores y San José.

La movilización es contra la decisión del Banco República (BROU) de cerrar dos o tres días de la semana 14 sucursales de pequeñas localidades, que se suman a otras siete que ya abren sólo algunos días de la semana.

Se concentrarán en las puertas de 21 sedes del BROU de pequeñas localidades para leer la proclama: Tomás Gomensoro, Baltasar Brum (Artigas), Quebracho (Paysandú), Nuevo Berlín, San Javier (Río Negro), Palmitas (Soriano), Conchillas, Minas de Corrales, Tranqueras,

Tamboré, San Gregorio, El Carmen, La Paloma (Durazno), Casupá (Florida), Migueles (Canelones), Fraile Muerto (Cerro Largo), Vergara, Olimar, Cerro Chato (Treinta y Tres), Batlle y Ordóñez (Lavalleja), Velázquez (Rocha). En Montevideo el punto de lectura será en la sucursal 19 de Junio, ubicada en la avenida 18 de Julio. En las sedes del interior del país esperan ser acompañados por ediles y alcaldes y eso es una novedad; la Asociación de Bancarios del Uruguay (AEBU) ha salido a buscar apoyo político y, según publicó el jueves el semanario *Búsqueda*, las juntas departamentales de Rivera, Soriano, Canelones, Paysandú, Durazno y Florida ya se pronunciaron contra la decisión.

El miércoles, en conferencia de prensa, Gonzalo Pérez, dirigente de AEBU, expresó su disconformidad, porque se trata de localidades donde la sede del BROU es la única institución financiera y, además, reúne población austral que no está

adecuada a los nuevos modelos tecnológicos. "Esto es un retroceso a la prestación que tiene el BROU en todo el país, no encontramos los motivos por los cuales decide cerrarlas, son dependencias chicas, que tienen una baja cantidad de operativas, son incluso dependencias que dan pérdida, pero lo que hay que estudiar es el balance al cierre contable del año, y desde 2005 a la fecha el BROU continuamente ha dado ganancias con estas dependencias que efectivamente dan pérdida", reclamó.

Álvaro Pevere, integrante del Consejo del Sector Financiero Oficial, explicó ayer a *la diaria* que el sindicato había propuesto al BROU mantener abiertas esas sucursales del 1.º al 10 de cada mes, para que pudieran cobrar presencialmente los jubilados. Pero el banco "respondió que no, que iba a hacer una fuerte campaña publicitaria de educación financiera, donde a los jubilados se les explicara lo de los

préstamos en línea y el e-brou". El sindicato está de acuerdo en continuar con la educación financiera", afirmó Pevere. "No es el cuestionamiento al proyecto del banco, sino esencialmente a la aceleración, sin una buena educación financiera y con los problemas que hay en algunas zonas de campaña para tener conectividad y acceder a internet era apurar a que fueran a cajeros, cuando ni siquiera había billetes menores de 500 pesos", dijo, y aclaró que a pedido de AEBU, el BROU accedió a poner billetes más chicos en lugares retirados de grandes centros urbanos.

Según Pevere el BROU no planea cerrar las sucursales, sino "sacar al personal para que vaya a vender productos financieros: hay que buscar a los clientes en las localidades más chicas y no esperar a que los clientes vengan al banco". De acuerdo a lo que transmitió, la idea es contactar a pequeños y medianos productores y a pequeñas y

medianas empresas, por ejemplo. "Los compañeros pasarán a ser vendedores de los productos para que los visualicen, la idea es que los trabajadores sean los propios vendedores de los productos financieros en esos lugares en que hay días de la semana que tienen poco movimiento". "Nosotros no negamos a que este proceso de optimización de funcionarios al servicio del banco se ponga en práctica, cuestionamos la aceleración", expresó, y dio cuenta de que "lo que está en discusión, en el fondo, es la transformación del trabajo que nosotros ofrecemos como empleados bancarios, y del sistema financiero". Por eso, el dirigente insistió en que "tiene que haber una mesa de diálogo permanente". Para eso, se creó una comisión bipartita integrada por el sindicato y las autoridades bancarias para monitorear lo que ocurre en esas sucursales. La mesa de negociación está instalada, pero hasta ahora no llega a acuerdos. ■

Mientras tanto

Privados recogerán la basura que desbordó los contenedores; sigue pendiente resolución del conflicto

LA INTENDENCIA de Montevideo (IM) contrató a dos empresas privadas (Aborgama y Taym) y sacó 28 camiones a la calle desde ayer para retirar la basura acumulada afuera de los contenedores. El trabajo estará a cargo de estas empresas y de emprendimientos de clasificadores vinculados a la organización San Vicente, la obra social fundada por el padre Cacho. El foco es la zona este de Montevideo, en donde se registra el mayor atraso. "El tema es que de nada vale que limpie el entorno del contenedor si no vacío los contenedores, porque se van a seguir desbordando", dice a *la diaria* Óscar Caputi, director de Limpieza de la IM, y plantea uno de los nudos aún sin desatar: las negociaciones entre la Asociación de Empleados y Obreros Municipales (ADEOM) y el gobierno municipal.

Ayer se reunieron durante dos horas y media en la Dirección Nacional de Trabajo (Dinatra). Hubo un acercamiento en algunos puntos. Pero no en los que el sindicato considera "medulares", y probablemente no lo habrá. Por lo tanto, hoy al mediodía se realizará una nueva reunión entre las partes en la Dinatra. Los puntos en los que podríamos decir que las partes se acercaron a un acuerdo son, por un lado, la creación de dos comisiones -una para analizar la situación de salubridad de los trabajadores del sitio final de disposición de residuos, con participación de la Facultad de Medicina, la Inspección General del Trabajo y del PIT-CNT, y otra para discutir todo el tema de limpieza- y, por otro, que los trabajadores que están bajo el régimen de 6 horas+2 preserven los beneficios

del 20% de los funcionarios pertenecientes a la división de limpieza.

