

Comunicado del Directorio a todo el personal de la ANP

¿Cómo es posible que la Draga 7 permanezca sin trabajar cuando está en condiciones de hacerlo?

La respuesta a la pregunta del título surge del convenio laboral que la administración anterior acordó el 11 de marzo de 2025 con la opinión contraria del nuevo presidente designado para la ANP y próximo a asumir.

Este convenio abarca a las tripulaciones de las dragas de succión que trabajan embarcadas en régimen semanal y obliga a continuar pagando partidas por encima del salario regular aun cuando las embarcaciones no estén operativas, en caso de rotura, varada o cualquier otra causa.

- En promedio se trata de partidas por encima del salario regular que representan **aproximadamente \$100.000 mensuales nominales**.
- Para el personal de mayor jerarquía estas partidas ascienden, en promedio, a **aproximadamente \$250.000 mensuales nominales**.

La extensión del plazo se establece en el Artículo 5 de dicho convenio, el cual fue denunciado ante el MTSS por la unanimidad del Directorio de la ANP en setiembre de 2025.

Fragmento del Convenio firmado el 11 de marzo de 2025

Artículo 5. Régimen de trabajo.

Los tripulantes de las Dragas D7, D9 Alfredo Labadie, D11 21 de Julio (que se componen de dos tripulaciones cada una) cumplirán con el cronograma de turnos semana por semana establecido y que se acordará por las partes. Los cambios de tripulación se efectuarán los jueves.

Ante la eventualidad de rotura o varada que obligue a interrumpir la producción, se continuará a R.P.E.D. por un período de 6 meses con el fin de cubrir las necesidades operativas de las restantes dragas. Culminado el plazo, en caso de que la embarcación siga inoperativa, se extenderá por períodos iguales dicho régimen, siempre que se mantengan las necesidades operativas referidas.]

RPED: Régimen Personal Embarcado en Dragas.

Esta cláusula desvincula la remuneración extrasalarial de la obligación de trabajar y **opera como un desincentivo al trabajo.**

La detención de la Draga 7

En los últimos meses la falta de un cocinero o de un ayudante de cocina han sido pretexto suficiente para que un turno de la Draga 7 se negara a trabajar. En esos casos, como resultado del convenio referido, toda la tripulación sigue cobrando el salario base y las partidas especiales.

Afortunadamente no es la actitud de la tripulación de la Draga 11 ni del resto del personal de Flota y Dragado. Sin ir más lejos, el viernes 22 de mayo se cumplieron las siguientes tareas de Flota y Dragado:

- La draga D11 hizo mantenimiento del canal de acceso
- El remolcador Guenoa dragó el muelle C
- La lancha Vigía estuvo en servicio de tráfico
- La lancha Altier limpió las aguas superficiales

La draga D7, en cambio, permaneció parada pronta para salir, porque ningún marinero estuvo dispuesto a ser ayudante de cocina, tal como autoriza el convenio.

El convenio vigente, que está siendo renegociado a solicitud de la actual dirección de la ANP, permite que toda la tripulación siga cobrando su salario regular y también las partidas por encima del salario regular sin necesidad de dragar.

Revincular las partidas por encima del salario regular al trabajo efectivo

La propuesta de la actual administración es sustituir este modelo por un sistema de incentivos reales vinculados al cumplimiento de metas y objetivos.

El cobro de partidas por encima del salario regular debe estar estrictamente ligado al cumplimiento de las tareas correspondientes. Esto vale para cualquier trabajador y muy especialmente para quienes reciben su salario de los impuestos que pagan los uruguayos.

El objetivo es racionalizar las condiciones laborales para **asegurar que cada peso que los uruguayos invierten en dragado se traduzca en metros de profundidad.**

La prioridad del Puerto de Montevideo debe ser recuperar su operatividad total, en beneficio del desarrollo del Uruguay y su población.

Las obras de dragado dentro y fuera del Puerto de Montevideo son imprescindibles para el desarrollo productivo, económico, turístico y logístico del Uruguay. Pretender detenerlas o postergarlas para mantener condiciones salariales excepcionales sin contrapartidas es la mejor forma de atentar contra el dragado nacional.

- No es justo tomar de rehén al país para cobrar sobresueldos sin cumplir con las tareas que esas partidas por encima del salario regular deberían remunerar.
- No es honesto apelar a la defensa de la soberanía nacional para defender un convenio que atenta contra el interés del país.
- No es lógico apelar a la defensa del dragado nacional y al mismo tiempo negarse a dragar con pretextos menores, sabiendo que los ingresos salariales y por encima del salario regular están asegurados.

Respaldo a la Gerencia de Dragado

Alineados con las prioridades definidas por la dirección de la ANP, la gerencia y subgerencia del Área de Dragado han asumido la defensa de los intereses del país y del dragado nacional con el mayor profesionalismo.

