



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes  
Secretaría

**XLIX Legislatura**

**DEPARTAMENTO  
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 866 de 2022**

S/C

Comisión de Transporte,  
Comunicaciones y Obras Públicas

---

**OBRAS DE FORTALECIMIENTO DEL CIRCUITO MADERERO**

**FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGAS**

**COMPETENCIA DESLEAL DE TRANSPORTISTAS ARGENTINOS  
EN TERRITORIO NACIONAL**

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 6 de abril de 2022

(Sin corregir)

**Preside:** Señor Representante Rodrigo Albernaz Pereira.

**Miembros:** Señores Representantes Germán Cardoso, Alfonso Lereté, Daniel Martínez Escames, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

**Delegado  
de Sector:** Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.

**Invitados:** Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: señores Ministro, José Luis Falero; Subsecretario, Juan José Olaizola; Directora General, doctora escribana Graciela Soler; Director de Transporte, doctor Pablo Labandera; Director de Vialidad, Hernán Ciganda; asesor del Ministro, ingeniero Luis Ceiter; asesor del Subsecretario, doctor Diego Bianchi; ingeniera Cristina Carlomagno e ingeniero Carlos Bilinski.

**Secretarios:** Señora Laura Rogé y señor Horacio Capdebila.

=====

**SEÑOR PRESIDENTE (Rodrigo Albernaz Pereira).**- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

(Ingresa a sala el señor ministro de Transporte y Obras Públicas y autoridades de dicha Secretaría de Estado)

—La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor José Luis Falero; al subsecretario, señor Juan José Olaizola; a la directora general, doctora y escribana Graciela Soler; al director de la Dirección Nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera; al director de la Dirección Nacional de Vialidad, señor Hernán Ciganda; al asesor del ministro, ingeniero Luis Ceiter; al asesor del subsecretario, doctor Diego Bianchi; al ingeniero Carlos Bilinski, y a la ingeniera Cristina Carlomagno.

Hay una lista de consultas que fue enviada, pero quizás quieran empezar con una introducción. Después los señores legisladores podrán realizar los planteos que consideren.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Esta es una buena oportunidad para encontrarnos y evacuar muchas consultas que habitualmente llegan al Ministerio

Hemos venido con autoridades de distintas direcciones relacionadas con la temática que nos llegó, que tiene que ver con la Dirección Nacional de Transporte y con la Dirección Nacional de Vialidad. También nos acompañan algunos asesores, de manera que si surge alguna consulta que no esté establecida acá tengamos la información para dar.

De nuestra parte, queremos agradecer por recibirnos. Como dijimos en alguna otra comparecencia, quedamos a la orden para avanzar de forma más eficiente y menos burocrática de lo que es habitual.

Como decía, he recibido de la Comisión un temario específico que tiene que ver con la Dirección Nacional de Transporte y con la Dirección Nacional de Vialidad. Si el señor presidente y los señores diputados están de acuerdo, comenzaríamos con el tema del transporte y cerraríamos con el de vialidad, porque quizás sobre este último puedan surgir otras preguntas que no estén incluidas en el temario.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Creo que es oportuno comenzar con lo que está planteado y luego avanzar con las repreguntas de los diputados.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Con respecto a la formalización de la actividad del transporte de carga, se nos transmitió la inquietud sobre los "planes de financiación, entidades financieras participantes, plan de deschatarrización diseñado, planificación definida y cronograma previsto".

Me gustaría dejar constancia de un trabajo que hemos realizado conjuntamente con la Dirección Nacional de Transporte vinculado con una consultoría BID, que nos ha permitido identificar claramente datos más precisos del diagnóstico de la situación en el país en cuanto a la informalidad. Ese trabajo lo ha llevado adelante la Dirección Nacional de Transporte, por lo cual considero oportuno que el subsecretario se refiera a ello, ya que fue quien estuvo trabajando más de cerca con la consultoría BID. De este modo, podrán conocer de primera mano la información. Teníamos la necesidad de detectar, a través de un tercero, esa situación planteada con los transportistas, quienes en reiteradas

oportunidades manejan montos de informalidad. Queríamos constatar si era tal esa informalidad y por eso acudimos a la consultoría BID que nos dio algún dato que, obviamente, está bueno que lo conozcan.

A continuación, le pido al señor subsecretario que haga mención al tema y luego que lo pueda complementar el director nacional de Transporte.

**SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Es un gusto comparecer en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados.

En lo que tiene que ver con el informe al que refería el señor ministro, se encargó un trabajo a las consultoras Exante y AIC, financiado por el BID. Uno de los tópicos que les trasladamos era el estudio de las cifras de evasión que se habían manejado en el período pasado. En ese momento, se hablaba de US\$ 500.000.000 de evasión vinculado con la actividad de transporte de carga. Si bien el tema de la evasión no es competencia de este Ministerio, sino que está centrado en el Ministerio de Economía y Finanzas y en sus organismos que controlan este tipo de aspectos tributarios, surge del estudio que la evasión estimada para el transporte carretero se sitúa en aproximadamente US\$ 127.000.000, es decir, la cuarta parte de la cifra que había surgido o trascendido en su momento, con lo cual claramente estamos hablando de números muy distintos y sustancialmente menores. Si bien siempre a los temas de evasión hay que prestarles atención por parte de los organismos competentes, nos parece importante señalar en la Comisión esta cifra que surge del estudio encargado a estas dos consultoras de plaza, que nos da un marco más acotado y realista de la evasión vinculada con este sector; estamos hablando de una cifra totalmente distinta.

Quería hacer esta aclaración antes de ceder la palabra al señor director nacional de Transporte para que pueda continuar con este tema.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).-** Es un gusto ser recibidos por la Comisión; precioso ejercicio democrático.

Simplemente, complementando lo que mencionó el señor subsecretario, y para luego ingresar directamente al objeto de consulta, quiero aclarar que la base de cálculo sobre la cual se definió ese monto de evasión comprende tanto lo que son los aportes a la seguridad social como los tributos internos eventualmente evadidos, es decir, el IVA de los fletes, el Imesi en lo que tiene que ver con el combustible y, en menor medida, el IRAE, en lo que refiere a la utilidad que están dejando esos fletes. Eso en cuanto al contenido de la consultoría, que obviamente es mucho más extenso. Ahí se desarrolla con claridad la metodología utilizada; seguramente, ustedes accedan a este estudio y si en algún momento surge otro tipo de duda la podremos discutir, teniendo claro que es un tema que escapa a lo que es la competencia natural del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, aunque todos aspiramos a que la evasión vaya disminuyendo.

Hoy temprano escuchaba en la radio a un economista del Instituto Cuesta Duarte que expresaba con alegría que hemos disminuido la informalidad promedial -que va de la mano con la evasión- de un 25% a un 21%. En ese sentido, creemos que se está recorriendo el camino adecuado.

Yendo concretamente a lo que fue objeto de consulta por parte de los señores diputados, básicamente hay tres temas.

En primer lugar, la formalización de la actividad del transporte de carga.

En segundo término, un eventual plan de deschatarrización.

En tercer lugar, la inquietud con respecto a un planteo original de Catidu, los transportistas internacionales, con relación a la asimetría de competitividad respecto a los fletes desarrollados por empresas argentinas.

En ese orden voy a ir exponiendo estos temas, sin perjuicio de que eventualmente pida al señor ministro que haga referencia a alguno de los aspectos.

En lo que refiere a la formalización de la actividad, que también involucra inevitablemente a la eventual competencia desleal que se pueda dar con los propios transportistas y con los mecanismos que se van generando -reitero una vez más que la competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no involucra ni los controles de los aportes a la seguridad social ni los impuestos internos referidos a los fletes, ni el combustible, etcétera, y menos aún la utilidad que se pueda generar en la actividad del transporte-, nos vamos a centrar en los instrumentos que se han implementado y que se están implementando actualmente, a los efectos de que desde la competencia de la Cartera podamos contribuir a disminuir esa informalidad que -como lamentablemente pasa en todos los sectores- posee el transporte de carga, no solo el profesional, sino el propio, como vamos a ver después.

El primer paso que se adoptó en ese sentido fue que desde los sistemas informáticos se aceleraran los planes o los regímenes de control y fiscalización que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Transporte.

En ese sentido, al inicio de la gestión visualizamos que cualquier sanción, desde su detección y la eventual imposición hasta que se hiciera efectiva y quedara firme, estaba demorando un promedio de diecinueve meses, cuando el plazo de prescripción es de veinticuatro meses. En muchos casos, una gran cantidad de situaciones quedaban por fuera del control, básicamente por todo ese período inicial que llevaba la sustanciación de cualquier situación de irregularidad. Mediante la implantación de distintos procedimientos de control y la introducción de herramientas informáticas hemos logrado bajar ese plazo que era de diecinueve meses a setenta días. Hoy, estamos promedialmente en setenta días desde que se comete la eventual infracción hasta que se logra un resultado que eventualmente podría ser recurrible por el administrado. En ese caso, llevará el trámite de precepto, es decir, recorrerá la vía administrativa y eventualmente el pasaje al Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Ese plazo lo hemos logrado disminuir enormemente; es más: después de semana santa los servicios inspectivos van a contar, en el marco del convenio que tenemos con la empresa Ciemsa, con cuarenta y cinco tablets que van a tener los inspectores en ruta, *on line* con el centro de monitoreo, el centro de control y la recepción de trámites por parte del Ministerio, a fin de establecer en ruta las eventuales infracciones que se vayan cometiendo. Eso nos va a permitir continuar con ese proceso de mejora continua en que hemos ingresado y disminuir los plazos. Todo esto en beneficio del usuario y del transportista que trabaja correctamente.

El segundo instrumento al que naturalmente debemos recurrir es al de los servicios inspectivos. Ahí hemos introducido una serie de modificaciones desde el punto de vista conceptual.

En primer lugar, lo que hicimos fue realizar un análisis de riesgo sobre aquellos puntos o circunstancias que estaban generando mayor cantidad de infracciones o en las que se estaba desvirtuando de algún modo el tipo de transporte.

Ahí nos encontramos con dos cosas, pero básicamente con que una de las preocupaciones fundamentales de los transportistas profesionales de carga es que se realice con transporte propio transporte para terceros en forma onerosa, lo cual está

expresamente prohibido. Ahí detectamos que uno de los principales centros de realización de ese tipo de transporte desvirtuado eran las ferias ganaderas. Así fue que comenzamos con un plan de inspección que apuntaba a la participación de los inspectores en forma periódica en todas las ferias ganaderas del país. Si bien en un primer momento se fueron estableciendo sanciones, actualmente la simple presencia de los funcionarios del Ministerio que siguen participando de forma aleatoria en las distintas ferias ganaderas -que hay y que son muchísimas a nivel de todo el país-, ha operado como un disuasivo importante.

Otra modificación desde el punto de vista conceptual que se hizo -la doctora Soler ha tenido también participación en esa tarea- refiere al establecimiento o la delimitación de las infracciones desde una sola norma. Esto es, para el mismo hecho se estaba aplicando dos y hasta tres sanciones distintas, cuando en realidad eso es incorrecto desde el punto de vista jurídico. El mismo hecho no puede ser sancionado dos veces por la misma situación con dos multas diferentes como ha sucedido. Eso se corrigió y se ha ido haciendo pedagogía con fiscalización y con los inspectores; no es fácil. Hacía muchos años que se venía recorriendo ese camino incorrecto, y eso de alguna manera se ha ido corrigiendo.

A esos efectos, quiero compartir con ustedes algunas cifras de lo que ha sido la tarea de los servicios inspectivos como lucha contra la informalidad de la actividad del transporte de cargas. Tomando los últimos seis meses, del 1º de octubre de 2021 al 31 de marzo del presente año -un período muy corto-, se controlaron tanto en ruta como en balanzas 1.641.181 vehículos y se han establecido contravenciones en balanza por un subtotal de 7.458, de los cuales 2.485 corresponden a multas de tránsito -básicamente las que van contra la seguridad vial- y 4.973 a infracciones vinculadas al exceso de peso de los camiones. En lo que refiere a contravenciones por evasiones, el total en ese período ha sido de 6.485, por distintas circunstancias.

Hay otras cifras que quería compartir con ustedes. Hay distintos criterios; no los voy a someter a la tortura de repasar todo. Ahí hemos realizado una actividad un poco quirúrgica.