No hubo acuerdo sobre subir las categorías de los choferes de los camiones recolectores de contenedores y los peones de limpieza que los acompañan. La IM volvió a estudiar en la mañana de ayer el asunto y reafirma que "no está de acuerdo con subirlos de categoría". Respecto de la incorporación de las ocho horas al sueldo, la IM mantuvo su postura y, tal como publicamos ayer, se opuso. Ante la negativa, ADEOM pidió que la modificación se implemente a partir del 1º de enero de 2018, propuesta que la IM -según supo *la diaria*- también rechazaría hoy. El gobierno solicitó en dos oportunidades al sindicato que suspendiera la medida de no hacer horas extras, pero el sindicato se negó, ya que se trata de una

decisión de asamblea, y la próxima asamblea será recién mañana. Según dijo a *la diaria* Facundo Cladera, secretario general de ADEOM, en la reunión de ayer "hubo algún avance, pero en lo sustancial tiene que haber algún movimiento de la IM que permita presentarles a los compañeros una propuesta que los satisfaga". Sobre la instancia de hoy, dijo que es casi "definitoria" de cara a la asamblea de mañana.

En un comunicado emitido ayer, la División de Salud Ambiental y Ocupacional del Ministerio de Salud (MS) anunció que constató "un aumento del volumen de basura acumulada fuera de los contenedores" de algunos barrios de Montevideo. Los dos municipios más afectados son el E (Malvín, Buceo, Punta Gorda, Carrasco) y el Ch (Pocitos, Punta Carretas, La Blan-

queada, Parque Batlle, Villa Dolores, Tres Cruces). A partir de hoy comienza a funcionar en el oeste montevideano una planta de transferencia de residuos que permitirá que los camiones que trabajan en esa zona puedan descargar sin tener que ir a la usina de Felipe Cardoso, en el este. Esto ahorra tiempo a los camiones, además de descongestionar la usina de la zona este, la más complicada hasta ahora. Entonces, lo que sabemos es que la basura que está afuera de los contenedores se limpiará, si todo sale de acuerdo a lo previsto, en estos días. Lo que seguimos sin saber es lo que pasará con la basura de adentro. Para eso hay que esperar la reunión de este mediodía, y lo que pueda suceder mañana en la asamblea de ADEOM. ■

Marcelo Aguilar

■ CONVENIO SALARIAL RURAL: LOS EMPRESARIOS SE RETIRARON DE LA NEGOCIACIÓN SIN VOTAR LA PROPUESTA, Y EL EJECUTIVO DECRETARÁ

SIN CONSENSO

Los trabajadores de los sectores arrocero, ganadero y lechero negocian desde hace cinco meses un convenio salarial que sustituya al que venció el 30 de junio, pero sin éxito. Ante la gran distancia de posiciones entre empresarios y trabajadores, el miércoles 7 el Poder Ejecutivo presentó una propuesta que reconoce uno de los reclamos de los trabajadores: el cobro de un correctivo de 5,66% pendiente del convenio anterior. Ayer al mediodía, María Flores, dirigente de la Unión Nacional de Trabajadores Rurales, anunció que de tarde se votaría el convenio y manifestó conformidad con "no ser el único grupo que quedara excluido del 5,66%". Dejó claro que "se votará solamente el contexto salarial; nosotros dejamos varios puntos [...] con tal de negociar el salario", y que los empresarios no hicieron contrapropuestas.

Pero el convenio no se votó. César Rodríguez, del Sindicato de Peones de Estancia, dijo a *la diaria* que "la patronal se retiró de la mesa de negociación" luego de pedir que quedara en el acta su fundamentación en contra de la propuesta del Ejecutivo, pese a que en la ronda pasada el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social había explicado que eso no era posible, porque se requería una nota aparte.

La patronal está representada por la Asociación de Cultivadores de Arroz, la Asociación Rural del Uruguay, la Federación Rural y la Asociación Nacional de Productores de Leche.

El Ejecutivo sacará un decreto con el convenio, anunció Rodríguez. La propuesta ubica al sector arrocero como "en problemas" (tal como pedía la patronal) y tendrá los ajustes más bajos, mientras que tambos y ganaderos son considerados de crecimiento intermedio. ■



Asamblea de trabajadores rurales, el sábado, en la fracción 2 de la Colonia Emiliano Zapata del Instituto Nacional de Colonización, en el departamento de Tacuarembó. ■ FOTO: SANDRO PEREYRA

ECONOMÍA Y FINANZAS

Transporte de pasajeros se suma al reclamo por aranceles de tarjetas

PAGOS. Decidirán si prospera propuesta de la gremial de dejar de operar con plásticos previo a la zafra

MAYTE DE LEÓN
twitter.com/maytedeleonfa

Con las vacaciones de verano a la vuelta de la esquina, muchos uruguayos y extranjeros empiezan a mirar horarios y tarifas de ómnibus para llegar al destino de su descanso. Si prospera una propuesta a estudio de la gremial que nuclea a las empresas de transporte de pasajeros, esas personas ya no podrán comprar sus pasajes con tarjetas sino que deberán tener efectivo en la mano.

¿El motivo? La Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero por Autobús (Anetra) entiende que el aumento de la participación de los medios electrónicos en la venta de pasajes erosiona la rentabilidad del sector. Hoy, indicó su secretario general, Hugo Luraschi, el 30% de las operaciones se realiza con plásticos.

La gremial –ocho de cada 10 firmas del sector están asociadas a ella– ha hecho gestiones tanto ante el Ministerio de Transporte como el Ministerio de Economía por este tema. También ha intentado dialogar con los sellos emisores de tarjetas, pero no ha llegado a buen puerto. Con esto como telón de fondo, hoy se reunirá la comisión directiva de la Anetra con el planteo de abolir el pago con medios electrónicos como una de las alternativas.

