



**XLIX Legislatura**

**DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 361 de 2021**

S/C

Comisión de Transporte,  
Comunicaciones y Obras Públicas

---

---

**CÁMARA URUGUAYA DE COURIER**

Delegación

**UNIÓN DE TRANSPORTISTAS DE COLONIA**

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 10 de marzo de 2021  
(Sin corregir)

**Preside:** Señor Representante Martín Tierno.

**Miembros:** Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Eduardo Elinger, Benjamín Irazábal, Daniel Martínez Escames y Carlos Varela Nestier.

**Invitados:** Por la Cámara Uruguaya de Courier, señores Federico Nogueira y Juan Cabrera.

Por la Unión de Transportistas de Colonia, señores Carolina Pesce, Presidente, Gustavo Garay, Vicepresidente y Carlos Pesce, Tesorero.

**Secretarios:** Señores Horacio Capdebila y Laura Rogé.

=====

**SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).**- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Cámara Uruguaya de Courier, integrada por los señores Federico Nogueira y Juan Cabrera.

El señor Cabrera ya nos visitó el año pasado cuando considerábamos la ley relativa a la creación del Sistema Nacional de Aeropuertos.

**SEÑOR NOGUEIRA (Federico).**- Soy presidente de la Cámara Uruguaya de Courier, y traemos un planteo que mi compañero va a explicar en detalle.

**SEÑOR CABRERA (Juan).**- En oportunidad del tratamiento de la ley relativa a la creación de la red de aeropuertos del interior y de la extensión de la privatización del aeropuerto por cincuenta años, nos presentamos ante esta Comisión a exponer los problemas que teníamos y los incumplimientos por parte del actual operador Puertas del Sur. Esa fue la forma de oponernos a la extensión o, por lo menos, de tratar de que se regulara mejor la privatización.

(Ingresa a sala el señor representante Albernaz Pereira)

En aquel momento expusimos la situación y los señores diputados muy amablemente nos invitaron a volver a plantear los problemas más detenidamente, más allá de lo que pasara con la ley, que finalmente se aprobó. Inclusive, nos plantearon la voluntad de visitar las instalaciones para conocer el estado en que se trabaja.

El lugar donde nosotros hacemos las revisiones está en estado lamentable; el espacio no es suficiente, se llueve. Tampoco existen condiciones de seguridad para el personal que trabaja ahí; los montacargas pasan por el costado de los trabajadores. Es decir que no existen medidas de ningún tipo.

Según el régimen de gestión integral que regula todo lo referente al aeropuerto de Carrasco, los que deben brindar el espacio necesario y suficiente a todos los organismos del Estado que cumplen funciones en el aeropuerto, son ellos, y sin ningún costo a cambio. Cuando nosotros manifestamos este problema la TCU pretendió hacer mejoras en el establecimiento a cambio de que nosotros las financiáramos, lo cual entendemos no corresponde; no estamos de acuerdo y no debería ser así. La Aduana ha solicitado mayor espacio y ellos dicen que no corresponde. Y como la Aduana tampoco ha exigido legalmente el espacio nosotros estamos en el medio, trabajando en un lugar totalmente inseguro, que se llueve, además de ser un lugar reducido.

Dado que los señores diputados mostraron interés en conocer el lugar y manifestaron que esta Comisión tenía competencia en estos casos, decidimos volver a visitarlos.

**SEÑOR REPRESENTANTE ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).**- Pido disculpas por haberme demorado, pero estaba atendiendo el tema de un transportista que se quiso encadenar frente al Palacio.

Voy a leer la versión taquigráfica para ponerme al tanto de lo expresado, aunque por lo último que escuché sé a qué se están refiriendo y cuál es el antecedente que tenemos en la Comisión.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Como dijo el señor Cabrera, cuando se los recibió el año pasado, planteamos ir a conocer las instalaciones. Tenemos pendiente también visitar el aeropuerto de Laguna del Sauce, que también fue denunciado cuando estábamos tratando el proyecto de ley relativo a los aeropuertos internacionales.