En determinadas circunstancias o eventos muy especiales, hemos tenido una participación directa con los servicios inspectivos. Por ejemplo, el operativo de finales de la Copas Sudamericana y Libertadores. En ese caso, se hicieron más de diez operativos en coordinación con Policía Caminera y con las intendencias departamentales. También se llevaron a cabo operativos en el carnaval de Artigas, Rivera, Cerro Largo y La Pedrera en los que han participado directamente los servicios inspectivos del Ministerio, las intendencias municipales y la Policía Caminera. En esos casos, se han realizado más de treinta procedimientos.

Hay otro lugar pasible de infracciones que hemos detectado y donde se ha actuado más en un sentido pedagógico que a los efectos de recaudar. En muchos casos, lo que se ha hecho es establecer una boleta de contravención sin imponer la multa, pero tratando de corregir las situaciones. Me refiero a los bailes en la Costa de Oro, sobre todo en la zona de Atlántida, donde se han realizado controles periódicos. En enero, febrero y marzo, que es cuando hay una explosión de este tipo de eventos, se llevaron a cabo más de cuarenta operativos todos los fines de semana, en coordinación con el Ministerio del Interior, porque a veces se pone complicada la cosa.

También ha habido operativos especiales. Por ejemplo, tuvimos una intervención importante con la Intendencia de Paysandú ante la denuncia de la propia Intergremial de Transporte sobre la eventualidad de que existieran habilitaciones falsas para realizar transporte de mercaderías peligrosas. Ahí se realizaron más de doce procedimientos con

la Intendencia en distintos momentos y en forma aleatoria. En resumen: se ha desarrollado desde los servicios inspectivos, a pesar de no ser por lo menos todo lo que quisiéramos en cuanto a disposición de recursos humanos ni a infraestructura -ni todo lo que quisiéramos ni todo lo que resulta necesario-, una tarea que a nuestro criterio viene siendo bastante eficaz.

Además, eso lo hemos complementado con cursos de capacitación para los inspectores. Más de 191 participaciones han tenido los treinta y pico de inspectores del Ministerio en distintos cursos, algunos de ellos realizados sobre mercaderías peligrosas, otros sobre seguridad vial, etcétera, con distintos organismos nacionales e internacionales. De esa manera, se ha complementado la formación, lo que permite, además, un desarrollo adecuado de su propia tarea.

En lo que refiere, además, a la formalización, hay otro tema que parece importante mencionar y es que se ha mantenido operativa la guía electrónica de carga que, como todos ustedes saben, se reglamentó en el año 2013, si no recuerdo mal -después, hubo un decreto en el año 2014 que sustituyó parte de ese decreto-, que en un primer momento nace como obligatoria para todos los vehículos de más de 8.500 kilogramos de peso bruto que transportan carga en forma profesional. Se establecieron distintos cronogramas de incorporación definitiva y, después, por distintas razones no se verificó esa circunstancia, con lo cual la guía se convirtió, en definitiva, en algo voluntario; de hecho, es la situación que existe hoy. Solo el 7,2% de las cargas que se trasladan a nivel del país, lo que es transporte nacional -la guía no aplicaba para transporte internacional-, se formalizan con la guía electrónica de cargas. Esto, concretamente, está concentrado en dos sectores: el sector forestal y el de transporte de leche, fundamentalmente a través de Trale.

Se ha mantenido la misma modalidad vía web o, eventualmente, también a través de SMS en lo que estamos manejando en este momento, con la finalidad de recoger aquellos datos que son necesarios para operar como insumo para el sector, no en lo que tiene que ver con datos que pueden llegar a ser objeto de algún tipo de formalización o de control por parte de otros organismos fiscalizadores. En ese sentido, estamos trabajando para incorporar algún otro mecanismo o dispositivo electrónico que nos permita obtener de manera adecuada y permanente esos datos.

Además, como ustedes bien saben, la guía electrónica de carga operaba como formalización del contrato de transporte, pero generando una inconsistencia, y es que el final del camino en el caso de cualquier irregularidad el único responsable era el transportista cuando, de alguna manera, existía una corresponsabilidad también del cargador.

Alguna norma jurídica estableció esa responsabilidad. Inclusive, el Poder Ejecutivo envió en la Ley de Presupuesto un proyecto que finalmente se terminó aprobando -no recuerdo el número del artículo en este momento-, que buscaba convertir esa situación en corresponsable, básicamente en lo que tiene que ver con el exceso de peso, que es lo que finalmente genera las infracciones y termina dañando las rutas.

Por distintas circunstancias no ha tenido una interpretación unánime esa norma y no ha quedado clara. La finalidad que se buscaba, que era hacer corresponsable al cargador cuando actuaba en forma negligente o imperita, en el mejor de los casos, junto con el transportista, no se ha podido lograr. Es nuestra intención, en breve, a través de la ley de rendición de cuentas, estar enviando una norma que deje bien en claro esta circunstancia y que establezca la corresponsabilidad en el caso de exceso de peso entre transportista y cargador, cargador y transportista.

Después, habrá un juego interno de traslado de responsabilidades entre ellos, se aplicará la normativa común del código comercial y será otra historia, pero a los efectos de una eventual sanción desde el punto de vista administrativo, se va a dar esa circunstancia en el proyecto que tenemos pensado enviar.

El segundo tema tiene que ver con el plan de deschatarrización o la eventual situación de deschatarrización que, como todos ustedes saben también, tiene muchos años en el candelero y por distintas circunstancias aún no se ha concretado

En ese sentido, quiero compartir con ustedes algunas de las actividades que hemos desarrollado. Desde el primer momento se nos planteó, sobre todo por parte de la Intergremial de Transporte -la ITPC- la inquietud con respecto a este tema, teniendo en cuenta la renovación periódica del sector forestal que se da cada cinco años y cómo eso impacta en el mercado, etcétera. Lo primero que hicimos fue tratar de buscar experiencias extranjeras que hubieran analizado ese tema y le hubieran dado algún tipo de solución parcial o total.

Hablando con la gente del BID, el especialista sectorial encargado de transporte acá en Uruguay, el economista Andrés Pereyra, que muchos de ustedes seguramente conocen y que está hoy acá en Montevideo encargado de esa tarea, había tenido una participación directa junto con una economista española y un economista colombiano en lo que fue el proceso de deschatarrización en Colombia que, por lo menos en sus comienzos, fue un proceso relativamente exitoso; después, tuvo sus cuestionamientos.

Realizamos una serie de reuniones vía Zoom con ellos, con el auspicio, de algún modo, del BID, y nos fuimos interiorizando de esos temas. Inicialmente, lo habíamos puesto en conocimiento del entonces ministro Heber; luego, lo compartimos con el ministro Falero. La decisión o el avance político de eso me parece adecuado que lo exprese el ministro, sin perjuicio de seguir analizando después algún otro tema vinculado a transporte.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Con respecto a este tema puntual de deschatarrización, hemos hecho un relevamiento de la flota en general del país y allí conseguimos una información que nos parece oportuno compartir con ustedes, que tiene que ver con la realidad de la flota de transporte de carga, con vehículos que poseen una antigüedad mayor a los diez, a los veinte, a los treinta y hasta a los cuarenta años. En esa línea de datos, tenemos que hay un 58% de camiones en la flota entre diez y veinte años; entre veinte y treinta años, un 28%; luego, baja a 11% en la antigüedad mayor a treinta años y a un 6% en mayores de cuarenta años.

Si hablamos de la cantidad, estimamos que Uruguay debería, sin dudas, generar una instancia de un ámbito amplio de diálogo, para empezar a reducir y sacar de circulación vehículos con una antigüedad mayor. Creo que es un deber que tenemos como país y que debemos de trabajarlo. No es un tema que hoy lo tengamos encima de la mesa como prioritario, pero no descartamos que esta base de información pueda ser trabajada en este período como para elaborar alguna propuesta concreta que va a tener que involucrar a todo el sistema político y, obviamente, también va a tener que determinar acciones concretas sobre qué es lo más conveniente sacar de circulación y cuáles vehículos están en condiciones y cuáles no. Por lo general, en los que estoy mencionando hay transporte profesional y no profesional. Son datos interesantes de analizar y creo que un ámbito adecuado puede llegar a ser este en algún momento para trazarnos como meta, como política de Estado, una visión a mediano y largo plazo que nos permita definir acciones concretas.

Para que esto suceda, obviamente también deben participar en ese ámbito de diálogo las distintas gremiales de transporte, porque creo que es un proceso que se hace indispensable. Ha habido, sin duda y por razones obvias, prioridades durante muchos años y esto no fue contemplado en el presupuesto quinquenal, pero me atrevería a decir que es, por lo menos, la voluntad política de esta Administración. Creo que nos debemos plantear en conjunto con el sistema político un análisis profundo del tema para que, quizás, un nuevo gobierno tenga los elementos ya allanados y tengamos una definición de por dónde ir. No lo tenemos hoy presente por razones obvias. A este estudio hoy lo tenemos más preciso y requiere no solamente de la buena voluntad de los transportistas, sino también del apoyo que pueda dar el Estado para que se concrete una renovación y un recambio de flota.

Digo esto simplemente para aclarar que este no es un tema que esté considerado para accionar en este período, salvo que la situación de la economía lo permita, pero sí me parece que sería una actitud responsable de todos nosotros -luego compartida con ustedes si les parece- planificar una estrategia de renovación de flota al transporte de carga en esa perspectiva a no muy largo plazo más, porque hay un retraso en todo esto que es necesario analizar en profundidad.

Esto va atado, sin duda, a la ineficiencia del transporte en esos vehículos, que no son los más adecuados en la actual paramétrica de costos de transporte. Hay ahí, quizás, razones de inviabilidad empresarial que no pueden acceder a la renovación y que están pagando un costo mayor, como consecuencia de que son vehículos de mayor consumo, que también tienen impacto ambiental negativo, y no lo podemos descuidar.

Por eso, me parece un tema interesante para trabajar. Toda la información que hemos podido recabar, me parece que puede servir para arrancar en ese ámbito de trabajo y quizás, una vez que se salga de la instancia de rendición, me gustaría -con alguno que le interese el tema, ya que es interesante- fijar una estrategia de trabajo en conjunto para escuchar a todas las partes y las propuestas que puedan surgir, que no son novedosas, pero sí diferentes de lo que pudo haber sido una renovación en otros tiempos, porque hay que tener el componente ambiental encima de la mesa, que no estaba tan presente como hoy en lo que hace al tipo de vehículos para ser utilizados en el transporte.

Con respecto a esta pregunta, quiero ser claro en eso. Trabajo, sí. Definiciones, todavía no, porque sinceramente no hemos podido avanzar y creo que requiere de un ámbito amplio de discusión.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).**- Para ir finalizando las respuestas a la inquietudes que se habían planteado, en tercer término, la Comisión había enviado una solicitud, pidiendo un análisis sobre la problemática planteada con relación al transporte internacional de carga con la República Argentina y con los fleteros argentinos, en la medida en que la disparidad tan grande que hay en el tipo de cambio de la República Argentina ha generado competitividad artificial respecto de los fleteros argentinos.

¿Cuál es el problema hoy en la práctica? Que los fleteros argentinos pueden competir bajando los fletes en Uruguay sustancialmente, porque reciben el dinero en efectivo, en dólares, por esos fletes de los importadores o exportadores uruguayos -fundamentalmente, los importadores en estos casos- y después lo cambian en Argentina, no al cambio oficial, sino al *blue* o en el viejo y querido arbolito. Entonces, se duplica y eso les permite, por lo menos en una ecuación normal, bajar el flete a la mitad o casi a la mitad.

Esa situación de disparidad, que tenemos claro que es un problema, se está tratando de neutralizar. Se recibió un planteo inicial de Catidu, inclusive acompañado por una consulta de un especialista en derecho administrativo, doctor Adrián Gutiérrez. Uno de los instrumentos que se planteaba a los efectos de solucionar eso era apoyarse en uno de los artículos de la LUC, concretamente, en aquel que establece la posibilidad de generar una bancarización obligatoria únicamente en aquellas situaciones en las cuales está en riesgo la integridad física de las personas que participan en esa actividad comercial.