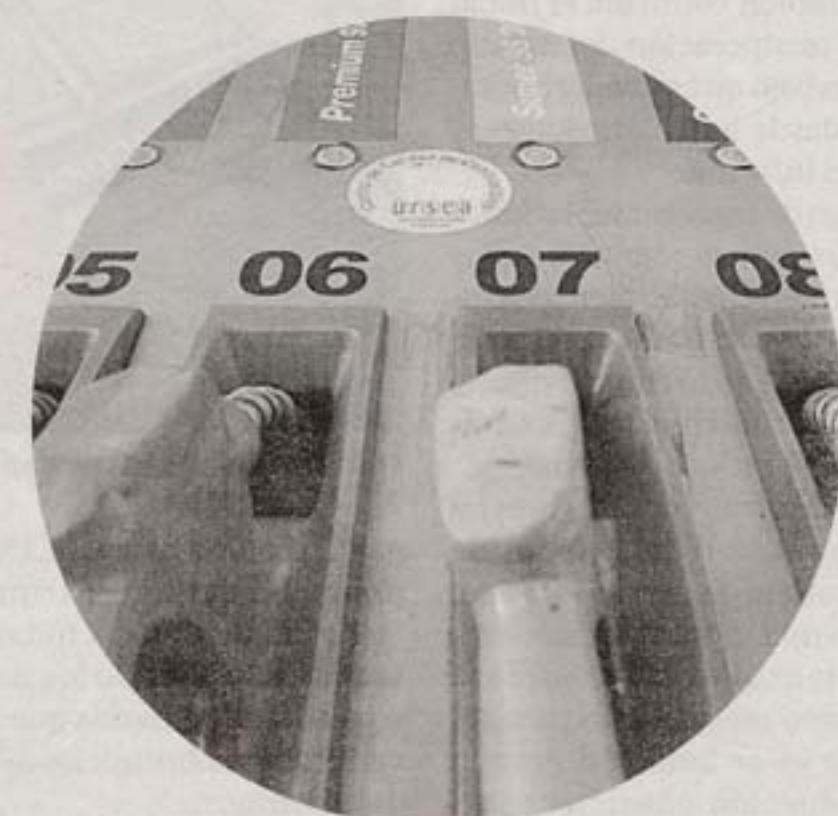
No es la primera industria que alza la voz ante lo que califica como una situación injusta. Tiempo atrás ya fueron los hoteleros y gastronómicos, los propietarios de estaciones de servicio y una gremial de comercio del interior, entre otros. Si bien los sellos se comprometieron a bajar los aranceles en la medida en que el uso de medios electrónicos penetre en la economía en su conjunto (de hecho, ya descendieron a entre 2% y 2,2% para débito y a entre 4,5% y 4,9% para crédito), estos actores exigen cambios ya.

Hasta hace un tiempo, el gobierno no argumentaba que se trataba de un asunto entre privados en el cual no debía involucrarse. Sin embargo ese discurso fue matizándose. A fines de octubre en una cena de Somos Uruguay, el coordinador del programa de inclusión financiera del MEF, Martín Vallcorba, se refirió al tema como uno de los desafíos que trajo –ley de inclusión financiera mediante– la transformación del sistema de pagos en Uruguay. “Está sobre la mesa y desde la política pública no podemos mirar para el costado”, dijo. •



Transporte interdepartamental

El secretario general de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero por Autobús (Anetra), Hugo Luraschi, dijo que, pese a sus reclamos, no han conseguido ser oídos por los sellos emisores de tarjetas. Según el dirigente, previo a la aparición de la ley de inclusión financiera, 5% de las ventas se hacía a través de plásticos. Hoy ese porcentaje trepó a 30%. Eso “impacta de lleno en la economía de las empresas”, agregó. El sector tiene un agravante: no puede trasladar ese costo a precios por ser una actividad tarifada. El arancel por débito que pagan hoy es de 2,2%, y de 4,5% en promedio para crédito. En charlas por ese tema con jerarcas del gobierno, uno de ellos planteó a la gremial que podía no aceptar tarjetas, dijo Luraschi.



Estaciones de servicio

Taxis y estaciones de servicio. El Poder Ejecutivo anunció meses atrás que había decidido sacar el dinero en efectivo de esas dos actividades para mejorar sus índices de seguridad. En los primeros la iniciativa naufragó. En las estaciones sí avanzó, pero los propietarios de esos comercios señalaron que, de concretarse la meta del gobierno de suprimir el dinero contante y sonante, sus gastos por aranceles más que se duplicarían. Actualmente, ANCAP reconoce en su modelo que 35% de las operaciones de estos comercios se hace con tarjetas. La gremial del sector, la Unión de Vendedores de Nafta (Unvenu), reclama que se contemple la pérdida de rentabilidad del sector por este motivo.



Comerciantes del interior

La Confederación Empresarial del Uruguay (CEDU) reúne a 25 asociaciones, cámaras y centros comerciales e industriales del interior del país. En total representa a 8.000 empresas.

La CEDU da pelea desde hace un tiempo por alcanzar una reducción de los aranceles que los sellos cobran por cada operación que se realiza en sus comercios. Sus dirigentes han criticado que los comercios más pequeños deben abonar aranceles más altos que las grandes superficies. De hecho, algunas de estas empresas han iniciado acciones de constitucionalidad contra uno de los artículos de la ley de inclusión financiera.