Coordinaremos con los integrantes de la Comisión una fecha y con mucho gusto los estaremos visitando, porque realmente nos interesa conocer en qué situación se está trabajando, en este caso, dentro del aeropuerto de Carrasco. También propongo enviar una nota a la Dirección Nacional de Aduanas para saber si se realizó una solicitud de ampliación de espacio y, en ese caso, si fue contestada por parte de la empresa concesionaria.

**SEÑOR CABRERA (Juan).**- En reuniones mantenidas con la administradora de Carrasco, señora Teresa Lemos, nos manifestó que entiende la situación. Inclusive sabemos que se trajo un scanner con un costo superior a los US\$ 100.000 y se le llueve arriba. La solución que encontraron fue poner un toldo que desvía el agua del scanner. Ella se presentó ante la TCU para plantear este tema, pero siempre dicen lo mismo: que no corresponde, que las obras la tienen que financiar los courier, lo cual entendemos que no es así. Nosotros no tenemos intervención en este problema, porque no tenemos la forma legal de exigir algo.

**SEÑOR NOGUEIRA (Federico).**- También hay planteos por parte de los funcionarios de Aduana. De hecho, recientemente hubo una inspección solicitada por un integrante de la gremial, para que se conozca la situación laboral de ellos, porque no solamente se trata de nuestro espacio de trabajo como privados, sino del de los funcionarios de la Aduana que tienen que estar día a día en un cubículo muy chico, todos muy unidos -con la situación sanitaria del día de hoy-, verificando paquetes con montacargas que le pasan por al lado entre dos caballetes y un tablón. Ellos sienten que en su día a día, en su trabajo, no están seguros. Ellos mismos hicieron el planteo y se están moviendo por su lado, y creo que es algo a tener en cuenta.

**SEÑOR CABRERA (Juan).**- Nosotros siempre tuvimos este problema por eso expusimos nuestra posición cuando se planteó hacer una extensión al concesionario. La actitud que toma el operador no es un relacionamiento comercial de empresa a empresa; es una actitud muy particular. Cuando uno realiza una queja ellos toman represalias. Por ejemplo, cuando asumieron -en 2014, si no recuerdo mal- había un tema con la parte tarifaria. El Anexo F) establecía que la carga aérea tenía una tarifa que se tenía que cumplir, y el operador privado anterior, que era Vimalcor, que tenía la concesión del aeropuerto solo de la parte de carga, aplicaba la tarifa que fue copiada hacia el Anexo F) sobre lo que se llama la guía master. Cuando asumió TCU o Puertas del Sur estuvo un tiempo cobrando de la misma forma, y lo aplicaba sobre el mismo documento guía, pero a los seis o siete meses decidió aplicar una tarifa completamente diferente, que no estaba dentro del Anexo F). Yo como empresa -no a nivel de la Cámara- me opuse a esto -había muchas empresas que sentían temor de presentarse por las represalias que podía ejercer TCU- y sufrí las consecuencias. Me llamaron, me preguntaron por qué me quejaba, y me dijeron que iba a tener que pagar las consecuencias. Después, la unidad de control, que es la que regula la gestión del aeropuerto, del operador, nos dio la razón y le dijo al operador que tenía que aplicar la tarifa del courier como si fuera carga, porque es un sistema de liberación y no de transporte. Contario a la normativa, a mi empresa nos siguió aplicando una tarifa totalmente diferente como represalia. Teníamos que pagar prácticamente el doble. Entonces, nos presentamos de nuevo ante la unidad de control, que nos dio la razón, pero nunca nos devolvieron el dinero. Toman ese tipo de medidas. Nosotros encontramos una situación bastante desfavorable. Por eso cuando estuvimos aquí en la anterior oportunidad pedimos que si se aprobaba la extensión el régimen sancionatorio no estuviera establecido en un decreto, sino en la ley, porque de esa manera podíamos actuar directamente ante la justicia, ya que la unidad de control es un cuerpo político, por decirlo de alguna manera. Hay personas que fueron funcionarios de la Dinacia y que terminaron trabajando para el operador. Es una situación bastante difícil.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Son denuncias graves.