Esto fue en noviembre o diciembre del año pasado. Estaba en discusión la LUC, como todos sabemos, que finalmente terminó como todos sabemos también, y no pareció pertinente ni adecuado barajar una norma que, si bien tenía cierta provisionalidad -porque esto no va a durar toda la vida en Argentina, pero de alguna manera había que darle algún sustento jurídico adecuado-, estaba cuestionada y no se sabía, en definitiva, qué era lo que iba a suceder. Eso llevó a descartar ese primer planteo y a buscar otras soluciones.

Esto que les estoy diciendo es el recorrido que se fue dando entre los técnicos del Ministerio de Economía, los del Ministerio de Transporte y los técnicos de Catidu, tratando de buscar una solución a esto que, reitero, tenemos claro que es un problema a resolver.

El segundo escenario que se dio fue apoyarse, de alguna manera, en el Decreto N° 574, de 1974 -corríjanme, si me equivoco-, que establece las competencias naturales y sustantivas del Ministerio de Economía. En el marco de esas competencias está la de controlar mediante mecanismos e instrumentos espejo circunstancias como la que se estaba dando con Argentina; también se podía recurrir a la ATIT -Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre- y el organismo encargado de fiscalizar es un organismo dependiente del Ministerio de Economía: la Dirección Nacional de Aduanas.

En ese momento, recuerdo que fui y le expliqué la situación al director Nacional de Aduanas, contador Borgiani. Lo discutimos y a él le pareció que los servicios inspectivos -fue una especie de chequeo- de la Aduana estaban en condiciones de efectuar ese control. A él le pareció que eso era viable, lo comunicó a su jerarca y, después, los servicios técnicos del Ministerio de Economía terminaron entendiendo que desde el punto de vista jurídico no se cumplía con todos los requisitos y, por tanto, se descartó esa segunda alternativa.

Ahí empezamos a trabajar -contra fin de año- en una tercera alternativa, que era la búsqueda de algún tipo de compensación desde el punto de vista tributario, ya sea vinculada al impuesto a la renta y/o al impuesto al patrimonio, para los transportistas, mediante algún tipo de estímulo o renuncia fiscal. Después, el instrumento iba a ser objeto de un segundo análisis desde el punto de vista de la oportunidad y desde el jurídico, pero lo que sí todos tuvimos claro -tanto ITPC como los servicios de los ministerios de Transporte y Economía- fue que esa circunstancia requería indefectiblemente una norma de rango legal que le diera la facultad al Poder Ejecutivo para otorgar ese tipo de beneficio una vez que se instrumentara.

El Parlamento había entrado en receso y lo que se decidió de consuno con la ITPC fue aguardar a que se reinstalara la actividad parlamentaria y que se diera la discusión de la LUC, por razones obvias, y una vez que se hubiera dado esa circunstancia, enviar al Parlamento una norma de rango legal que, de alguna manera, diera solución a través de ese mecanismo que fue el que se evaluó en última instancia.

Ya hemos estado trabajando en ese proyecto de ley y nuestra intención es compartirlo en los próximos días con Catidu y los asesores -sobre todo, con los asesores de Catidu, tanto contable como jurídico- y una vez que tengamos el *feedback* de ellos para evitar discusiones posteriores en otros ámbitos -es decir, traerlo validado en conjunto- pasar por el filtro, inevitable también del Ministerio de Economía, y remitirlo al Parlamento para que seguramente en este ámbito ustedes puedan analizarlo con mayor detalle y con la participación, no solo de los técnicos de la ITPC, sino también de los técnicos del Ministerio de Transporte y, eventualmente, de Economía, para darle una solución al tema. Reitero que tenemos claro que este tema es importante; tenemos claro que se están perdiendo fletes y tenemos claro que se trata de una competitividad artificial no deseada y no generada por ineficiencia de los transportistas nacionales, sino por una situación de disparidad absoluta en materia de tipo de cambio en Argentina, que es absolutamente anormal desde el punto de vista técnico.

Ese es un poco el resumen a las interrogantes que se habían planteado. Quedo a disposición para contestar, si queda alguna duda al respecto.

**SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).**- Saludamos al ministro, al subsecretario y demás autoridades del Ministerio, agradeciendo la presencia de ustedes.

Siempre es bueno en este ámbito intercambiar y conocer cómo se está trabajando desde esa Cartera en los diferentes temas, no solo de transporte; más adelante vendrá vialidad y algunos otros temas relacionados a las diferentes direcciones del Ministerio.

Cuando hicimos la solicitud en la Comisión para que nos visitaran se planteó, en primera instancia, tener una puesta a punto del control de carga. Algo habló ya el director Labandera.

En alguna oportunidad, escuché al subsecretario, Juan José Olaizola, hablar de un control satelital. La pregunta concreta es si se está avanzando para tener un mayor control sobre la carga y sobre los vehículos de carga de nuestro país.

Todos sabemos lo que ha pasado últimamente y nadie quiere que eso siga sucediendo, pero hay responsabilidades que tenemos que empezar a delimitar y por supuesto que el Ministerio es el que las debe controlar.

El otro tema que habíamos planteado, relacionado con esta comparecencia en primera instancia, es la situación en que se encuentra el pasaje del peaje manual a los telepeajes. Sabemos lo que ha manifestado el ministro en varias oportunidades, inclusive en la Comisión: que después de Turismo se estaría definiendo en qué situación van a quedar aquellos trabajadores y trabajadoras que no van a ser absorbidos por este cambio tecnológico que se va a dar en los diferentes peajes de nuestro país.

Así que esas eran las dos consultas relacionadas con la visita de ustedes.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ (Marcelo).**- Naturalmente, quiero sumarme a la bienvenida a la delegación del Ministerio y a esta instancia tan importante de intercambio, que la calificaría como la segunda parte de la inconclusa o de la larga jornada del pasado mes de diciembre.

Quizás por deformación profesional tengo la obsesión de seguir al ministro y a su equipo a través de los medios de prensa, lo que me permite, de alguna manera, ir haciendo un seguimiento de la evolución de los temas, que por la cadencia y la lógica que tiene el trabajo parlamentario no siempre van a la misma velocidad que los planteos de la sociedad.

Lo primero que debo celebrar es que finalmente tenemos las cifras sobre la evasión: US\$ 127.000.000. Ha habido un interés permanente en las intervenciones de la delegación del Ministerio en dejar claro que son temas que no son de su competencia. Es una concepción filosófica que respeto, no comparto, pero son US\$ 127.000.000 y para ponerle nombre a los números -como dice algún viejo amigo- es un Hospital de Clínicas por año. Son los 135 liceos que se habían comprometido en acuerdo electoral de octubre de 2019 y la pregunta va de suyo. Es decir, tenemos la cifra ¿y ahora qué? Es la respuesta que todos buscamos, saber por lo menos en esta Comisión cuáles van a ser las medidas que desde el Ministerio de Transporte y sus competencias se van a implementar para que estos US\$ 127.000.000 -subrayo- tiendan a mitigarse.

No obstante, como esto se trata de cifras, me voy a reservar la duda del resultado y voy a intercambiar con ustedes algunas otras cuestiones sobre informes también en materia de transporte de cargas que pueden o no cuestionar la cifra a la que se alcanza.

La primera de ellas tiene que ver con un informe de junio de 2020 publicado en un suplemento del diario *El País*, donde el propio Ministerio afirmaba que la evasión rondaba los US\$ 500.000.000. Es una afirmación -acá tengo la fotocopia y la puedo dejar- y naturalmente surgen las dudas de que la cifra no fue traída por los actores u operadores del sistema, sino que había un reconocimiento por parte del Ministerio de que era una cifra elevadísima.

Vamos a analizar con mucho detalle el informe, porque de lo que acá se nos da cuenta es de la cifra final y no de cómo se llega a ella, pero si la metodología a la que se arriba a los US\$ 127.000.000 es la entrevista, empiezo a tener algunas dudas, no por cuestionar el resultado, sino por la metodología. La primera de ellas tiene que ver con un informe de una de las principales consultoras -si no la más importante del país en materia de consultoría-, que en oportunidad de hacer un informe sobre el transporte suburbano metropolitano -ya verán por qué hago la referencia- establece: "El combustible parece tener un menor rendimiento que el previsto por la paramétrica. Informantes calificados del sector indicaron que el menor rendimiento podía explicarse por la disminución en la velocidad de circulación, porque actualmente la mayoría de los vehículos utilizan cajas automáticas y motores más potentes, y por el uso del aire acondicionado, lo cual implica mayor consumo de combustible".

El énfasis equivale a un subrayado: uso del aire acondicionado en las unidades de transporte suburbano colectivo. Creo que el universo de unidades en el sistema metropolitano anda en el orden de las seiscientas; me sobran los dedos de una mano para decir que hay unidades con aire acondicionado. Y lo que quiero reafirmar es eso, precisamente, si en la metodología de la entrevista hay información que no se condice con la realidad.

El otro tema, que también importa y es necesario, es un informe del BID, también sobre transporte automotor en América Latina, necesario, imprescindible. Allí se establece que teniendo en cuenta aproximadamente la incidencia del PBI promedio en el transporte de carga en toda América Latina, se puede redondear en que la incidencia del transporte en la economía Latinoamericana ronda el 5,7% del PBI. Y la informalidad -ojo con esto, va desde México hasta Colombia; hago hincapié en el tema Colombia, porque acá se mencionó- en Colombia es del 80%, según el informe del BID; en México, del 20%. Por tanto, con ese número, a la incidencia del PBI y a la que, de alguna manera, pueda tener la informalidad, hago el siguiente razonamiento. Como el informe es del año 2016 tomo las mismas cifras del PBI nacional.

En 2016, el PBI fue de US\$ 53.000.000.000; si tomamos en cuenta la participación -a que hace referencia el BID- del transporte de carga en las economías nacionales, la

incidencia andaría en el entorno de los US\$ 3.000.000.000. Además, si a eso se le aplica el 40% -que es algo a lo que el informe del BID también hace referencia-, podemos hablar de una evasión que supera los US\$ 1.200.000.000; cifras.

La tercera consideración tiene que ver con el razonamiento que la propia ITPC plantea, y que el director Labandera también abordara en alguna entrevista, y es que si bien los salarios nominales rondan los \$ 45.000 o los \$ 50.000, según el laudo, es sabido y conocido que en la actividad se pagan \$ 18.000, \$ 19.000 o \$ 20.000.

Tomando como cierta esa cifra, y en consideración a que el 85% de las empresas cuentan con al menos cinco unidades en su flota, podemos decir hay una diferencia de subaportes del orden de los \$ 8.431 por trabajador. Además, si lo mensualizamos, analizamos y dolarizamos, para contar con una cifra más sencilla de entender, estamos hablando de unos subaportes -ya no hablo de no liquidación de horas extras; no estoy considerando la evasión de DGI y no estoy considerando la evasión en materia de seguro y patente de rodados- del orden de los US\$ 96.000.000; Doy simplemente cifras porque me parece importante hacer este intercambio en esta instancia y, de alguna manera, volver a la pregunta: ¿qué es lo que se piensa hacer?

Por otra parte -seguramente, me tomaré el atrevimiento de intervenir cuando se explique la situación del Sitrac-, hay una duda casi existencial; digo esto porque aquí, reiteradamente, se ha hecho mención a que el Ministerio no controla aspectos tributarios porque no forma parte de su competencia. Entonces, quisiera saber -puede contestar cualquier integrante de la delegación o el ministro- qué se le exige a una empresa cuando va a renovar su Permiso Nacional de Circulación. Además, quiero saber qué información o qué documentación se le exige a una empresa profesional cuando se va a registrar en el registro de empresas en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¿Se le pide BPS; se le pide DGI? Quisiera saberlo.

También se plantea la necesidad de los controles, y la vieja y sabida frase "cuando el dato mata el relato". Las cuarenta y cinco tablets de las que habla el director Nacional están operativas desde el año 2015; se les cargó la guía de carga, por lo que los funcionarios del Ministerio de Transporte, desde ese entonces, ya pueden realizar ese control. Por lo tanto, para nosotros ha sido una sorpresa saber que la guía de carga no está funcionando, y por eso hago la pregunta.