Hoteles y restaurantes

Por un decreto –que ya tiene más de una década– quienes pagan su comida en un restaurante con tarjeta u otro instrumento de dinero electrónico tienen un descuento de nueve puntos del Impuesto al Valor Agregado. A eso se sumó en los últimos años un paquete de beneficios –pensado para el turismo en tiempos de administraciones Kirchner al otro lado del río– que generó que los visitantes extranjeros que pagan con plásticos emitidos fuera de Uruguay gocen de la devolución total de IVA en servicios gastronómicos y hotelería. Eso generó que, especialmente en zonas turísticas, los empresarios del sector empezarán a alertar sobre la incidencia creciente de los aranceles sobre sus ganancias.

URGENTE. LANZÓ OPERATIVO RECOLECCIÓN DE RESIDUOS ANTE LA FALTA DE ACUERDO CON ADEOM

Limpieza: IM recurre a privados; no descarta aplicar esencialidad

MSP constató aumento de basura en el entorno de los contenedores.

Mientras Adeom hace su juego y presiona en el lugar que más duele a la Intendencia de Montevideo, la comuna se vio obligada a poner en práctica un urgente operativo de contingencia para la recolección de residuos domiciliarios, con el objetivo de mitigar los efectos de las medidas adoptadas por gremio municipal de suspender la realización de horas extras. Las medidas del gremio afectan un área sensible de la IM en un mes particular, donde el volumen de basura se incrementa en un 30% debido a las fiestas navideñas. La falta de recolección adecuada fastidia a los vecinos que, como reacción natural, reclaman un mejor servicio y ponen el grito en el cielo al ver la acumulación de residuos.

Ante la falta de acuerdo con Adeom, el gobierno departamental decidió contraatacar y contratar 28 camiones operados por una organización no gubernamental (San Vicente), a fin de reforzar la limpieza entorno a los contenedores, debido a la basura acumulada. Ninguna medida, incluso la esencialidad, se descarta, según informaron voceros de la IM.

Respecto a los camiones, saldrán a realizar la tarea en dos turnos de ocho horas cada uno. A este servicio se sumará la contratación de ocho camiones más, por parte de terceros, para efectuar el levante de los residuos que están alrededor de los contenedores. El vaciamiento de los contenedores proseguirá efectuándose con el personal del área de Limpieza de la Intendencia.

En la última semana, se vino acumulando el volumen de residuos en los contenedores y sus alrededores. Esta situación fue constatada por el Ministerio de Salud Pública (MSP), tras la realización de un monitoreo en la ciudad. La acumulación fuera de los contenedores afecta principalmente los barrios con mayor densidad poblacional, comprendidos en los municipios E y CH.



CONTRAATAQUE. Contrató el servicio de 28 camiones a una ONG y dispuso de un sitio de transferencia.

MALESTAR DE VECINOS EN EL MUNICIPIO E

Concejo Vecinal 7 pide reunión urgente a la IM

En una carta dirigida a las autoridades comunales, el Concejo Vecinal 7 resolvió hacer público el malestar de vecinos con el servicio de recolección de basura ante lo cual, reclaman una reunión urgente a la Intendencia de Montevideo o con las autoridades competentes en el tema.

“El Concejo Vecinal 7 resuelve en su acuerdo del día 12 de diciembre 2016 lo siguiente:

Sentamos nuestra preocupación ante el mal funcionamiento de la recolección de residuos que existe, en forma reiterada, en lo atinente al área municipal que atiende la limpieza de los contenedores, su contenido y sus alrededores.

Nos hacemos eco del sentir de los vecinos, asumiendo la responsabilidad que nos fue concedida de representarlos, y siendo conscientes que el malestar de los vecinos está instalado especialmente y en particular en el territorio del Municipio E. Solicitamos una reunión en carácter de urgente a quien o quienes corresponda, sea la Intendencia de Montevideo

o/y el Municipio E, para encontrar una explicación y tener una respuesta a la situación de caos en que se presenta el territorio que mencionamos y poder trasladar a los vecinos, un poco de tranquilidad ante la acumulación de basura en cada uno de los contenedores.

Sin dejar de estar abiertos a colaborar en lo que se considere necesario, porque por encima de todo nos debemos a los vecinos.

Muchas gracias por la atención y reiteramos estar a las órdenes.

Presidenta Concejo Vecinal 7
Sra. Célica Trias.

Vicepresidente
Sr. Mario Morosini

Secretario
Sr. Pablo Gancio”

El director del Departamento de Desarrollo Ambiental de la Intendencia, Óscar Curutchet, informó ayer de la contratación de levante de residuos a través de camiones. Anunció que también se está trabajando en el diseño de una planta de transferencia que quedaba operativa a última hora de la noche de ayer. Este espacio será utilizado para

el depósito de entre 300 a 400 toneladas de residuos domiciliarios generados en el oeste de Montevideo. Con esta propuesta se pretende reducir los tiempos de la operativa en relación al traslado de los camiones a fin de contar de mayor disponibilidad de la flota municipal.

Advirtió que “la diferencia que puedan existir entre la

Intendencia y los funcionarios no puede tener de rehén a la población, que es lo más importante”.

El director aclaró que además se viene trabajando para tratar de cumplir con todos los circuitos y en todos los turnos. Aclaró que para ello se quiere contar con todos los camiones de la flota y su tripulación.

► EL DATO

Salud Pública

“En el marco del Plan de Contingencia y monitoreo permanente que realiza la División de Salud Ambiental y Ocupacional del Ministerio de Salud Pública (MSP), se registró un aumento del volumen de basura acumulada fuera de los contenedores de algunos barrios de Montevideo.

Según el monitoreo realizado esta semana, la situación afecta principalmente los barrios con mayor densidad poblacional, siendo los municipios E (Malvin, Buceo, Punta Gorda, Carrasco) y CH (Pocitos, Punta Carretas, La Blanqueada, Parque Batlle, Villa Dolores, Tres Cruces) los más afectados.