**SEÑOR CABRERA (Juan).-** De hecho, el sobreprecio que nos cobraron a nosotros figura en los recursos que presentamos. La amonestación que le dio la Unidad de Control por no aplicar el Anexo F), por cobrar tarifas diferenciales, es grave pues puede llegar hasta el rompimiento del contrato, es decir, pueden decirles que hay incumplimiento, por cobrar sobreprecio, lo que es una causa grave dentro del régimen de gestión integral. Sin embargo, se aplicó una amonestación basada en una normativa que tiene que revertir eso, y nada más.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La Comisión continuará considerando los temas que nos plantearon. Reitero que la idea es coordinar con ustedes e ir cuánto antes y, por supuesto, con los permisarios del aeropuerto para visitar y comprobar *in situ* las denuncias realizadas.

**SEÑOR CABRERA (Juan).-** El día de mayor actividad, cuando sufrimos más todo esto, es el lunes porque llegan los vuelos de fines de semana y ahí se notan estos problemas. Porque si uno va un martes, hay un vuelo atrasado de un solo courier.

**SEÑOR NOGUEIRA (Federico).-** También si es un día de lluvia, se podrá advertir las filtraciones de todos los techos.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si esperamos a que llueva, va a ser complicado.

**SEÑOR NOGUEIRA (Federico).-** Pero, ya viene el invierno y puede coincidir.

**SEÑOR CABRERA (Juan).-** Yo tengo una foto que demuestra que tenemos que trabajar a la intemperie.

Agradecemos a la comisión que nos hayan recibido.

(Se retira de sala la delegación de la Cámara Uruguaya de Courier)

(Ingresa a sala la delegación de la Unión de Transportistas de Colonia)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de la Unión de Transportistas de Colonia, integrada por su presidenta, señora Carolina Pesce, su vicepresidente, señor Gustavo Garay y el tesorero, señor Carlos Pesce.

**SEÑORA PESCE (Carolina).-** Venimos a presentar un proyecto que hemos redactado para ver si la comisión puede ayudarnos a elaborar una legislación con el fin de que nos brinde soluciones por los problemas que en este momento tiene el transporte. Tenemos un montón de problemática; nosotros pertenecemos al sector de granos y hay bastantes dificultades puntualmente en ese sector.

Queremos dejar a la comisión una nota donde explicamos la situación que venimos a plantear.

**SEÑOR PESCE (Carlos).-** Nuestra intención es dejar en claro que pretendemos para el transporte una legislación, una política nacional de transporte en general, ya que este sector está falto de ella, en particular, el sector granelero; las cargas generales, son las más desprotegidas. Hay otros sectores como el forestal, el de la ganadería o el de la lechería que están más alineados; no digo que estén reglados sino más ordenados. Reitero que el transporte de cargas generales está falto de políticas.

**SEÑOR GARAY (Gustavo).-** A continuación hablaré sobre la nota que dejamos a esta Comisión.

Estamos conscientes y de acuerdo con que el transporte necesita un sistema de control en el cual sea exigible lo que hasta ahora se solicita, por ejemplo, BPS, MTOP,

DGI. Además, las empresas transportistas queremos un sistema en el cual los datos que se generen no estén en manos de un tercero, y que sea el MTOP el que almacene y disponga de la información que es privada. Proponemos un sistema de control por medio de las balanzas comerciales certificadas por el LATU -como debe ser- que controle el peso bruto del camión de entrada y/o salida. Para ello las mismas deberán estar en línea con el ministerio y actuar de la misma forma que actualmente lo hacen con una balanza de contralor, brindando en tiempo real la información. Asimismo, en caso de haber algún tipo de infracción, se propone que se emita una sanción automática. De esta forma se controlarían a todas las empresas transportistas en todo el territorio de una forma más eficiente.