(Interrupciones)

—No; permítame. No está funcionando, y teniendo en cuenta eso, quisiera saber -esta es la pregunta- con cuánto personal está conformada la dirección que tiene a cargo la guía de carga. ¿Cuánto personal está trabajando actualmente en la Dirección General de Transporte Carretero al frente del control de la guía de carga? En realidad, de no haberse derogado el Decreto N° 71, seguramente, la guía de carga hubiera sido obligatoria; el problema es que en abril de 2020 se tomó la decisión política de derogar esta obligatoriedad y de derogar el régimen de sanciones dispuesto por el Decreto N° 71, que establecía, efectivamente, la obligatoriedad de la guía de carga y del Sitrac. Se tomó la decisión política de dejarlo sin efecto y, por ende, ese régimen legal que establecía la obligatoriedad de su uso pasó a ser voluntario. En eso coincido.

Pero bueno, como dije al principio, me gustaría saber cuáles son los proyectos de incorporación del resto de las actividades productivas a la guía de carga. Lo que sé es que actualmente se registra el movimiento de la madera, emitido por las empresas papeleras; el movimiento de la flota de camiones en el Puerto de Montevideo y en Nueva Palmira, y los movimientos relevados y emitidos por la Guía de Transporte Internacional, a través del manifiesto internacional, conocido como Lucía.

Es decir que solo restaría incorporar la carga de granos, con lo que se estaría controlando el registro de más del 80% del movimiento de la carga del país. Repito: solo falta la carga doméstica y la carga de granos.

Un apunte que me parece importante es que acá se hizo mención a que no hay responsabilidad del contratista. Les puedo facilitar el Decreto N° 184/016, del 20 de junio de 2016 -con el ánimo de colaborar-, ya que allí se establece la responsabilidad del contratista al momento de contratar un flete. Ya hay normativa; por lo tanto, decir que no se ha hecho nada al respecto me parece, por lo menos, una afirmación que no está basada en la realidad.

Finalmente -para que vean que no son todas pálidas-, celebro la decisión, o el compromiso asumido, oportunamente, de enviar al Parlamento una norma que contemple la complicada situación por la que atraviesa el transporte de carga internacional, ya que la relación -dicho por el presidente de Catidu- es casi de nueve a uno; es decir, por cada nueve fletes que los argentinos hacen en nuestro país, apenas uno es realizado por el transporte internacional. Por ahí nos encontramos con la sorpresa de que la solución es bancarizar el pago del flete; veremos. Vamos a esperar y a analizar con la responsabilidad que le ponemos a todos y cada uno de estos temas.

Para finalizar, quiero hacer referencia a lo que decía el ministro en una entrevista, ya que las suelo seguir con mucha atención. En un programa del 23 de octubre de 2021 el señor ministro afirmó que la formalización de la actividad era algo relativamente sencillo, e hizo alusión a los mecanismos en los cuales se estaba pensando; ahora, naturalmente, hay una revisión de esa posición. Además, como se afirmó acá -si no malinterpreté-, no es un tema prioritario para el Ministerio, si bien se comparte la necesidad de seguir avanzando hacia la formalización.

Una de las medidas que planteó en esa intervención tenía que ver con la habilitación de préstamos, y otro tipo de financiación, para los transportistas de carga que hasta el momento no han podido acceder a la formalidad. Por tanto, si algún pequeño transportista se quedó esperanzado en la afirmación hecha el pasado año, cuando lea la versión taquigráfica de esta comparecencia, seguramente, su estado de ánimo será otro.

Era cuanto quería aportar.

Muchas gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Antes de ceder la palabra para escuchar sus repuestas, creo que no está de más decir que es obvio que todo está relacionado con todo, pero que no todo está mezclado con todo. Así que el desafío les toca a ustedes; vamos a estar atentos.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Sin duda, hay una serie de apreciaciones, fundamentalmente realizadas por el diputado Fernández, que me parece que corresponde aclarar o, por lo menos, intentar aclarar, porque quizás la visión pueda ser diferente, y es natural que así sea.

Dijimos que nuestra intención es trabajar sobre la renovación de flota, y es algo que mantenemos; lo digo para que quede claro. Además, fui claro hace un rato cuando dije que no estaba previsto presupuestalmente, pero que estamos dispuestos a trabajar para que, en la medida de las posibilidades -quizás; sí o no, dependiendo de la solución que se encuentre en un ámbito amplio-, se pueda dar algún paso en ese sentido. O sea que ante la preocupación del señor diputado con respecto a algún pequeño camionero que tuvo la suerte de tener durante quince años un gobierno con bonanza económica y que no tomó medidas, debo decir que este, por lo menos, está dando alguna alternativa

diferente a lo que se ha hecho en los últimos treinta años, para no tomar solamente los últimos quince. Este es un tema muy viejo en el transporte y que requiere, reitero, de una amplia discusión.

Entonces, si luego de realizado ese trabajo, surge la posibilidad o la necesidad de intervenir puntualmente en los casos más extremos que puedan llevar a la inseguridad vial y a la inseguridad en el transporte y en las rutas, deberemos analizar una solución -también en conjunto- dentro de alguna alternativa presupuestal hacia el futuro. Digo esto para que no se piense que no se va a hacer; quizás no se entendió correctamente lo que dije.

Por lo tanto, hoy el tema no está encima de la mesa ni previsto para la próxima rendición de cuentas, porque entiendo que ese trabajo debe ser compartido; por lo menos la mirada, porque en cuanto a la definición, obviamente, no vamos a esquivar la responsabilidad que tenemos en el gobierno.

Con respecto a lo que tiene que ver con la formalización, puedo decir lo mismo. Comparto que la formalización del transporte es necesaria y que se debe seguir profundizando. Sin embargo, en estos dos años, que fueron muy difíciles para todos los sectores de la economía del país -el transporte es uno de ellos-, tuvimos que postergar nuestro objetivo, que es seguir apostando a la formalización, porque entendemos que es indispensable para que esto suceda. Muestra de ello -lo ha dicho muy bien el director de Transporte- es que hemos bajado, mediante herramientas de control, de un 25% a un 21%; que no es el ideal; no, no es el ideal. Tampoco es real que vayamos a resolver el problema de los US\$ 127.000.000 en dos, tres o cinco años. Creo que ninguno de ustedes -que han sido gobierno- puede pensar que esto va a suceder, porque eso generaría un impacto automático que llevaría a que mucha gente quedara por el camino, y esa no es la intención del gobierno. Nuestra intención es dar oportunidades y determinar las cosas claramente, ya que anteriormente, como bien mencionó el diputado Fernández, se contaba con una disposición que obligaba, pero que no se hacía cumplir. Eso es algo que no queremos; queremos contar con una norma precisa y que se cumpla, porque la obligatoriedad se habilitó hace seis años y no se hizo cumplir porque hubo prórrogas, reclamos y postergaciones, que es algo que todos sabemos. Nosotros no queremos que eso suceda en nuestra administración; queremos definir una norma específica -la vamos a enviar- que podamos cumplir, porque creo que no es saludable que las leyes se aprueben y después no se cumplan, ya que eso genera molestias -es razonable- al que hace las cosas bien. Yo estoy de acuerdo con que tenemos que cambiar, pero no vamos a resolver el Hospital de Clínicas, ni nada, con lo que no se hizo -cuando se debió hacer- y sí se va a empezar a hacer en esta administración en forma gradual. Quizás, gradualmente, en un período podamos tener un Hospital de Clínicas; para mí es un objetivo a tener presente, porque queremos contar con algo que se pueda hacer cumplir.

Por otra parte, se instrumentó el retiro del Sitrac -que es algo muy cuestionado y no lo hice yo, sino el gobierno, pero para mí es lo mismo que si lo hubiese hecho yo- porque sabíamos que había una confrontación muy importante, y que muchas de las cosas que mencionamos aquí no se habían podido cumplir, porque había una dificultad para poder generar lo que estaba establecido en la ley.

Eso, sin duda, requiere de una revisión, pero comparto plenamente que se haya retirado y que se busquen instrumentos que puedan conciliar el objetivo del gobierno y la búsqueda de entendimientos con los involucrados, en ese caso, los transportistas, que es lo que estamos haciendo ahora.

Se preguntó cuáles son las metas, y vengo a decírselas. Una es continuar con los controles que se mencionaron, intensificándolos, obviamente; después le voy a pedir al director de Transporte que mencione el personal que tenemos disponible para la guías de carga, porque no hay nada que no se pueda transmitir -por el contrario-, ya que esto es muy transparente.

Otra de las metas, o de los objetivos que tenemos, es que este año las guías de carga -que hoy están siendo informatizadas; tenemos datos precisos y están relacionados, fundamentalmente, a la forestación y a la lechería- puedan avanzar con respecto a aquellos productos que son transportados en mayor volumen, y es algo que le hemos pedido a la Dirección de Transporte. Lo que queremos es poder dar un paso más en los transportes que están claramente identificados, que son los que mayormente utilizan las rutas nacionales; me refiero al transporte de granos o algún otro transporte específico. Por lo tanto, tenemos que vincular adecuadamente el compromiso de cargar la guía con una responsabilidad sancionatoria clara, que es parte de lo que va a venir en la norma. Claramente, queremos definir cuál será la sanción para uno y otro, para que todos tengamos la tranquilidad de que esto se va a establecer, se va a disponer una fecha, y se va a cumplir. Digo esto porque, lamentablemente, en el Estado uruguayo se dictan normas, pero después algunas se cumplen en su totalidad, otras a medias, y otras no se cumplen porque son difíciles de instrumentar o de poner en marcha. ¿Por qué? Porque quizás no se analizó ese aspecto antes de la elaboración de la ley; eso es lo que no queremos que nos pase. Sin duda, vamos a cometer errores, pero vamos a tratar de que sean los menos posibles.

Con respecto a eso, nosotros vamos a estar, con gusto, transmitiendo cuál será el paso siguiente a la guía electrónica.

La guía electrónica es indispensable en el proceso de control que mencionó el diputado Fernández, que también estaba vinculado con el paso siguiente, que es el control del vehículo a nivel satelital, que es algo que fue planteado por el gobierno anterior. El control satelital podrá ser utilizado, voluntariamente -esa es la estrategia-, por las empresas que lo deseen. Asimismo, para que las empresas de menor porte no tengan que hacer la inversión original, tenemos una alternativa, que es un sistema de TAG con controles de registro cada pocos kilómetros en las rutas nacionales, cuya función, a la larga, es la misma, y que es que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pueda saber cuántos kilómetros hizo cada camión desde que se cargó hasta su destino, por qué rutas transitó -nos interesa saber eso-, y qué kilaje llevó, si lo complementamos con la guía de carga. Ese es nuestro fin; es muy claro.

Yo he escuchado por ahí que el otro fin era mucho más acorde para que pudiéramos controlar a los conductores, y me parece muy bien. De todos modos, tal como estaba instrumentado a mí no me daba la certeza de que pudiéramos definir si el camión, realmente, transitó veinticuatro horas al día; además, con lo que tendremos registrado satelitalmente tampoco habrá nada que me dé la certeza de que tuvo un solo chofer. Hoy existe en el transporte cambio de choferes a tantos kilómetros; pero, reitero, no es un dato que me dé fidelidad. En realidad, no es un tema de mi competencia, sino del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero como somos gobierno y tenemos que colaborar unos con otros, esa información que va a recepcionar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas va a quedar a la orden ante cualquier denuncia al Ministerio de Trabajo; de esta forma se va a poder constar si existe, o no, un abuso de la patronal de transporte con respecto a los conductores, que es algo que me parece indispensable. Nadie puede estar en desacuerdo con eso.

Quiero que quede claro que yo no le voy a poner una cámara al conductor, porque estaría violentando su situación personal; por lo tanto, no voy a saber si el camión cambió de chofer. A veces es muy fácil decir que el control satelital soluciona todo, pero no es así; no soluciona todo. El control satelital, sin duda, nos da un elemento que hoy no tenemos y que para el Ministerio de Transporte es indispensable: saber qué sucedió con la carga y por dónde transitó el camión. De esa manera, yo le puedo transmitir a los técnicos de Vialidad: "Tengo quinientos mil camiones que me pasan por esta ruta con tanta carga. ¿Cuál es el pavimento que tengo ahí?" Si me dicen que es, por ejemplo, tratamiento bituminoso, les puedo decir que eso no aguanta, que es algo que nos está pasando. Se nos están rompiendo las rutas porque no hubo una previsión adecuada de los gobiernos anteriores. Entonces, eso no me puede pasar; lo digo para que razonemos en conjunto, porque es muy difícil encarar una solución reprochándonos unos a otros. Yo no reprocho, no miro para atrás, solo digo que hay cosas que quizás no se previeron bien, y estoy dispuesto a corregirlas. Es más, algunas obras no se pudieron inaugurar porque no hubo una previsión adecuada.