El Plan de Contingencia que realiza el MSP respecto al tema Residuos Domiciliarios y su recolección se realiza permanentemente durante todo el año”.

Reiteró que la administración tiene una postura firme en cuanto a adoptar todas las medidas que sean necesarias para garantizar el servicio.

Sin acuerdo

En tanto, continúan las negociaciones entre la Intendencia de Montevideo y Adeom. Ayer hubo una reunión tripartita en el Ministerio de Trabajo pero por el momento no se llegó a un acuerdo global de las reivindicaciones de los funcionarios del sector Limpieza.

Curutchet señaló ayer que en el corto plazo no es posible responder a los pedidos del sindicato pero advirtió que en el mes de febrero llegarán 15 camiones levanta contenedores nuevos, que permitirán garantizar el servicio de recolección de residuos domiciliarios en tiempo y forma. A esto se sumará la llegada de 4 mil contenedores nuevos, algunos de los cuales se destinarán a la sustitución de las unidades en mal estado. “En breve vamos a contar con las herramientas necesarias para poder contar con las tareas de recolección en el servicio de limpieza”, aseguró Curutchet.

Demanda laboral volvió a crecer en noviembre, según Advice

TRABAJO. Los datos sugieren las primeras señales de recuperación del mercado

La demanda laboral creció en noviembre por tercer mes consecutivo y cerró su primer trimestre móvil de crecimiento desde 2012, cuando comenzó a publicarse el monitor laboral de la consultora Advice. El dato también confirma el inicio de una recuperación del mercado de trabajo que se viene anticipando desde hace varios meses, según el informe.

Luego de registrar variaciones positivas pero moderadas en los meses anteriores (2,7% en setiembre y 0,7% en octubre), el mercado laboral se afianzó en noviembre, con un crecimiento de 14,8% con respecto al mes de octubre.

Al mismo tiempo, la brecha interanual se redujo de forma significativa. Según el informe, la demanda laboral en noviembre fue tan solo 4,35% menor a la del mismo mes del año pasado. Aunque ya se había observado una reducción consistente en la contracción de la demanda al analizar los meses anteriores, la diferencia entre 2015-2016 aún



Todas las áreas de actividad mostraron resultados positivos. D. BATTISTE

mostraba una caída 28,3% en el promedio del tercer trimestre. "De cualquier modo, todavía estamos muy lejos de los mejores registros de demanda que aún se verificaban sobre inicios de 2015", dice el informe.

Los datos se condicen con los últimos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE),

que también revelaron una mejora en los principales indicadores de empleo.

En octubre se observó de manera simultánea una recuperación de la tasa de empleo (creció un punto porcentual en términos interanuales, de 58,1% a 59,1%) y una reducción de la tasa de desempleo (de 8,5% en octubre de

2015 a 7,1% en el mismo mes de 2016).

"El mercado laboral podría mostrar las primeras señales de recuperación en los indicadores más relevantes de su dinámica. De reiterarse en el mes de diciembre, estos resultados marcarían un cierre de año positivo de cara a los desafíos que traerá el 2017", sostuvo el estudio de Advice.

En cuanto a la demanda laboral por áreas de actividad, las principales mostraron resultados positivos en noviembre.

Los servicios de hotelería, gastronomía y turismo, que en su conjunto abarcan la mayor porción del mercado laboral (acumulan 30% de la demanda) tuvieron un crecimiento de 27,6% y 9,7% respectivamente.

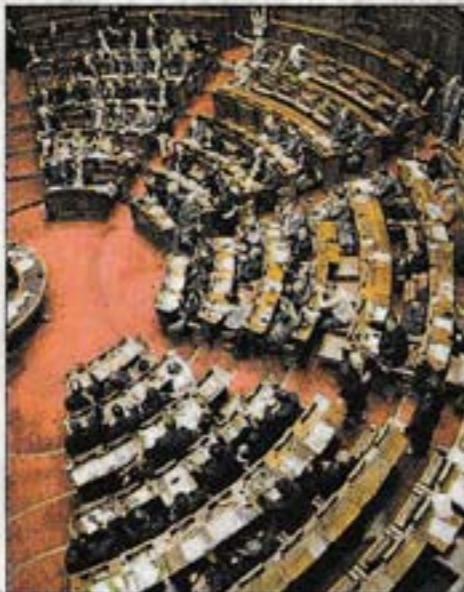
Por su parte, el comercio, la industria y los servicios de administración y finanzas (que representan cada una 10% del mercado aproximadamente) registraron también un crecimiento interanual de 7,8%, 1,3% y 3,4% respectivamente. •

Sancionan sistema de competitividad

Oposición afirma que será más burocracia y con mayores costos

■ La Cámara de Representantes sancionó, solamente con votos del Frente Amplio, la ley por la que se crea una superestructura llamada Sistema Nacional de Transformación Productiva y Competitividad.

En su informe, la diputada oficialista Lilian Galán explicó que el nuevo sistema incluye la Agencia Nacional de Investiga-



Plenario de la Cámara Baja.

ción e Innovación (ANII), la Agenda Nacional de Desarrollo (ANDE), el Instituto Uruguay XXI, el Instituto Nacional de Empleo y Formación Profesional (Inefop), el Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria (INIA), la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) y el Sistema Nacional de Respuesta al Cambio Climático.

La oposición lo rechazó bajo el argumento de que se trata de la creación de "un supra gabinete" y que aumentará los costos del Estado.

El diputado Benjamín Irrazá-

bal, del Partido Nacional, restó entidad a los cambios del Senado. "Aumentarán los costos del Estado y ello traerá más impuestos", dijo Irrazábal. "No es a través de esta nueva estructura a la que se han agregado roles que ya tiene la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) que se hará crecer al sector productivo", advirtió el legislador. "El Estado debe dejar de crecer en forma desmedida", añadió. "Nada de esto se consigue. Solo se agrega más diagnósticos e instancias de opinión".