Además, no podrán entrar ni salir con exceso de kilos en ningún caso y se exigirá la documentación de la empresa al día a fin de evitar el trabajo en negro. Nosotros creemos que es más rentable y eficiente el control de las balanzas existentes y futuras, que son un número menor en el mercado, que controlar cada camión del parque automotor uruguayo.

Para el ingreso a cada punto de carga o descarga los datos de las empresas serían proporcionados por el tag, siendo leídos en las balanzas. También se propone implementar tarjetas inteligentes para cada chofer, a efectos de que se relacione al mismo con la empresa para la cual cumple funciones, así como se utiliza en las actuales plantas forestales UPM Montes del Plata.

Con este sistema de tarjeta se evitaría la informalidad del sector ya que al no presentar la misma, no podría ingresar a ninguna planta de carga o descarga y, menos aún, hacerlo por una empresa por la cual no esté de alta en BPS.

Estamos de acuerdo con el GPS y rastreo para los camiones ya que así se garantiza una trazabilidad de cada viaje. También consideramos correcto la guía de carga electrónica única por viaje, que establezca el origen y un destino. Esta tendrá que ser emitida por el dueño de la carga. No queremos que sea como anteriormente se planteó en el sentido de que la misma guía sea emitida todos los días durando veinticuatro horas, que servía para uno o más viajes o ningún viaje lo que, en este último caso, generaba un costo para un camión sin producir, perdiendo rentabilidad la empresa.

Para dicha implementación solicitamos se realice el registro único nacional de cargadores que son los que deben asumir el costo de cada guía electrónica realizada por cada viaje. De esa manera, con dicha recaudación se solventaría el costo del rastreo satelital. El transporte en general y, más aún, la mayoría de las medianas y pequeñas empresas son las que afrontan el costo de la guía de carga electrónica, por lo que el rastreo satelital no es viable ya que genera costos muy elevados siendo siempre el camión el eslabón más débil.

Otro punto que nos gustaría plantear son las condiciones de trabajo aplicables en general, pero con énfasis en el sector granelero como, por ejemplo, las plantas de acopio. Es importante minimizar las horas de espera en el calado y tener mayor coordinación en la carga y descarga en plantas como en el puerto.

A modo de ejemplo, un camión cargado que llega a una planta a las diez de la mañana en tiempo de zafra, con suerte descarga en el puerto a la hora 20 por el tiempo que insume el calado, el análisis de la muestra, el ingreso de aduanas y demás papeleos. Esto acarrea horas de espera que deben agilizarse, ya que se pierde rentabilidad del camión y se generan gastos a la empresa transportista.

Lo mismo sucede con los embarques, aunque la situación es a veces peor. Se cita a los camiones a una determinada hora de la mañana, pero la carga se realiza varias horas más tarde y la descarga a posteriori, siendo nuevamente el camión rehén del mal

funcionamiento de la logística actual que genera horas ociosas y pérdida de rentabilidad, lo que se traduce en gastos para las empresas transportistas.

En lo que respecta a los *check point*, deberían estar en cada empresa acopiadora, ya que de la forma en que se opera hoy -el camión llega y es derivado a una planta o al puerto-, volvemos a tener horas de espera que, en algunos casos, son muy extensas, generando nuevamente pérdida de rentabilidad al camión.

Otro punto importante es el de las relaciones laborales. En ese aspecto, las realidades son muy distintas dependiendo de la zona geográfica del país. No es lo mismo Montevideo, Nueva Palmira o Vergara como tampoco lo es el rubro del transporte forestal, granelero o lácteo. Por lo tanto, entendemos que deberíamos tener distintos mecanismos para laudar según el trabajo y las condiciones de cada rubro de transporte. Planteamos la opción de que la empresa pueda laudar por hora o por productividad. Creemos que es una opción laudar por productividad neta respetando siempre un piso mínimo, pero si en la productividad se generan más haberes, deben ser blanqueados al Banco de Previsión Social.