Me estoy yendo del tema de validez, pero van de la mano.

Sin duda, si eso lo hubiéramos controlado adecuadamente, con un sistema más simple y no tan complejo como el Sitrac, quizás ese insumo lo hubiese tenido hoy, pero no lo tengo. En realidad, lo tengo en forma muy parcial, y lo necesito en forma total. Eso también va a ser algo que vamos a ver este año: aumento de la participación, o de la guía electrónica, para contar registros precisos; tema uno. También vamos a incorporar tecnología para identificar la circulación de los vehículos, tema dos; por lo tanto, al vincular podremos determinar el tipo de carga que transita por la red vial nacional. A su vez, eso me permitirá ejecutar obras de acuerdo a las necesidades y no al parecímetro, que es algo que no quiero que suceda más en Uruguay, El parecímetro se utilizó durante muchos años, pero no hablemos de un gobierno ni de otro. En realidad, yo siempre fui muy crítico de eso; entonces, ahora que estoy en el Ministerio no puedo cometer el mismo error. Si voy a hacer una obra y no es de tratamiento, no es de mezcla asfáltica y tiene que ser de hormigón, tendrá que ser de hormigón, porque así los técnicos me lo van a definir de acuerdo con el volumen de tránsito. Esas son las cosas que cambiaron una vez que asumimos el gobierno.

Estos cambios los van a ver reflejados -algunos; lo vamos a dialogar ahora con Vialidad-, que fue lo que permitió o que llevó a tener que hacer intervenciones no previstas inicialmente para mejorar esa realidad, y otras que quizás las veamos reflejadas en la rendición de cuenta del próximo año como consecuencia de que estamos firmando algunos contratos de financiamiento especiales para aumentar el volumen de inversión, título este que me parece importante; después aclararemos si algo no mencioné, pero en términos generales.

Con respecto al telepeaje, ayer tuve una nueva reunión con el Sunca y con los funcionarios del peaje. Desde el principio -y lo recordarán- dijimos que íbamos a empezar, en forma gradual, después de la temporada turística; si ustedes me escuchan por la prensa, me habrán escuchado decir eso. Días pasados transmitimos que, como se acerca la semana de turismo, entendíamos conveniente que esto se diera después de semana de turismo, y lo dije "en forma gradual", a pesar de que los titulares no dijeron eso, sino que aparentemente al otro día se pasaba todo a electrónico, algo que nunca dije; si escuchan lo que dije, no es eso lo que está los titulares. Digo esto porque a veces las cosas que se dicen no son las que se transmiten luego a la opinión pública.

Dije que íbamos a empezar en forma global después de turismo, y eso requiere definir todo el trabajo que venimos realizando en el Ministerio de Trabajo y Seguridad

Social a través del doctor Bianchi, en coordinación con el Sunca, con las empresas y con CVU, donde tenemos un avance de lo que queremos y a dónde queremos llegar; la gradualidad la va a marcar el Ministro, y la estoy diciendo hoy: la intención es que posteriormente a turismo -posiblemente sobre fines de abril, principio de mayo- vamos a dejar funcionando el peaje de Mercedes, como primer plan piloto, en su totalidad de forma electrónica. Es primicia hoy, y fue lo que acordamos ayer con el Sunca y con los funcionarios.

Esto requiere que en la reunión de la semana posterior a semana santa, cuando nos vayamos a reunir con las empresas, ya tengan que preparar la infraestructura necesaria para que en el peaje exista también atención al usuario, que es parte de la solución laboral para sus funcionarios -ya está categorizado con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en lo que hace a lo salarial; todo está acordado entre las partes-, que permita que comencemos a transitar esa transición del cobro a la totalidad en forma electrónica.

Debo destacar la muy buena voluntad de todas las partes, porque se manejaba que iban a quedar muchas familias sin trabajo y que quizás algunas tuvieran que trasladarse otro lado; créanme que nos dio mucho trabajo, y hubo un esfuerzo de todas las partes para poder ofrecer todo de sí. Cuando me refiero a "todas las partes", hablo de todas: de los funcionarios, de los empresarios, del Ministerio -que está dispuesto a seguir aportando quizás parte del ahorro que pueda generar en su totalidad; una parte quizás tengamos que seguirla financiando-, de CVU.

Pensamos que la definición y la puesta en marcha de esto también pueda servir para que en esta atención al usuario se amplíe el servicio y no se remita solamente a la función específica de poder suministrar un TAG en el lugar con un dispositivo electrónico, sino también para mejorar la seguridad vial en lo que hace a la información adecuada sobre lo que sucede posteriormente al peaje en la ruta, cuántos centros poblados hay, en qué lugares se tiene que reducir la velocidad, cuántos radares puede llegar a instalarse allí -porque estamos licitando la compra de radares; el llamado sale finalmente esta semana; después de mucha discusión, se pudo lograr consensuar la parte técnica entre todos y se piensa en cien radares-, cosa que de alguna manera también nos permita ayudar a mejorar la realidad del tránsito que está generando un impacto que nadie puede desconocer y que nos está golpeando, por distintas razones, porque las rutas quizás no están adaptadas al tránsito actual -hay lugares que son complejos-, porque hubo un incremento del parque automotor y por la modernización de los vehículos que generan una mayor velocidad. Creo que los radares nos permitirán, de acuerdo con algunas experiencias que hemos visto en algunas intendencias y también en el propio Ministerio, la posibilidad de revertir las conductas actuales de los conductores en el tránsito.

En esa línea respondo que entre fines de abril y la primera quincena de mayo estaríamos implementando el primer plan piloto en el peaje de Mercedes.

Luego se seguirá y quizás el mes siguiente se hará en otros peajes, y así sucesivamente, y los dos peajes que quedarán para el final serán el peaje de La Barra y el de Pando, no en forma caprichosa, sino porque ahí es donde hay más cantidad de funcionarios trabajando, como ustedes saben. ¿Por qué dijimos y acordamos esto? Porque algunos de esos funcionarios podrán quedar trabajando en atención al usuario, pero no la totalidad. Entonces, queremos aprovechar la oportunidad que nos dará la licitación de radares, porque el control de radares va a requerir de recursos humanos para hacer el seguimiento, el control, el traspaso, la notificación de las sanciones y demás, y acordamos con el Sunca que, como son funcionarios más cercanos a Montevideo, perfectamente podremos reubicarlos dentro del control de los radares.

Digo esto para que lo conozcan; todavía no he hecho pública esta información. Lo resolvimos ayer. Es más: las empresas no lo saben; lo van a saber la semana posterior a semana de turismo.

Lo que hay que hacer -que ya lo están haciendo las empresas- es tratar de que haya cobertura de *wifi* en los peajes -que es uno de los temas en los que podría surgir alguna diferencia-, pero en principio, aparentemente, estarían dadas las condiciones para que Mercedes sea el primer peaje con cobro electrónico total.

Es más, la funcionaria que estuvo ayer trabaja en el peaje de Mercedes. Por eso digo que sería oportuno utilizar ese primer plan piloto. Creo que es una buena noticia el proceso.

¿Qué logramos con esto? Para mí cuatro temas fundamentales. Uno, el telepeaje nos permite mayor agilidad en el tránsito -sin duda, si todos los vehículos tienen telepeaje, va a haber menos embotellamientos en los peajes- ; otro, la seguridad del personal sacando el efectivo del lugar -creo que es importante que esto suceda- ; otro, brindar un mejor servicio de atención al usuario con esos mismos funcionarios, que me parece que hoy en las rutas nacionales se hace más que necesario, y, lo más importante de todo, bajar el costo del peaje, porque esto significa una reducción del costo del peaje. Estamos hablando de que tenemos que cumplir con el compromiso de bajar costos.

Quien utiliza hoy el telepeaje ya tiene un beneficio y la intención es que ese beneficio en cada incremento del costo del peaje se vaya generando una brecha mayor, porque se va a permitir también -posiblemente mediante el acuerdo que logremos con el Congreso de Intendentes, que está avanzado- que quien no tenga telepeaje pueda circular igual con el cobro a través del Sucive. Entonces, la posibilidad para que todos puedan circular va a estar. Obviamente, el costo del cobro a través de Sucive es el monto tradicional y no el bonificado, porque el cobro es a posteriori y, en algunos casos, se paga al año, cuando algunos pagaron al contado.

Esta es la situación actual de los peajes.

**SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).**- Quiero preguntar por el cobro del peaje a los vehículos con chapa extranjera, tanto de transporte de carga como de particulares.

¿Qué medida se está pensando aplicar?

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Agradezco la pregunta, porque había omitido esta respuesta.

Tenemos un dispositivo que estamos probando en la CVU y está dando muy buenos resultados. Es un dispositivo electrónico que permitirá que cuando un extranjero cruce la frontera podrá, mediante un sistema electrónico, cargar con la información correspondiente. Supongamos que empezamos en Mercedes; algo se va a poner en práctica. En la zona de Fray Bentos, en los puestos fronterizos, van a tener la posibilidad de cargar y se les dirá "Si usted va a Rocha, tiene tantos peajes en el camino, que están bien identificados. Reitre su TAG y cargue en ese TAG tanto dinero que es lo que va a necesitar para llegar ahí". Es un sistema electrónico muy moderno que empresas locales consorciadas lo han traído y nos parece muy importante.

Además, en caso de que no se puedan colmar las expectativas del turista en el lugar, tendrá la opción de cargar en atención al usuario en el peaje, donde podrá hacer lo mismo: con cualquier tarjeta que traiga un extranjero podrá cargar allí y se le suministrará el TAG en el puesto de peaje. No van a quedar liberados, si es esa la pregunta; tienen que pagar.

¿Qué sucedió? Todos somos conscientes -y lo reconocemos- que liberar el cobro en la noche generó una falta de recaudación, pero quizás era oportuno no tenerla. También dijimos en su momento que la motivación del gobierno uruguayo era que el turista llegara al Uruguay a pesar de las diferencias cambiarias, y quizás esta medida era un aliciente para que, por lo menos en un horario, los turistas no tuvieran que pagar peaje. Tenemos la diferencia en números y la podemos analizar; no son demasiado importantes. Estoy seguro de que muchos argentinos se pasaban el dato de que a tal hora no pagaban peaje.

¿Se perdió alguna recaudación? Sí. No estaba instrumentado el sistema para los extranjeros -somos consciente de ello-, pero fue un plus que el gobierno uruguayo dio al turista para que en ese horario pudiera tener cierto beneficio al venir a Uruguay.

Fue un razonamiento que hicimos en su momento y que no quisimos modificarlo en la marcha. Ahora va a quedar resuelto de esta manera, señor diputado.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).**- Como ya había adelantado, iba a esperar la respuesta sobre Sitrac y reservarme algún comentario al respecto, pero al parecer queda claro que la política de Estado iniciada en 2001 con la necesaria e imperiosa formalización del transporte hoy queda sin efecto. Eso es absolutamente claro en función de que este proceso, que no se inicia con los gobiernos del Frente Amplio, sino de Jorge Batlle, a instancia del requerimiento y necesidad de las empresas de transporte -no voy a explicar este tema al director nacional de Transporte ni al propio ministro, que es gente que viene del palo-, aquel requerimiento iniciado en la década del noventa, treinta años después, luego del esfuerzo en materia de política de estado -subrayo política de estado-, queda sin efecto, porque librar el control de la flota, la situación de las cargas, a la voluntad del transportista, todos podemos imaginarnos cuál va a ser el resultado.

Pero, en fin, parece que la apuesta es a los controles en la lógica de a pie, como se dice, a los equipos; si no recuerdo mal, el personal inspectivo -y ya le ahorro la devolución al director nacional- era -de acuerdo con lo se dijo en la comparecencia de diciembre- algo así como treinta inspectores y diez unidades. Trabajan de a tres, en diez coches, en diez grupos para controlar 35.000 camiones -y este número viene creciendo- y más de 1.000 unidades de transporte colectivo que cruzan a lo largo y a lo ancho del país. Esa parece ser la política del Ministerio en materia de control de la informalidad.

Finalizo con otro planteo que me había quedado en el tintero.