Luego, el diputado colorado Conrado Rodríguez dijo que "este sistema de super ingeniería institucional es de difícil implementación", y que se advierte "dificultad para que funcione apropiadamente".

"Mayor burocracia y parálisis" es lo que se puede conseguir, alertó el legislador, para agregar que "tampoco está clara la autonomía que cada organismo pueda tener".

El diputado Iván Posada, del Partido Independiente, también presentó sus objeciones ante el plenario.



GERARDO PÉREZ

EFFECTO. Proliferación de trenes hacia el puerto capitalino afectaría negativamente el tránsito en Las Piedras y también en Montevideo.

El FA cuestiona que UPM use puerto de Montevideo

La mayoría de la Departamental opta por Puntas de Sayago

VALERIA GIL

Si se instala la tercera planta de celulosa en el país, pasarán por Montevideo 16 frecuencias de trenes por día por barrios como Capurro, Bella vista, Peñarol o Sayago. La mayoría de la Departamental del Frente Amplio sigue con preocupación el tema y se inclina por evitar el uso del Puerto de Montevideo para los depósitos de la producción de pasta de celulosa. Mientras tanto, la intendencia maneja alternativas para evitar la contaminación ambiental y sonora en estos barrios.

En su comparecencia ante la comisión de Transporte de la Cámara de Representantes, el ministro de Trabajo, Víctor Rossi, dio detalles de la ubicación de los depósitos mencionados en el Puerto de Montevideo. Según dijo, se baraja ganar terreno a la bahía detrás de los muelles C y D cerca del edificio que ocupaba el Montevideo Rowing y la Estación Central de AFE.

Se calcula que los trenes tienen 800 metros de extensión, lo que dificultaría el tránsito en Montevideo. El tema fue analizado el pasado lunes 12 en la reunión de la Departamental adonde asistieron el jefe de gabinete de la comuna, Ramón Méndez, el director de Movilidad, Pablo Inthamoussu, el di-

rector de Planificación, Jorge Rodríguez, y la directora de planificación territorial, Ana Rivera. El presidente de la Departamental de Montevideo y diputado Carlos Varela, dijo a *El País* que la intendencia "está trabajando en conjunto con el Poder Ejecutivo para buscar una alternativa a los efectos de compatibilizar sacar la producción de UPM y asegurar la integridad del territorio de la capital".

"Lo que se quiere evitar es un trazado de la vía, que en principio sería la que hoy existe, y dado el tipo de trenes que

van a circular que se estima en una extensión de 800 metros, que circularían mínimo ocho por día en ida y otros ocho en vuelta. Esto generaría dificultades en el tránsito de la ciudad. Lo que se busca son opciones", afirmó Varela.

Según dijo, en la Departamental hay una inclinación para el uso del puerto de Puntas de Sayago. De todos modos, Varela dijo que lo más seguro es que la producción salga por el Puerto de Montevideo, porque la opción de Puntas de Sayago "es muy costosa".

El edil y exintendente de Montevideo, Mariano Arana, dijo a *El País* que en la Departamental "hay una manifestación muy mayoritaria en cuanto a la preocupación por la afectación territorial, ambiental en poblaciones importantes como Las Piedras y Montevideo". Lo que, aclaró, no significa estar en contra de la instalación de la planta, sino todo lo contrario.

"No hay ninguna opinión contraria a la instalación de UPM. Lo que preocupa es la vía por la que va a llegar la producción de celulosa que será exportada y ahí si la enorme mayoría de la Departamental miró con preocupación la afectación ambiental, territorial y poblacionalmente no solo a Las Piedras, sino a Montevideo", explicó Arana. Agregó que se cuestionó el hecho de que la celulosa se embarcara en el muelle C del Puerto de Montevideo.

Arana dijo que si este recorrido del ferrocarril se concreta, no solo se vería afectado el tránsito de Montevideo, sino que generaría un problema sonoro. "Apoyamos con toda firmeza el informe de la Administración Nacional de Puertos que dice que lo más oportuno es que el tren pase por el área rural y llegue a Puntas de Sayago", subrayó. Por lo que además favorecería a la población de la zona.

El gobierno reconoce "molestias" por planta

■ El ministro de Transporte, Víctor Rossi, reconoció en el Parlamento que la llegada de trenes a Montevideo con pasta de celulosa de la futura planta de UPM generará "molestias" en la capital porque habrá un incremento significativo del tráfico ferroviario y reconoció que para mitigar esta situación se requerirá de inversiones. En algunos casos, tendremos que poner atención a esas

molestias y hacer la inversión necesaria para tratar de corregirlas y superarlas", dijo Rossi la semana pasada ante la comisión de Transporte de Diputados. Para solucionar ese problema, Rossi dijo que se deberá cambiar bastante los hábitos de los conductores, ya que con la campanilla sonando y con la barrera baja, los vehículos igual cruzan los pasos a nivel.

Formas de control

Socióloga advierte sobre la opacidad con la que se tratan los controles biométricos

La socióloga Estela Schindel participó la semana pasada en el encuentro "Sangres políticas: ciudadanías y biométricos en Europa y América Latina". La académica argentina que reside en Alemania hizo una exposición acerca de los cuestionamientos éticos que pueden plantearse a los controles biométricos en las fronteras, cada vez más utilizados y más diversos, incluso dentro de la región. Schindel, quien tiene una maestría en Ciencias de la Comunicación y un doctorado en Sociología, advierte sobre el poco control social que se ejerce sobre los controles biométricos y la información que los estados obtienen por medio de ellos.

-Para empezar, ¿qué tipo de controles biométricos se aplican actualmente en las fronteras?