Algo que va de la mano con lo anterior y no deja de ser importante es el rol que debería tomar el Estado en cuanto a las tarifas. El Estado es el que dicta las tarifas referenciales y nos condiciona costos fijos, por lo que nos parece adecuado que legisle una tarifa con una paramétrica en base a los costos más una productividad adecuada. Como establece la ley, quien trabaje por debajo de un 30% de esa tarifa se presume en informalidad y deberían caerle todos los controles y sanciones del Estado. En la actualidad, vemos empresas que trabajan por debajo de los costos, siendo el combustible el 60% del flete y en ocasiones más, lo que provoca competencias desleales entre los mismos transportistas, siendo nuevamente afectada la pequeña y mediana empresa. Entendemos que el Estado debe legislar de forma profunda en un sistema nacional de transporte, porque estamos cayendo en lo que se llama en la ley de comercio "abuso de posición dominante". Estamos siendo meramente tomadores de precios y no tenemos un libre comercio.

Con respecto a la renovación de flota, pensamos que es imposible sin la participación activa del Estado que debe poner énfasis en las pequeñas y medianas empresas que comprenden hasta cuatro camiones y son consideradas empresas familiares. Desde nuestra realidad actual, no sería posible llegar a una renovación de flota si no se plantean créditos blandos a tasa preferencial. Planteamos que el Estado pague la unidad a renovar mediante algún mecanismo, por ejemplo, certificados de crédito. Como dijimos al principio, sin la participación del Estado no vemos viable la renovación, ya que en algún punto de la cadena de compraventa va a haber empresas perjudicadas debido a que el vehículo a renovar no le serviría a nadie y no habría a quién venderlo.

Otro punto que no es menor es la tributación de patentes de rodados. Nos parece excesivo el porcentaje aplicado sobre los aforos de los vehículos y se vuelve un costo demasiado oneroso junto a los seguros para el transporte.

También son de importancia las condiciones en las que se habilitan las explanadas de preembarque y espera con piso de limo como mínimo. Este material hace que las condiciones salubres sean muy pobres, ya que en épocas secas genera una polución muy alta teniendo consecuencias sobre la salud y el medio ambiente, y en épocas lluviosas se convierte en un material lodoso e intransitable, lo que hace que el trabajador esté en condiciones poco salubres. Solicitamos que, asimismo, existan en estas explanadas baños y comedores, puntualmente en Nueva Palmira, donde existe el segundo puerto exportador del país. Es de suma importancia que se revea la situación

dada la gran cantidad de explanadas habilitadas con limo, ya que no solo se ven afectados los transportistas, sino toda la ciudad, que se ve envuelta en el polvo generado.

Como otro punto se plantea la creación de una explanada gestionada en conjunto con la Intendencia para que el parque automotor de carga tenga un lugar de espera, ya que hasta el momento no hay y la espera se realiza en estaciones de la zona. Planteamos la existencia de ese predio para que pueda funcionar como terminal de trasbordo de carga y de pasajeros, contando con servicios básicos como baños y comedores, cajeros automáticos y autoservicios, ya que actualmente al camión no se le permite acercarse a la ciudad de Nueva Palmira.

Desde ya agradecemos su tiempo y esperamos que se tengan en cuenta nuestros planteos con respecto al transporte, debido a que para la inmensa mayoría es nuestra forma de vida.

Quedamos a las órdenes para nuevos intercambios y planteos.

**SEÑOR REPRESENTANTE ELINGER (Eduardo).**- Se nos plantea una síntesis de aspiraciones que ustedes pretenden que se aborden y se les dé un marco jurídico. Sin duda, estas situaciones afectan al sector. Las recibimos y las discutiremos como Comisión; debemos trabajar con la legislación ya existente y ver de qué manera la podemos adecuar. Cuando se trabaja en un documento de estas características y se manifiestan una serie de dificultades que se tienen con el Estado o con diferentes sectores que hacen a la vida del transporte, debemos tener un debate interno como Comisión.

**SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).**- Sabemos que este es un tema muy sensible para el sector. Entendemos la preocupación, porque sabemos que es muy difícil encontrar la efectividad de un sistema de control en función de la cantidad importantísima de camiones que recorren el largo y ancho del país; según la información que tengo, son más de treinta mil.

Estamos en conocimiento de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, obviamente tomando cartas en el asunto, ha solicitado algún tipo de informe al Banco Interamericano de Desarrollo para conocer la situación -no me animo a hablar de evasión- y, en función de la responsabilidad del Poder Ejecutivo, tomar las medidas pertinentes.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- ¿Han tenido algún contacto con el ministerio, el ministro, el director nacional de transporte? Como dijo el señor diputado Elinger, han hecho referencia a varios sectores dentro del Estado. Acá tiene que participar Inalog, indudablemente, por el tema de la logística del ingreso a las playas y al puerto, la demora en el control de la carga y el ingreso al puerto para descargar a los buques y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por los convenios salariales, los laudos y la productividad.

Este es un documento disparador para un trabajo que debe hacer el Estado en su conjunto porque toca varias áreas. Ustedes ingresan a un tema que es importante para esta Comisión, que tiene que ver con una política nacional de transporte. De esto se viene hablando desde hace mucho tiempo, pero como ustedes dicen, hay sectores de la actividad que están mejor regulados y otros que no, como sucede en el caso de las cargas generales.

La Comisión va a tomar cartas en el asunto. Tenemos pendiente la visita del ministro por otros temas e, indudablemente, vamos a incorporar este planteo para que nos dé alguna información relacionada a lo que nos dijo el señor diputado Martínez o a otros temas que estén pensando a raíz del planteamiento que ustedes nos traen.

**SEÑOR PESCE (Carlos).**- Este documento se le presentó al señor ministro, al señor subsecretario y al director de transporte, Pablo Labandera. En manos de ellos está, pero no hemos tenido ninguna respuesta. Por eso, seguimos insistiendo por otras vías. El punto principal -y lo digo en forma personal- es que si en este país no se hace una política nacional de transporte que nos dé un marco regulatorio, esto no funciona más, se va a empezar a desmadrar, como se dice vulgarmente. Necesitamos que el Estado se involucre, pero no para decirnos “vas a ganar diez pesos”; esa parte me la dejan a mí. Necesitamos un marco regulatorio que nos permita negociar los diez pesos, y no como sucede ahora, que salimos de una negociación en el día de ayer en la que existió, como dice en la ley de comercio, abuso de posición dominante. Son cuatro que se ponen de acuerdo y nos tiran para abajo. Si no llegamos a ese marco regulatorio para que no sucedan este tipo de cosas, el sector se va a ver muy perjudicado.

También se habla de la renovación de flota y el ministro lo ha mencionado. Se habla de los camiones forestales. Yo lamento estar muy distante de esa postura. El negocio forestal es un negocio brillante porque es netamente financiero, y el que sepa de números lo va a entender. Un camión forestal con un contrato UPM Montes del Plata se paga en tres años, y quedan dos años de ganancia neta, entonces se puede ir a picar a Laisa. A los cinco años, cuando llega la renovación, se pide el crédito y se compran diez, quince o veinte camiones. Esto lo saben todos, no lo invento yo.