Este Directorio respalda su gestión y convoca a todos/as los/as portuarios/as a promover una cultura de trabajo comprometida con la eficiencia, competitividad y sostenibilidad de nuestros puertos, en beneficio del desarrollo de Uruguay.

Directorio de ANP

27 de mayo de 2026



La defensa del dragado en el Puerto de Montevideo

Montevideo, 27 de mayo de 2026_Uruguay necesita un Puerto de Montevideo más eficiente, competitivo y sostenible. Los barcos tienen que poder entrar y salir con su máxima capacidad de carga. Por esta razón, el mantenimiento y la ampliación de las profundidades en el puerto y en el canal de acceso son una prioridad para la actual dirección de la Administración Nacional de Puertos (ANP) y para el gobierno nacional.

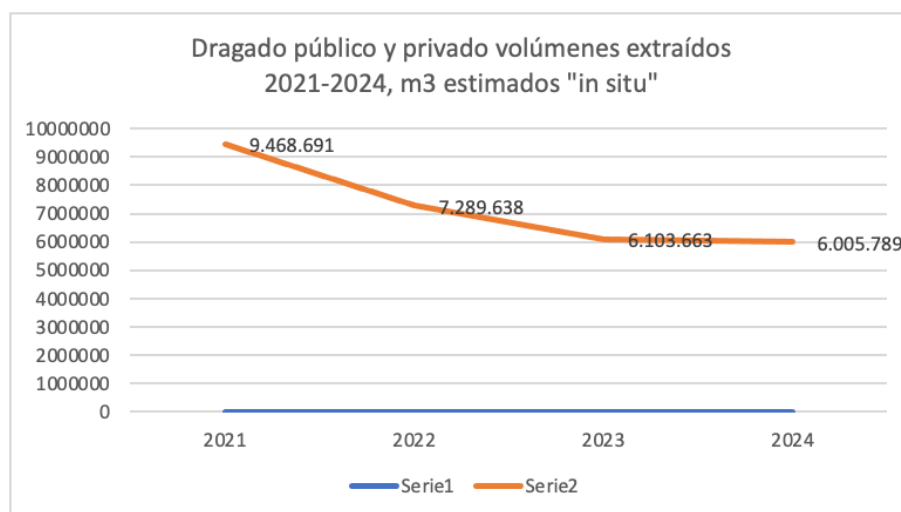
Es urgente dragar

Las profundidades actuales del Puerto de Montevideo reducen su capacidad operativa y debilitan su rol como hub de distribución regional.

¿Cómo llegamos a esta situación?

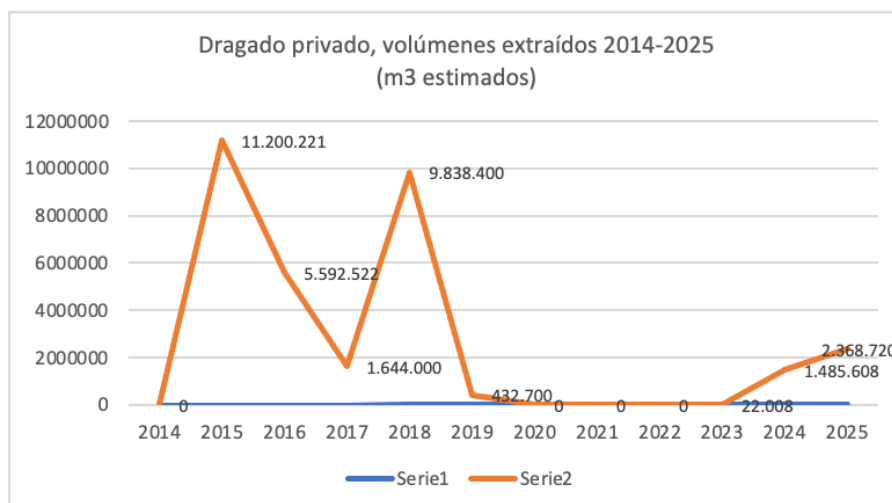
El quinquenio 2019-2024 estuvo marcado por la falta de mantenimiento de la flota, ausencia de inversiones y problemas de gestión.

- Al inicio de la actual administración el 70% de las embarcaciones propias estaba fuera de servicio.¹
- Entre 2021 y 2024 los volúmenes de extracción de sedimentos fueron inferiores a los requeridos para mantener las profundidades.



¹ Fuente: [Informe técnico preliminar Estudio Integral de Flota y Dragado](#).

- El dragado privado fue cero entre 2020 y 2022 y en todo el período fue 19 veces menor a lo contratado en el período anterior.



Los medios propios no son suficientes

Como consecuencia de la marcada disminución del dragado en el quinquenio anterior y tal como concluye el Estudio Integral de Flota y Dragado presentado en marzo pasado por la gerencia de Área de Dragado: **“se han acumulado sedimentos en una cantidad mayor que la capacidad operativa previsible en el corto plazo”**.²

81% de incremento de las inversiones de dragado

Para revertir esta situación, la actual administración asignó **USD 114:917.847 para inversiones en dragado durante el período 2025-2029**. Esta cifra representa el 43,4% del total de las inversiones de ANP y es 81% más que lo invertido en el periodo anterior.