Se afirmó que se habían agilizado los plazos en materia de contravenciones y de trámites, y pregunto si ello obedece a la decisión de haber dejado sin efecto todas las contravenciones anteriores al año 2021, discrecionalidad que reconozco que es propia de la Administración, pero me gustaría conocer las razones de por qué en un momento en que crece la carga, donde crece la siniestralidad, donde deberían aumentar los controles, el Ministerio toma la decisión de dejar sin efecto las contravenciones anteriores al año 2021.

En la misma lógica, quiero preguntar -no espero la respuesta realmente; seguramente venga por escrito y se sume a las respuestas que quedaron pendientes de las preguntas formuladas el 1° de diciembre pasado- cuál es el concepto de "falta leve", que ahora el personal del cuerpo inspectivo está empoderado de notificar a los conductores, y conocer su calificación. ¿Falta leve es transportar mercadería peligrosa sin los elementos de seguridad? ¿Falta leve es no tener el portón de la parte de atrás del remolque cuando se transporta leña? Queremos conocer en detalle el concepto de falta leve para tener bien claro cuáles son las reglas de juego.

Eso es todo.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Quiero que algo quede bien claro en la versión taquigráfica.

Nosotros no estamos dejando sin efecto la formalización del transporte; de ninguna manera. Creo que he sido claro, pero ante la insistencia del diputado Fernández, podría quedar esa percepción, que no quiero que quede; a mí me gusta ser claro.

Dejamos sin efecto el instrumento que iba a utilizar el gobierno, por dos razones: primero, porque estaba mal y no se estaba cumpliendo -ya había problemas de incumplimiento, en el caso de la guía de transporte- y, segundo, porque estamos formalizando o incorporando nuevas tecnologías que no sean únicas. Vamos por todo. Todo tiene que estar controlado. Quiero que quede bien claro.

Cuando digo que se va a poder utilizar el sistema electrónico o el sistema satelital que se estaba proponiendo, me refiero a que quienes no opten por el control satelital, sí o sí tendrán que pasar por el sistema de TAG, que para nosotros es el mismo control. Esto debe quedar bien claro. No retrocedemos en eso.

No me van a escuchar nunca hablar ni defender el informalismo en el Uruguay en el transporte; nunca. Vamos a hacer cumplir en forma gradual, y si no lo hicimos antes, como dijimos, en su totalidad como deseábamos cuando asumimos, fue por razones obvias: porque podíamos llegar a afectar y a dejar a gente sin trabajo en forma agresiva si aplicábamos la totalidad de los que aspirábamos.

Igualmente, los controles de la informalidad mejoraron; quiere decir que tampoco fuimos pasivos en este sentido.

Con respecto a lo de las sanciones, lamentablemente, tenemos que analizar el mal control realizado en los gobiernos anteriores, que llevó a que sanciones de muchos años no se cobraran. Ineficiencia total de la Administración anterior; total. Nos hemos encontrado con un número de multas extremadamente alto que llama la atención, y cuando lo conozcan ustedes van a poder coincidir. ¿Por qué? Por no aplicarse las sanciones. Se hacía toda la operativa, todo el trámite administrativo, pero quedaban ahí. Eso no puede pasar más. El gobierno no es un boliche; tampoco el Ministerio.

Tenemos que hacer cumplir la ley, sancionar y cobrar; no queda otra. Eso quizás nos pueda permitir que, como usted bien decía, que cuando alguien quiera retirar la libreta de circulación, si no cumple, no se la den. Van de la mano.

El tema es que encontramos una ineficiencia tremenda en los controles, y no es por cantidad de funcionarios, sino por voluntad política. Ha quedado demostrado en los números la eficiencia que hemos logrado con la misma gente, si los ponemos a trabajar correctamente. Digo esto porque hablamos siempre de "incrementar más". No, incrementar personal cuando es necesario; incrementar tecnología que nos dé la seguridad de cobro y la garantía de que el registro de la multa y de la sanción la podamos justificar y defender ante un recurso.

Digo esto porque no es solamente problema de gente. Si tuviéramos necesidad de tomar gente, no se tenga duda de que la vamos a tomar, pero el proceso tiene que ser conjunto y con una mirada integral: dispositivos electrónicos, mejores controles, mayor seguridad en la defensa de los recursos que se puedan presentar y también incremento de personal, si fuera necesario. Todas esas opciones se dan. No voy a dar números de hoy, porque sería una irresponsabilidad de mi parte. Si algo no quiero, es cometer ese error. Puedo cometer errores y equivocarme, pero cuando digo algo, intento cumplirlo,

como dije lo de los peajes: cuando parecía que no se iba a lograr, se logró, como dije también con los intercambiadores de la interbalnearia, y se logró.

Creo que como país y como gobernantes debemos empezar a demostrar a la gente que las cosas son posibles, cuando nos trazamos metas posibles, pero cuando nos trazamos metas que después no las podemos cumplir, creo que no le estamos haciendo bien a ningún Poder Ejecutivo, ni a los legisladores que trabajan mucho tiempo para aprobar leyes que luego no se cumplen. Es una percepción personal.

**SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** En lo que tiene que ver con la primera intervención del diputado Fernández, aludió a una nota del diario El País de 2020. Pido que se nos haga llegar esa nota donde se hablaba de esa supuesta evasión de quinientos millones.

En lo que tiene que ver con la alusión que hizo al informe del BID del año 2016 de América Latina, me parece que estamos hablando de contextos y países muy distintos. Usted aludía creo que a una evasión en Colombia del 80%. Claramente, no son cifras de evasión de nuestro país. Me parece que no es aplicable.

En lo que tiene que ver con la materia de competencia; lo que es la competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la DGI, del Ministerio de Trabajo, usted hablaba de concepciones filosóficas. No es un tema de concepciones filosóficas, sino de la legislación vigente, que marca las competencias de los distintos organismos. Insisto: no es una concepción filosófica. Estamos hablando de normas legislativas emanadas de este Parlamento nacional, a eso aludía yo cuando hablé en lo que refiere con las competencias de cada organismo y cómo se tienen que ceñir a las competencias establecidas por ley.

Muchas gracias, señor presidente.

**SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).-** Saludo a la delegación.

Por cierto que los temas que están abordando en esta ocasión vinculados con el transporte de carga y los colaterales, aparte de la experiencia del ministro en la faz pública, también se nota en lo que refiere a la privada. Discutir de estos temas con el ministro es como discutir con Luis Suárez cómo definir en el área chica, y ha quedado demostrado. Por eso, sin duda, respaldo a todos por el trabajo que están haciendo y muy en especial en esta temática.

Usted, ministro, lo dijo bien: somos el gobierno y nos tenemos que hacer cargo. En el caso de mi departamento, Canelones, con todo lo vinculado con los peajes, quienes hoy son oposición a nivel nacional y gobierno a nivel departamental nos endilgaron que íbamos a dejar mucha gente por el camino.

Le tengo que transmitir a nuestros canarios tranquilidad. Por tanto, me gustaría que usted profundizara un poquito más en ese tema de la solución que se abordó. Usted señaló que se había encontrado mucha armonía entre las partes y dio la buena noticia de que Pando va a ser uno de los últimos. Este fue uno de los temas por el que recibimos muchos ataques, no de la ciudadanía, reitero, sino de determinados actores políticos. Entonces, que nos nutra de esa información, es muy importante.

Gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Sería bueno no seguir con preguntas y respuestas puntuales. Agradezco la colaboración.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).-** Quisiera hacer algunas aclaraciones respecto a lo manifestado por el señor diputado Fernández.

En tren de hacer símil de costos, creo que sí, es verdad, equivale a un Hospital de Clínicas; también equivale a un Antel Arena que dicho sea de paso es el doble de lo que costó el Berlín Arena, que es más lindo y costó la mitad.

Con respecto a la guía de carga, sí señor diputado, hay gente trabajando desde el día que se fue el anterior director, el ingeniero Galagorri, que llevaba varios años encargándose del tema. Automáticamente se designó a la ingeniera Portu, usted la conoce, tiene la experticia suficiente, fue jerarca en el gobierno del Frente Amplio o sea que claramente la conoce. Ella tenía la experticia suficiente para seguir con eso, junto con dos funcionarios, el señor Batista y la señora Launás. O sea que se ha mantenido tal cual la estructura.

(Interrupción del señor representante Marcelo Fernández Cabrera)

—Cuando llegué a la administración tenía tres...

(Interrupción del señor representante Marcelo Fernández Cabrera)

—Bueno, no sé, se habrán jubilado y otros se habrán muerto. No sé. No estaban. Había tres y sigue habiendo tres. ¿Ta? Eso con respecto a su inquietud y a su duda. Siguen existiendo los mismos funcionarios que había cuando se tomó la administración.

(Diálogos)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Por favor, eviten los diálogos y diríjense a la Mesa. Igualmente, en la versión taquigráfica queda lo expuesto mientras se hace uso de la palabra.

Puede continuar el señor Labandera.

**SEÑOR LABANDERA (Pablo).-** Con respecto al tema de los permisos de circulación y los requisitos, si lo que usted preguntaba es si se le exige certificado de BPS y DGI, respondo que sí; como también se exige el certificado de salud en algunos trámites, la libreta de conducir, etcétera. Creo que en eso el ministro ha sido superclaro.

Voy al otro planteo que hacía el señor diputado. En ningún momento dije que no se había contemplado en ninguna normativa anterior la responsabilidad. Lo que señalé fue que había interpretaciones jurídicas distintas que llevaban a que se suscitaran dudas y que las mismas se querían aclarar con una ley, que, como dijo el señor ministro, pretendemos que se cumpla. Para esta Administración -creo que en esto involucro a toda la coalición- lo jurídico está por encima de lo político.

En cuanto a las *tablets*, había tres o cuatro *tablets* viejas cuando llegamos, pero estoy hablando de cuarenta y cinco *tablets* que todavía ni siquiera se importaron, se traen después de Semana Santa. O sea que mal podemos hablar de las mismas *tablets*.

Por último, quería mencionar, con respecto al tema de los aportes, que en ningún momento se dijo desde el Ministerio que había subaportación. Lo que se dijo fue -y que quede claro, por las dudas- que en la mayoría del sector se paga por productividad y usted lo sabe igual que yo. Que eso no se adecua a lo que se estableció en los consejos de salario, ¡por supuesto! Y ese es un gran problema en todo el sector, pero es la realidad. La gran mayoría del sector paga por productividad y eso lleva a que muchos de los choferes cobren más que lo que cobrarían si lo hicieran por el laudo. ¿Es bueno eso? De ninguna manera, pero es lo que sucede. Esa es una realidad que tenemos que revertir.

Esa discusión se da en el ámbito del consejo de salarios, no se da en el ámbito del Ministerio de Transporte, y eso usted lo sabe igual que yo.

Muchas gracias, señor presidente.

**SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).**- Pido disculpas si esto se contestó, a veces, en el cúmulo de información uno puede perder alguna referencia.

El señor ministro ha realizado algunas afirmaciones respecto a cómo se va a implementar un nuevo sistema de control satelital y otros tipos. Parece razonable que se busque algo que vaya en el sentido de evitar la evasión, la informalidad, la inseguridad, etcétera. La pregunta es si hay alguna previsión de tiempo en ese sentido.

El 8 de julio de 2020, estaba el ministro Heber todavía, quien concurrió a la Comisión, y se habló del tema de Sitrac, que estaba arriba de la mesa. Me acuerdo que hubo afirmaciones aquí -está en la versión taquigráfica- de que a fin de año iba a haber un informe técnico sobre el cual se iban a tomar resoluciones. Pasó un año y, obviamente, ni conocimos el informe técnico ni se tomó resolución. En su comparecencia, en diciembre del año pasado, se volvió a hablar del tema; pasaron dos años.

Simplemente, quiero saber si hay alguna previsión de cuándo podría estar implementándose este sistema. Sabemos que lleva tiempo, es claro que no es de un día para el otro. Evidentemente, las informaciones anteriores del Ministerio -y no lo responsabilizo a usted personalmente ministro- no fueron fundadas en la realidad. Me refiero a afirmaciones que se hicieron en esta comisión.

Entonces, quiero saber si podemos contar con alguna información que luego podamos verificar, en futuras comparecencias, y cumpliendo con el contralor que nos exige la Constitución a los legisladores para saber si las afirmaciones que aquí se hacen luego se realizan efectivamente.