Entonces, no podemos seguir haciendo negocio tras negocio y diciendo que hay que hacer renovación de flota, tirando la que hay al mercado de cargas generales porque volvemos a desvirtuar el mercado. Hay que tener algo bien pensado; yo no estoy en contra de nadie, pero hay que mirar todas las aristas, porque hay un sector que va a salir muy perjudicado. Es como pasa con la renovación, si el Estado no se involucra a subsidiar el último camión que vaya para Laisa, no hay renovación que valga, porque capaz que me pasé siete o diez años para llegar a tener un cachilo y un decreto dice que no vale más nada, que hay que tirarlo a la basura. Esto es muy complicado, muy complejo y tiene muchas aristas. Por eso, apuntamos a una política que sabemos no es para mañana, porque estamos más que conscientes de que puede llevar cinco o diez años.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Les agradecemos la visita. La Comisión recibe a quienes nos piden entrevistas, pero que nos visiten con un planteo de estas características nos hace bien y nos pone a trabajar en un tema complejo, que viene de larga data. Esperamos que por el bien del sector se pueda lograr una política nacional como la que ustedes están solicitando.

**SEÑOR PESCE (Carlos).**- Les pedimos que nos hagan una devolución cuando lo crean pertinente para ver qué es lo que se puede llegar a hacer. Estamos dispuestos a trabajar en lo que podamos colaborar. Yo ando arriba del camión, no soy empresario de escritorio, y puedo aportar la poca experiencia que pueda tener.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- La respuesta la van a tener, y además los vamos a visitar dentro de poco. La idea de la Comisión es salir y ver rutas que se hicieron en la PPP 0, que toca la parte de Nueva Palmira, las Rutas N° 21 y N° 24. Así que dentro de poco van a tener noticias nuestras en el territorio.

(Se retira de sala la delegación de la Unión de Transportistas de Colonia)

—Con respecto a la Cámara Uruguaya de Courier, la Comisión va a hacer los planteos a la empresa concesionaria del aeropuerto para concretar una visita. Quizás podamos coordinar para el lunes 22 en horas del mediodía. También enviaremos una

nota a la Dirección Nacional de Aduanas para ver si hicieron el planteo que nos manifestaron en la entrevista.

**SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).**- Propongo hacer extensiva esa nota a la Dirección Nacional de Aduanas, a la Asesoría Política Comercial del Ministerio de Economía y Finanzas que es de quien depende a nivel del Poder Ejecutivo.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Así lo haremos.

Con respecto a la segunda delegación, anexaremos una nota al señor ministro con el material recibido y la versión taquigráfica de manera que esté al tanto al momento de comparecer ante la Comisión sobre todo para saber, como dijo el diputado Martínez, si hubo algún avance en ese estudio que se encomendó al BID sobre el transporte en general y la informalidad.

Quiero hacer mención a la situación que se dio en la puerta del Palacio Legislativo en el día de hoy, en la entrada de General Flores. Un camionero de Quebracho se quiso encadenar por una situación particular que está viviendo él y su empresa. Nos pidieron que intercediéramos y ya hicimos los contactos con el subsecretario Olaizola y el doctor Labandera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Un secretario de ellos lo va a llamar para recibirlo -no sé si hoy o mañana- y así evitar que se encadene al rayo del sol, como estaba, con una angustia importante.

**SEÑOR REPRESENTANTE ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).**- Se van sumando asuntos a la agenda, además de los compromisos del año anterior.

Teniendo en cuenta la aspiración de llevar el Parlamento al interior que hemos anunciado aquí, y que el presidente de la Cámara, Alfredo Fratti, también pusiera énfasis, como representante del litoral norte del país propongo que la Comisión sesione en el departamento de Salto, que es un punto bastante neurálgico del país. Tenemos para visitar el aeropuerto de Salto que entra dentro del Sistema Nacional de Aeropuerto, y que habilitamos el año pasado. Estaría bueno poder ver el estado de las rutas nacionales, particularmente la N°31 y la N°4, y recibir a organizaciones como la Asociación Agropecuaria de Salto, el centro comercial y otras gremiales.

Me gustaría conocer la opinión del resto de los integrantes y qué tan viable puede llegar a ser.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- En la sesión pasada dijimos que íbamos a empezar a armar una agenda tentativa de visitas al interior, porque el espíritu de este presidente y de la Comisión toda es recorrer y conocer de primera mano la situación de las rutas, de los aeropuertos y de los puertos.