-La Unión Europea [UE] está impulsando un programa, que aspira a implementar en 2020, con distintos registros biométricos mediante la llamada multibiométrica o biometría multimodal. En la fase piloto, por ejemplo, se integraron huellas dactilares de ocho dedos, reconocimiento biométrico del rostro y escaneo de iris. El registro de huellas dactilares es crucial también para la identificación de peticionantes de asilo, debido a la regulación que establece que debe solicitarse en el primer país de la UE al que se arriba, que suelen ser España, Italia y Grecia. Si las huellas digitales fueron tomadas en alguno de esos países las personas no pueden solicitar el asilo, por ejemplo, en Francia o Alemania. Esto es problemático y es parte de lo que se percibe como una "crisis" migratoria, aunque en realidad no son los refugiados los que están en "crisis", sino las políticas que aspiran a controlar la movilidad de las personas.

-¿Cuál es el debate ético que se está dando en torno a los controles biométricos en las fronteras?

-Lamentablemente el debate es muy limitado. Esto ocurre por varias razones. A una apatía o desinterés por los asuntos públicos bastante extendida se suma la extrema opacidad de estos procesos. Hay poca discusión pública y la sociedad civil apenas alcanza a monitorear los desarrollos en este campo, con la excepción de algunos parlamentarios o grupos de activistas.

-¿Qué debate se podría dar?

-Un tema fundamental es el del derecho a la privacidad: que el ciudadano tenga un conocimiento informado y pueda dar su consentimiento para el registro de sus datos biométricos. El problema principal, a mi entender, es la tendencia a centralizar los diversos bancos de datos y hacerlos "interoperables", que es a lo que aspira la mayoría de los gobiernos. Esto significa que información capturada en un contexto (por ejemplo, el cruce de fronteras) podría integrarse a bancos de datos centralizados y ser recuperada o procesada para un fin distinto a aquel para el que fue tomada (por ejemplo, una investigación policial). Esto se llama en la jerga *function creep* e implicaría un avance importante sobre los derechos fundamentales.

-¿Es demasiado poder de los estados con respecto a los ciudadanos?

-Si se produce esta centralización de la información, y no se garantizan instancias públicas de control y transparencia en los controles, creo que sí, que sería



Estela Schindel. * FOTO: FEDERICO GUTIÉRREZ

demasiado poder, tanto para los estados como para las empresas que desarrollan estas tecnologías.

-¿Las empresas de este sector incentivan estos controles?

-Este es un mundo que recién ha comenzado a explorar y es sumamente interesante, porque se maneja con sus propios supuestos y su propia jerga especializada, ajena al ciudadano común pero también bastante lejana al lenguaje que solemos usar los científicos sociales para pensar la cuestión de las fronteras y la migración. En este mundo, por ejemplo, los productos se llaman "soluciones". Al ofrecer a las autoridades "soluciones", de algún modo las empresas están definiendo también los "problemas". Es una visión netamente tecnocrática de los asuntos de gobierno que tiende a ignorar el contexto histórico y político en que se implementan sus productos y los conflictos que atraviesan inherentemente la vida social.

-¿Los ciudadanos pierden libertades al someterse a este tipo de controles?

-Posiblemente sí, pero de formas que todavía no sabemos calibrar. Básicamente los controles biométricos producen una intimidad entre nuestros cuerpos y la tecnología de la que tenemos poca conciencia y poco conocimiento en términos de sus consecuencias. Además, esas tecnologías dan por sentado cierto tipo de cuerpo individual (adulto, sano, sin discapacidades, "normalizado") que además es inmutable en el tiempo. Hay autores que hablan de una "racialización" digital, por ejemplo, porque los controles biométricos definen a cierto tipo de ciudadano y excluyen a otro: escáneres de reconocimiento facial que no distinguen rostros de piel muy oscura, o sensores de iris que no leen iris de ojos muy oscuros, o ha habido también casos en que las huellas digitales presentan una rugosidad borrosa por el desgaste, en casos de ancianos o de obreros que realizan tareas manuales. Todo esto parece definir cierto individuo "normal"

y crea así "anomalías" que en verdad no son tales, sino que están producidas por la programación del dispositivo de reconocimiento biométrico.

-¿Falta conciencia ciudadana?

-Sí. Igual hay que evitar una impresión excesivamente oscura o "apocalíptica". Cada modo de control y vigilancia abre también resquicios de burla, desobediencia civil o resistencia. Hay *hackers* y artistas desarrollando modos de impugnar o sortear estos controles a modo de denuncia o activismo (por ejemplo, creando bandas adhesivas para simular huellas digitales; o máscaras para confundir a los sistemas de reconocimiento facial) y también para mostrar el grado de vulnerabilidad que presentan las tecnologías, no importa cuán sofisticadas sean. Un *hacker* alemán, por ejemplo, logró ampliar una imagen de un dedo de la ministra alemana de Defensa (en base a una foto tomada durante una conferencia de prensa) y reproducir en forma bastante fidedigna sus huellas dactilares. Su intención era precisamente mostrar el flanco débil de estas tecnologías.

-En un texto reciente usted decía que distintas tecnologías "construyen a quien cruza la frontera, respectivamente, como nuda vida o como sujeto individualizado anclado a alguna inscripción de ciudadanía". ¿A qué se refería?

-Básicamente parte de la base de que las tecnologías no son neutrales, sino que traen consigo y a la vez reproducen determinadas definiciones y valores, en este caso, acerca de la situación de cruce de frontera y de la persona que la cruza. Esa frase alude a la diferencia entre el control fronterizo que tiene lugar en los puestos de chequeo establecidos y la vigilancia en las grandes superficies fronterizas. Los primeros son crecientemente digitalizados y se centran en un individuo, un sujeto a identificar. Las segundas, en cambio, tienden a captar la presencia de vida orgánica pero en forma de masa indiferenciada,

de existencia biológica más allá de su adscripción a individuos concretos. Por ejemplo, las cámaras térmicas que perciben la diferencia de temperatura o los radares o drones que captan imágenes de seres en movimiento. Estos dos modos de definir el escenario de la frontera se corresponden con la distinción que el filósofo italiano Giorgio Agamben hace a partir de los dos términos usados en griego antiguo para designar la vida: *bios*, la vida cualificada del ciudadano, y *zoe*, el mero hecho de existir, el soplo de vida animal de cualquier ser. Sin embargo, esto no debe ser visto en términos definitivos y dicotómicos.