Este no es un tema político para mí, lo quiero aclarar, es un asunto que está vinculado con la seguridad y con la competencia. Es obvio que aquella empresa que cumple estrictamente con las normas está en una situación diferente con aquel que va por la informalidad. Creo que el saber cómo nos vamos a parar en el futuro inmediato con relación a esto, por lo menos en lo personal, es muy importante.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Me parece correcto que el diputado Varela plantee tiempos y los mismos tiempos los planteamos nosotros.

Sin duda, es un tema que nos tiene muy preocupados porque tenemos que dar señales claras para que no sucedan esas interpretaciones de que no hay voluntad de controlar.

Estimamos que este año vamos a tener analizado -si es que ya no lo tenemos; estoy mirando al ingeniero Ceiter- una iniciativa privada de tres empresas uruguayas con respecto a la colocación de TAG y verificadores en ruta que nos van a permitir dar un primer paso.

¿Por qué arrancar por el TAG primero? Porque el TAG lo podemos concretar y obligar más fácilmente porque no tiene costo para el transportista, y la identificación y el *software* correspondiente para que esa identificación del pasaje del vehículo acceda en forma adecuada a un centro informático también lo tenemos adelantado porque tenemos un centro de monitoreo en el Ministerio, que nos permitirá recepcionar la información.

Si me pide fecha, como me lo pidió y entendiendo la seguridad del tránsito, que es lo que más me preocupa, y la defensa de las empresas formales respecto a las informales, creo que este año podríamos trazarnos como meta la incorporación del TAG.

¿Por qué mencioné lo del control satelital? Porque percibo que en algunas empresas de transporte de mayor porte quizás les interese incorporar el control satelital.

Quizá tenga otros componentes de control para la empresa que no es lo que nosotros buscamos

Lo que será obligatorio es que uno u otro va a tener que estar. Si nosotros facilitamos el sistema TAG con esta iniciativa que está estudiando el ingeniero Ceiter -y que tengo entendido que la tienen casi pronta y, desde el punto de vista técnico, cumpliría los requerimientos que hemos pedido-, se hará un proceso licitatorio y en estos meses podremos llegar a concretar la adjudicación. La implementación podrá arrancar sobre fin de año; esta no debería ser compleja porque es simplemente la obligatoriedad de contar con el dispositivo electrónico colocado en el vehículo como se da habitualmente y, si no lo tiene, lo deberá adquirir, de lo contrario, va a tener algún tropiezo en los controles de ruta. Para su tranquilidad, no estamos tan lejos.

Pido las disculpas del caso respecto, quizás, a la aspiración inicial del gobierno con respecto a que se quería hacer antes. Quizás lo quiso hacer Heber, yo también lo hubiera querido tener pronto antes, pero hoy estamos más cerca.

**SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).**- ¿Cómo se aplica esto a los vehículos de carga extranjeros? Supongo que la respuesta es obvia. ¿Es obligatorio para ellos tenerlo?

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Para los vehículos extranjeros vamos a tener el control de la carga. Contamos con un control de pasaje de frontera con el sistema Lucía, que nos da los datos. Ahí no tendríamos dificultades, salvo que esté equivocado, pero me parece que los datos los tenemos. Podemos buscar que el propio *software* nos permita cargar y complementar el sistema Lucía con el resto porque lo que necesitamos saber son los kilómetros que hace, entrada, salida y destino. En el sistema Lucía está, inclusive, cuándo ingresa a frontera y cuál es el destino; dónde va a descargar. Los datos los tendríamos. Quizás contamos hoy con más información sobre los extranjeros que sobre los propios.

El tema del personal de peajes que hoy está en vías de modificar su trabajo y su tarea en los puestos de peaje, andábamos en el entorno de los 220 o 230 funcionarios, de los cuales ya se contaba con una solución previa porque las empresas necesitaban operadores en el lugar, aunque se eliminara el cobro efectivo.

Nosotros nos enfocamos en los que quedarían afuera: los cajeros, que iban a seguir funcionando como operadores en los peajes. Es la convalidación de que el peaje cuando habilita al vehículo que sea de dos o tres ejes, esa convalidación del operador estaba prevista y no iba a tener dificultad en cuanto a la continuidad laboral.

Nos enfocamos en un número que lo vamos a tener bien claro, pero anda en el entorno de los 85 o 90 funcionarios que eran los cajeros y van a quedar en su totalidad con actividad laboral, en su gran mayoría, con atención al usuario. Pueden ser utilizados algunos -si así lo estima necesario la empresa- como operadores, que tienen un rango de categoría mayor, o pueden estar en la parte de control de radares. Repito: van que quedar en un 100%.

Con respecto a la consulta realizada por el diputado Tierno en cuanto a analizar cómo viene el proceso de ejecución de las obras comprometidas por UPM, se mencionaba sobre el estado de situación de las obras de fortalecimiento del circuito maderero definidas en ocasión del convenio de la República Oriental del Uruguay y UPM, incluido el fideicomiso por 60.000.000, en las obras viales aportadas por UPM. Tenemos obras que tienen que ver con tramos de rutas y con puentes. De los tramos de ruta tenemos un compromiso mixto, del gobierno anterior y de este, con respecto a los requerimientos de la circulación de la planta UPM. Además, tenemos intervenciones

acordadas de 379 kilómetros con un monto de \$ 2.465.000.000 aproximadamente a ejecutar. De ese compromiso de tramo de ruta con destino a atender la forestación... Quiero aclarar que no se atiende solo la forestación, sino que ayuda al resto de la producción, y al mejorar una red vial, se toma como plan para la forestación, pero contempla todo el tránsito de otras producciones que se dan en la zona. |De este monto, llevamos ejecutado a diciembre del año pasado -me falta el cierre de marzo, según me decía el ingeniero Bilinski, que se hace trimestral-, un 88%. Quiere decir que en este momento, por lo que pudimos ver hoy antes de salir, en lo que hace a la red vial, estaríamos en el entorno del 95% ejecutado.

Con respecto a puentes en la red vial, señalo que no son financiados por UPM, pero estaban acordados en aquel momento. Me refiero a doce puentes, con 1.377 metros lineales de ejecución, y a una inversión de \$ 777.170.780 que, como dije, se habían acordado. A diciembre, teníamos ya ejecutado un 59%. Estimamos que tendremos una cifra similar de un 10% o de un 15% -o quizás algo más, porque la época de verano nos permite avanzar- cuando tengamos el certificado de marzo.

En cuanto a puentes financiados por la partida extraordinaria que la actual Administración negoció con UPM, US\$ 60.000.000 del fideicomiso, se atendía a 38. De esa inversión a ejecutar de US\$ 60.000.000, US\$ 44.000.000 están destinados a puentes y muchos de ellos ya están en ejecución y, como dije, intervenía a 38 puentes. Allí tenemos un avance del 39% a diciembre y estimamos estar hoy cercanos al 50% o 55% a marzo. Esto con respecto a los puentes financiados por UPM.

Quiero dejar claro algo. Como ustedes verán, estos 38 puentes, de acuerdo a los distintos sistemas de contratación para su ejecución, nos marcan una cifra de US\$ 44.000.000; el resto, la diferencia, US\$ 16.000.000 y algo, es lo que se está ejecutando. Se ha acordado con UPM, con la Dirección Nacional de Vialidad y con las partes que la diferencia de los US\$ 60.000.000 va a ser volcada -ya no en puentes porque estos están contemplados- a una ruta específica. En este caso, hemos acordado que sea la Ruta N° 25. O sea que esos US\$ 16.000.000 que nos quedarían disponibles se van a volcar a la construcción o a la recuperación de la Ruta N° 25, que une la Ruta N° 3 como eje hacia el oeste. Detectamos que esta sería la ruta más necesaria para incursionar con estos recursos. Para esa construcción ya se está definiendo la tipología de obra a construir ahí, y va a ser en hormigón tradicional. O sea que ahí vamos a estar cerrando los US\$ 60.000.000 de UPM con esa nueva obra.

Solamente a título de incorporar más información, a los puentes que mencionamos, que son 50 -38 por el nuevo contrato y 12 por el anterior-, se le agregan 74 puentes, que están en ejecución por las PPP y otros por comenzar. Están todas las PPP firmadas, lo que permite pensar que en el período se va a cumplir con los 74 puentes mediante contrato de Participación Público Privada. También, hemos incorporado 12 puentes más, en lo que tiene que ver con acuerdos con los tramos de los concesionarios privados que, como ustedes saben, son los que atienden los peajes. Esto nos permite la posibilidad de incorporar obras mediante el repago a través del cobro de peajes. Teníamos un espacio que nos permitió incluir 12 puentes más por concesión privada. Los tengo discriminados uno por uno, y si ustedes quieren, se los puedo mencionar. Asimismo, otros 52 puentes más están previstos dentro del presupuesto ya establecido.

El total de puentes entre lo que hemos agregado y las concesiones privadas, nos da 188 puentes que se están interviniendo en este período. A eso le debemos agregar 21 puentes más que se están incorporando, por lo cual vamos llegar, en un récord histórico en Uruguay, a intervenir 209 puentes en este período. Esos 21 más están dentro del financiamiento extraordinario que logramos, que se verá reflejado en la próxima rendición

de cuentas, en los contratos de marzo. Estos 21 puentes se van a ver reflejados y van a estar en doble vía en Ruta N° 5, en doble vía en Ruta N° 8 y en Ruta N° 9, hasta Rocha. Ya se están adjudicando las licitaciones este mes y el que viene. Como ustedes sabrán, se licitaron en diciembre y se abrieron en febrero. El equipo de adjudicación está trabajando para empezar a adjudicar antes de fines de abril los primeros tramos y durante el mes de mayo, la totalidad.

Ese nuevo financiamiento que se logra a través de un subsidio extraordinario y, a su vez, nos permite concretar estas aspiraciones que habían quedado en la mira -como son las doble vías que menciono- lleva a acompañar puentes. Si uno mira la Ruta N° 5, tenemos los puentes de Paso Pache, de Santa Lucía... Los tenemos uno por uno para que puedan verlos claramente, y también la estimación. Por lo que hemos visto de la apertura de las licitaciones, nos alegra mucho que ninguna de esas ofertas estaría superando lo previsto en los presupuestos estimados por el equipo técnico de la Dirección Nacional de Vialidad; es decir, el precio escritorio que definimos nosotros, que es el precio estimado. Eso nos hace pensar que en caso de adjudicarse a las mejores ofertas, si no hay ninguna incompatibilidad o ningún incumplimiento de lo que dice el pliego, posiblemente ahí también nos genere algún oxígeno que nos permita concretar alguna obra de lo ya definido. Pero, en principio, va por ahí.

Para que quede claro, de los 156 puentes que habíamos anunciado -ya que el diputado Fernández me sigue en la prensa-, voy a decir que van a ser 209 los que vamos a tener para construir finalmente. Lo digo acá para que se sepa y como primicia.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ (Marcelo).**- En sintonía con la preocupación que manifestaba el diputado Lereté, voy a hacer algo que habitualmente no solemos hacer, que es plantear la situación de nuestro departamento.

La consulta refiere al anuncio de la nueva obra sobre la Ruta N° 5. Hay allí proyectada una inversión de casi US\$ 300.000.000. No fue incluida inicialmente -y hacia ese objetivo va mi planteo- la situación del intercambiador en la entrada o al ingreso a la ciudad de Canelones. Se trata de una obra que estaba planteada en términos de los US\$ 2.000.000, US\$ 3.000.000. Parece por lo menos llamativo que la situación, que además resuelve un problema vial importante y también alguno en materia de ingeniería hidráulica, no fuera considerada en un proyecto tan ambicioso y necesario para el país y, en particular, para el departamento. La pregunta es muy concreta.

Además, quiero hacer una mención a consideraciones que hacía el ministro sobre las obras innecesarias o mal proyectadas. Es cierto, el país tiene ejemplos paradigmáticos de esa situación. Tengo bien presente el puente sobre el kilómetro 329, en la Ruta N° 6: una obra faraónica que nunca fue utilizada.

Por lo tanto, creo que es necesario en este sentido ser muy autocrítico sobre los procesos en materia de inversión vial y, fundamentalmente, tener claro que los procesos en materia de desarrollo de infraestructura no se logran en un período de gobierno; son el resultado de una política de Estado; son el resultado de la acumulación de gestiones. Naturalmente, celebramos que en este período muchas de las obras que ya estaban planificadas y hasta llamadas a licitación en el período anterior hoy se concreten, como es el caso de la Ruta N° 6 e, inclusive, de la Ruta N° 15, entre Rocha y La Paloma.