Quedó pendiente del año pasado la visita al aeropuerto de Carrasco para conocer la situación de los courier y de la Dirección Nacional de Aduanas, y también la visita al aeropuerto de Laguna del Sauce.

Para empezar a armar la agenda me gustaría saber si estamos dispuestos a tomarnos dos días después del dieciocho cada dos meses para salir al interior, ya que estamos hablando de distancias largas. La idea es ir al litoral sur: Nueva Palmira, Mercedes y Fray Bentos por la PPP1 y por la PPP2. Hay muchas rutas en esa zona, además del puerto, y de las reuniones que podamos coordinar con los Intendentes, las comisiones de obras de la Junta y otras instituciones. La otra salida sería al litoral norte: Paysandú, Salto y Tacuarembó, por temas relacionados con los aeropuertos, el estado de rutas, los puertos, además de escuchar los planteamientos de las comisiones de obras y de los intendentes de esos departamentos.

Si estamos todos de acuerdo vamos a empezar a generar esa agenda y el miércoles próximo fijamos fecha para que todos las conozcamos con anticipación.

**SEÑOR REPRESENTANTE ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).**- En una sesión se reciben dos o tres delegaciones y nos consume un tiempo bastante importante. Por tanto, dos días como mínimo nos va a requerir cada salida, porque seguro van a ser varias delegaciones y organizaciones, además de los intendentes y las distintas gremiales.

**SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).**- Compartimos totalmente la propuesta.

¿Hay confirmación del ministro para acudir a la Comisión? Yo tengo un aviso informal de que podría concurrir el miércoles 17.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Se le envió el viernes la invitación pero formalmente no tenemos respuesta.

**SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).**- Sabemos que hubo un planteo del Frente Amplio en la Comisión del Senado para que se reciba al ministro en forma conjunta, pero no hay posibilidad.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Iba a concurrir en el día de hoy a la Comisión del Senado pero como se suspendieron las sesiones por el tema del covid- 19 quedó para después de Semana de Turismo. Si concurre el próximo miércoles aquí tendríamos la posibilidad de dedicar al ministro el tiempo que corresponde, ya que hasta ahora no hemos tenido solicitud de audiencia de otras delegaciones.

**SEÑOR REPRESENTANTE IRAZÁBAL (Benjamín).**- ¿Las visitas al interior serían después del 18 para no interferir con la Cámara?

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Exacto. No se puede salir en días de sesión de Cámara.

**SEÑOR REPRESENTANTE IRAZÁBAL (Benjamín).** ¿Qué posibilidad hay de cambiar el horario de la Comisión de las 12 a las 14 los días miércoles? Quienes viajamos desde el interior tenemos un tiempo perdido en el medio, aunque a veces lo aprovechamos haciendo otras cosas. De todas maneras, si es necesario sesionar a algunos días a la hora 12 lo haremos.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Falta el diputado Varela, pero si no nos interfiere con las comisiones especiales se podría cambiar el horario, teniendo flexibilidad. Por ejemplo, si decidimos sesionar los miércoles a la hora 14 y recibimos al ministro, dos horas no nos da. De manera especial, cuando tenemos muchas visitas o delegaciones que sabemos nos van a insumir mucho tiempo, como la del señor ministro, comenzaríamos a la hora 12.

**SEÑOR REPRESENTANTE ELINGER (Eduardo).**- Me llegó la información que por el tema del covid- 19 se suspenderán las sesiones para la semana que viene, por lo cual quizás haya que remarcar algunas fechas.

(Diálogos)

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Vamos a consultar al diputado Varela sobre el cambio de horario, que tendríamos que votar la próxima sesión, que sería el miércoles 12 o, en su defecto, el segundo miércoles de abril, dependiendo de la situación. Si la próxima sesión es en abril, votamos el cambio y recibimos al ministro, si es que no se puede este próximo miércoles.

Si no hay más asuntos, se levanta la reunión.

≠