PLAN QUINQUENAL DE INVERSIONES 2025 - 2029 - USD				
Proyecto	2025 - 2029	%		
Infraestructura OBRAS EN CURSO	37.186.968	14,0%		
Infraestructura Prioridad 1	36.715.000	13,9%		
Infraestructura Prioridad 2	62.829.532	23,7%		
Dragado Medios Propios	62.993.292	23,8%	43,4%	114.917.847
Dragado Contratado	51.924.555	19,6%		
Otros Proyectos	13.180.117	5,0%		
Totales	264.829.464	100,0%		

El doble de presupuesto para dragado con medios propios

En particular, la inversión planificada para dragado con medios propios (casi USD 63 millones) es **más del doble de lo ejecutado en el período anterior**.

² Fuente: [Informe final del Proyecto Institucional Estudio Integral de Flota y Dragado](#), presentado en marzo de 2025 en el marco del Proyecto Institucional No. 67.

La estrategia es fortalecer el dragado propio y contratar a terceros cuando no es posible dragar con medios públicos.

Convenio de dragado

A la falta de inversiones y mantenimiento en dragado se sumó un incremento de los costos laborales derivado de un convenio laboral firmado en las últimas horas de la administración anterior, cuando ya había asumido el nuevo gobierno y con la opinión contraria del nuevo presidente designado para la ANP y próximo a asumir.

Este convenio, firmado el 11 de marzo de 2025, abarca a las tripulaciones de las dragas de succión que trabajan embarcadas en régimen semanal y obliga a continuar pagando partidas por encima del salario regular aun cuando las embarcaciones no estén operativas, en caso de rotura, varada o cualquier otra causa.

- En promedio se trata de partidas por encima del salario regular que representan **aproximadamente \$100.000 mensuales nominales**.
- Para el personal de mayor jerarquía estas partidas ascienden, en promedio, a **aproximadamente \$250.000 mensuales nominales**.

La extensión del plazo se establece en el Artículo 5 del convenio, el cual fue denunciado ante el MTSS por la unanimidad del Directorio de la ANP en setiembre de 2025.

Fragmento del Convenio firmado el 11 de marzo de 2025

Artículo 5. Régimen de trabajo.

Los tripulantes de las Dragas D7, D9 Alfredo Labadie, D11 21 de Julio (que se componen de dos tripulaciones cada una) cumplirán con el cronograma de turnos semana por semana establecido y que se acordará por las partes. Los cambios de tripulación se efectuarán los jueves.

Ante la eventualidad de rotura o varada que obligue a interrumpir la producción, se continuará a R.P.E.D. por un período de 6 meses con el fin de cubrir las necesidades operativas de las restantes dragas. Culminado el plazo, en caso de que la embarcación siga inoperativa, se extenderá por períodos iguales dicho régimen, siempre que se mantengan las necesidades operativas referidas.]

RPED: Régimen Personal Embarcado en Dragas.

Esta cláusula desvincula la remuneración extrasalarial de la obligación de trabajar y **opera como un desincentivo al trabajo.**

El convenio vigente, que está siendo renegociado a solicitud de la actual dirección de la ANP, permite que toda la tripulación siga cobrando su salario regular y también las partidas por encima del salario regular sin necesidad de dragar.

Revincular las partidas por encima del salario regular al trabajo efectivo

La propuesta de la actual administración es sustituir este modelo por un sistema de incentivos reales vinculados al cumplimiento de metas y objetivos.

El cobro de partidas por encima del salario regular debe estar estrictamente ligado al cumplimiento de las tareas correspondientes. Esto vale para cualquier trabajador y muy especialmente para quienes reciben su salario de los impuestos que pagan los uruguayos.

El objetivo es racionalizar las condiciones laborales para **asegurar que cada peso que los uruguayos invierten en dragado se traduzca en metros de profundidad.**

La prioridad del puerto de Montevideo debe ser recuperar su operatividad total, en beneficio del desarrollo del Uruguay y su población.

Las obras de dragado dentro y fuera del Puerto de Montevideo son imprescindibles para el desarrollo productivo, económico, turístico y logístico del Uruguay. Pretender detenerlas o postergarlas para mantener condiciones salariales excepcionales sin contrapartidas es la mejor forma de atentar contra el dragado nacional.

- No es justo tomar de rehén al país para cobrar sobresueldos sin cumplir con las tareas que esas partidas por encima del salario regular deberían remunerar.
- No es honesto apelar a la defensa de la soberanía nacional para defender un convenio que atenta contra el interés del país.
- No es lógico apelar a la defensa del dragado nacional y al mismo tiempo negarse a dragar con pretextos menores, sabiendo que los ingresos salariales y por encima del salario regular están asegurados.