-¿Hacia dónde avanzan los controles biométricos?

-La tendencia apunta a fusionar tecnologías e integrar los controles "individualizantes" de los sujetos identificables con el monitoreo de los grandes espacios. La dirección en la que se está trabajando, por ejemplo en Estados Unidos y Australia, tiende a que los pasajeros que arriban a un aeropuerto serán "monitoreanos" y escaneados mientras caminan por la terminal de llegadas de modo que sean identificados y registrados sin tener que pasar por puestos de control como los que conocemos hoy. La opinión de los especialistas del rubro, de hecho, es que los pasaportes y documentos en papel tenderán a desaparecer y serán reemplazados por los registros, pasaportes y visas electrónicos. Todo esto puede parecer muy lejano, pero son tecnologías que también están comenzando a aplicarse en países como Argentina y Uruguay, donde se emplean productos de las mismas empresas que proveen a gobiernos de Europa o a Estados Unidos. Es preciso, desde nuestros países -aunque no sean productores de estas tecnologías o precisamente por eso mismo-, informarnos y reflexionar acerca de las implicaciones de estos controles y las definiciones y valores que traen consigo. ■

Director y redactor responsable: Ricardo Peirano (rpeirano@observador.com.uy) • **Editor jefe:** Gonzalo Ferreira (gferreira@observador.com.uy) • **Gerenta de Contenidos Digitales:** Carina Novarese (cnovarese@observador.com.uy) • **Subeditor jefe:** Álvaro Irigoitia • **Editores:** Roberto Zaquiere (Editor de cierre), Paula Scorza y Federico Sierra (Actualidad), Pedro Silva (Agro), Federico Comesáa (Economía), Ignacio Chans (Deportes), Sebastián Auyanet (O2/Tendencias), Gabriela Malvasio (Café y Negocios), Armando Sartorotti (Fotografía), Patricia Madrid y Marcela Maseda (Editoras web) • **Ilustraciones:** Salvatore y Gustavo *Pancho* Perrier • **Coordinador de edición:** Pablo Mancione

LA PREGUNTA DEL MILLÓN

El financiamiento de la doble vía ferroviaria de Paso de los Toros a Montevideo y el constante ingreso de largos trenes cargados de madera hasta el puerto son los dos problemas principales que mantienen incierta la concreción de una tercera planta de celulosa. Su construcción por la empresa finlandesa UPM, con una inversión de US\$ 4.000 millones sin precedentes en la actividad privada del país, depende en primer lugar de que el gobierno cumpla su contrapartida de mejoramiento de la infraestructura que requiere el funcionamiento de la planta.

El costo de este segmento asciende a unos US\$ 1.000 millones, según la estimación oficial. La suma es absorbida mayoritariamente por el ramal de dos vías desde Paso de los Toros, que incluye no solo rieles y durmientes sino también la costosa construcción, en muchos tramos, de terraplenes con base de piedra sobre los cuales asentar las vías para un pesado tránsito permanente. Se agregan otras obras, como los trabajos en el puerto de Montevideo, para el embarque exportador y el trazado, complejo por razones ambientales, del paso diario de una decena de

trenes de hasta 15 cuadras por zonas pobladas.

El presidente Tabaré Vázquez salió personalmente a buscar inversores que complementen los magros recursos del Estado para su parte de las obras. Pero sus gestiones ante inversores en San Pablo y en China no parecen haber dado resultados. Luego de su reciente viaje a España, el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, anunció que existe interés de grupos españoles, especialmente de un consorcio con experiencias previas en nuestro país. Pero, por un lado, hasta ahora no hay nada confirmado públicamente. Y por otro, el ingreso de los capitales requeridos dependerá de que se les ofrezcan condiciones atractivas de rentabilidad.

No es un tema fácil por las características de este caso. A diferencia de las carreteras, donde la ganancia del inversor está en el cobro de los peajes a los miles de vehículos que los cruzan, el transporte de la madera está previsto exclusivamente en material rodante de UPM, como único usuario. La estructura proyectada es que el Estado ponga las vías y UPM las utilice con sus trenes, lo que limita el beneficio para un inversor

a un canon que le pague el Estado, mediante un acuerdo de Participación Público Privada (PPP) o a través de una concesión directa de obra.

Fuentes del gobierno citadas por Búsqueda, por otra parte, dijeron que UPM quiere garantías legales de paz laboral. El tema no debería ser decisivo, ya que tanto UPM, con su primera planta en Fray Bentos, como Montes del Plata, con la segunda instalada en el país, las construyeron y operan a buen ritmo dentro de las normas actualmente vigentes y pese a los paros que enfrentaron en más de una oportunidad. Es decisivo, en cambio, que se arbitren los recursos externos que requerirá el cumplimiento de la parte estatal en este ambicioso emprendimiento. Lo hace deseable su incidencia en el crecimiento del Producto Interno Bruto, que Rossi estimó en dos puntos, y en la generación de empleos, especialmente durante la construcción de la planta y las obras complementarias. Pero sigue sin aparecer la respuesta a la pregunta del millón, que avene la actual incertidumbre sobre de dónde y en qué condiciones vendrán los fondos externos para infraestructura, que hagan viable la instalación de la nueva planta de UPM. •