Por lo tanto, ese era el planteo que quería realizar; concretamente, quería conocer la situación del intercambiador en la ciudad de Canelones.

**SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).**- Todos quienes estamos acá, por lo menos los integrantes de la oposición, deseamos que se pueda aumentar, y en mucho, lo que hicieron los gobiernos anteriores en materia de infraestructura vial, porque beneficia

a la producción de nuestro país, genera trabajo, mano de obra, desarrollo en el interior profundo. Así que en eso creo que estamos todos de acuerdo. Y bienvenidos son los anuncios que se han hecho de ese número tan importante de nuevos puentes o de refuerzo de la infraestructura que hoy tenemos.

Sería para otro momento hacer comentarios sobre algunas apreciaciones que me parece que no está bien que se planteen en esta Comisión, porque el tono que hay en ella siempre ha sido el mismo: de trabajo, de intercambio y de mucho respeto, no de generar polémicas con temas que además no tienen nada que ver en este ámbito.

Con respecto a las rutas, quisiera saber cuándo se estaría empezando a desarrollar el trabajo en ellas. Se imaginarán que las preguntas que tengo tienen que ver con mi departamento o con las cercanías a él

En primer lugar, en lo que refiere a la Ruta N° 5, me gustaría saber en qué estado de situación están los diferentes llamados que se hicieron. Sé que precisar fechas es complejo, pero me gustaría tener alguna posible estimación del comienzo de obras que son tan necesarias y requeridas por los ciudadanos de Durazno, de Florida, de Canelones y de Montevideo.

Con respecto a la doble vía de la Ruta N° 9, en el departamento de Rocha, también me gustaría saber en qué situación está, si ya está el proyecto, si ya está la licitación, si se estaría comenzando en el segundo semestre de este año esa obra tan importante para el este de nuestro país.

En cuanto a la Ruta N° 6 -ya que la mencionó el diputado Fernández- y al puente del kilómetro 329 -lo hemos conversado en varias oportunidades en nuestro departamento con el ministro-, la última información que manejamos a través de lo que el ministro manifestó es que estaba a punto de hacerse el llamado o estaba en el proceso de proyecto el tramo de Casa Sainz hasta el puente del kilómetro 329; inclusive, había dicho hasta la Ruta N° 26.

La Ruta N° 19, entre Casa Sainz y Cerro Chato, fue una de las preocupaciones que le planteaban al ministro en enero o febrero -no recuerdo bien- cuando estuvo en nuestro departamento, en nuestra ciudad. Es una situación que se viene dando y que se complejiza cuando tenemos precipitaciones tan importantes como las que se han dado últimamente.

Como lo dije la otra vez, si no llego a hacer mención al puente ferroviario sobre el río Yi en nuestra ciudad, no puedo entrar más a mi departamento. Me gustaría saber cuáles son las proyecciones. Sabemos que ayer tuvo una reunión con el intendente y con ediles de la comisión de obras de la Junta Departamental de Durazno relacionada a un situación que se viene dando, donde va a estar la trinchera de la calle Zorrilla. Allí había una preocupación de los vecinos por el tema de las expropiaciones, y quisiera saber en qué etapa está. Tenemos conocimiento de que la mayoría estaría resuelta, pero quedaría todavía algún pequeño problema a solucionar.

En lo que tiene que ver con la fecha que el ministro manejó del puente sobre el río Yi en Ruta N° 5, por lo que sabemos extraoficialmente, no se estaría dando el anuncio que hizo la empresa para fines de abril; se estaría haciendo para mayo o junio. Quería manifestarle esa preocupación porque se dan esos cortes importantes en la ruta, sobre todo cuando crece el puente viejo de nuestra ciudad.

En cuanto a la doble vía de la Ruta N° 1, en lo que tiene que ver con la llegada a Colonia, quisiera saber si ya hay un preproyecto o proyecto, porque eso se ha venido trabajando desde hace tiempo. Inclusive, el diputado Viera tuvo contacto con el ex

ministro Heber e intercambiaron información. Además, hubo una propuesta planteada por los vecinos del lugar. Me gustaría saber si hay alguna información sobre eso.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Para responder sobre el intercambiador, le voy a ceder el uso de la palabra al director de Vialidad o al ingeniero Bilinski.

Tengo entendido que el tema de la doble vía de la Ruta Nº 5 contemplaba todo lo que tiene que ver con eso; ahora lo vamos a confirmar bien.

Comparto la visión del señor diputado Tierno. Pido las disculpas del caso si nos salimos un poco de tema y de tono. Cuando me tocan un tema de informalidad de US\$ 127.000.000 y me lo comparan con liceos y con clínicas, no tengo más remedio que responder. No es mi intención ni mi forma de proceder. Entiéndanme que lo comparto, y si las reglas de juego cambian para adelante, nos vamos a adaptar a ellas, como nos gustaría, que es trabajar más en las cosas que nos interesa y no entrar en estas discusiones. Estoy a la orden para trabajar de esa manera, porque creo que no va a ser ni la primera ni la última vez que estaremos por acá.

Con respecto a obras que hemos manifestado que no tuvieron un estudio quizás adecuado, quiero dejar claro que no lo tildo de mala intención. Cuando se hace una obra quizás puede no haber un análisis en profundidad sobre qué impacto puede tener posteriormente. Hemos visto que hay obras que se hicieron, en las que el Estado uruguayo invirtió, que duraron muy poco o nada o que no se pudieron inaugurar como consecuencia de que no hubo un proyecto y un análisis adecuados. Distinto es el puente del kilómetro 329, que fue una obra que se hizo y que ahora este gobierno va a dar continuidad para que la Ruta Nº 6 sea una red vial más, como la debió tener quizás antes el Uruguay, de norte a sur; va a conectar ese puente que estuvo hecho en su momento y que después no hubo definición política, ni por los gobiernos del Partido Colorado ni del Frente Amplio, para realizarla. Nosotros la estamos realizando porque hay algo que es importante que tengamos presente. Esta Administración, después de que asumió, ha analizado y entendido necesario que en el país las rutas no se midan por la posible rentabilidad posterior. Queremos rutas pensadas para el desarrollo del país, más allá de si son rentables o no. Lo digo porque no se habla de esto.

Ustedes ven que estamos haciendo intervenciones en rutas que quizás nadie pensaba que se pudieran dar. Por ejemplo, la unión de la Ruta Nº 20, entre la Ruta Nº 5 y la Ruta Nº 3, donde estamos uniendo una ruta cortada. También, la Ruta Nº 4, en la que hemos intervenido y lo vamos a seguir haciendo; la Ruta Nº 43, que ahora va a quedar conectada hacia La Paloma, Durazno.

Se preguntarán si es lo políticamente correcto o lo más conveniente. Lo políticamente correcto, si lo miro desde el punto de vista electoral, digo que no. Lo conveniente, sí, porque un país tiene que pensar en rutas de desarrollo, más allá de la conveniencia o la rentabilidad política que pueda tener una ruta. Por eso es que se está dando esto; por eso es que estamos trabajando hoy en unir lo que es la PPP de la Ruta Nº 14, que terminaba en Lascano; la vamos a llevar hasta la Ruta Nº 9 y la vamos a ver en este período, producto también de un recurso extraordinario que logramos para que esto sucediera. Digo esto como una imagen general, porque me parece que el país necesitaba rutas transversales. En su gran mayoría, las rutas primarias son norte- sur. Si uno mira de la Ruta Nº 5 a la Ruta Nº 3, teníamos la Ruta Nº 26 y la Ruta Nº 14. Ahora, estamos incorporando la Ruta Nº 20. ¿Qué sucede con esto? Que son rutas que no se utilizan, porque no existían o estaban en malas condiciones. Jerarquizarlas significa un mejor confort, una mayor seguridad y un ahorro del transporte; por consiguiente, una mejor rentabilidad de la producción nacional y de todo lo que tiene que ver con no utilizar

distancias largas como consecuencia de que no hay red vial adecuada con distancias más cortas. Eso se va a seguir dando y lo vamos a seguir viendo; la Ruta N° 14, en su extensión, como en otros casos. Se trata de obras que ya habían sido pensadas por el gobierno anterior y que estaban en *stand by*. Ustedes saben que yo firmé dos de las PPP que venían del gobierno anterior, como la Ruta N° 6 en el primer tramo y la Ruta N° 14 para cerrar el Circuito 5 y el Circuito 6. No soy de los que vengo a refundar nada. Simplemente lo que me parece que está bien -dentro del imaginario de lo que entiendo debe suceder en la red vial, porque es una preocupación que siempre tuve- ayuda y complementa.

Con respecto a lo del intercambiador, sería bueno que lo respondiera otra persona; son ellos los que estuvieron en el proyecto.

**SEÑOR BILINSKY (Carlos).**- Para dar respuesta a la inquietud sobre el intercambiador de Canelones es una obra muy importante, porque es necesaria para poder realizar la doble vía de la Ruta N° 5 en ese tramo.

Asimismo, es muy importante, porque es necesario habilitar al ferrocarril que pasa por abajo, también en doble vía; en esa zona el ferrocarril requiere doble vía. Esa obra está prevista. Es un proyecto complejo, cuyo costo va a rondar los US\$ 10.000.000. Ya está en trámite su contrato en el Tribunal de Cuentas y se está a la espera de su informe positivo.

Eso es lo que puedo comentar en general.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Está contemplado, por eso me llamó la atención. Nunca sacamos nada que fuera tema de seguridad, que me parece que es lo que todos tenemos presente.

¿Por qué quizás no esté en un pliego licitatorio? Porque el primer tramo de la Ruta N° 5 no es un proyecto que se va a ejecutar con licitaciones nuevas; es una ampliación del contrato de concesión del peaje de la Ruta N° 5. Eso lo presentó la empresa Hernández y González y lo analizó Vialidad; ahora está en el Tribunal y, obviamente, se va a conocer. Es más: una vez que cumpla con todas las formalidades, la intención es juntarnos -se lo comenté al intendente Orsi-, ver todo y quizás ahí podamos evacuar las consultas correspondientes. Además, es una contratación que podría sufrir alguna modificación si fuera necesario, si así se entendiera desde el punto de vista técnico y práctico en el lugar.

Con respecto a las preguntas del señor diputado Tierno, que son varias, puedo decir que en la Ruta N° 5, en el primer tramo, como dije, está la concesión. El segundo tramo, que fue el primero que abrimos, está en vías de adjudicación. El tercer tramo está en vías de adjudicación y el cuarto tramo está en ejecución.

En cuanto a las fechas: si nosotros adjudicamos entre abril y mayo -como dijimos-, es nuestra aspiración comenzar estas obras antes de fin de año, sí o sí, porque hay un compromiso del Ministerio de ejecutarlas en este período. O sea que para adjudicar -mientras se da el proceso del Tribunal y todos los trámites correspondientes- tendríamos que empezar en el segundo semestre, lo antes posible, cuando se termine todo el trámite.

No sabemos qué problemas podrían surgir. Si en la adjudicación se presenta algún recurso, alguna dificultad, esos son temas que escapan a nosotros, pero dentro del trámite normal, el objetivo del Ministerio es adjudicar entre abril y mayo los dos tramos faltantes. Eso con respecto a la Ruta N° 5.

En cuanto a la Ruta N° 9, también se abrió la licitación de Pan de Azúcar a Rocha en 101 o 102 kilómetros. También está en la comisión de adjudicaciones, que está medio

sobrecargada, pero le hemos incorporado técnicos para que no tengamos dificultad en cuanto a los tiempos. Y también en paralelo está trabajando el Ministerio de Economía y Finanzas, la OPP y la Corporación analizando los temas económicos y nosotros la parte de ingeniería para adjudicar sin dificultad en cuanto al cumplimiento de los pliegos. Eso en mayo también lo vamos a tener adjudicado, porque se va a dar todo. Estas licitaciones que hicimos en diciembre y se abrieron en febrero y marzo, se van a adjudicar todas entre abril y mayo, por razones obvias: tenemos que terminarlas.

**SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).**- ¿Bajo la modalidad de contratos Crema?

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- El pliego de los contratos Crema y de los dos tramos intermedios de la Ruta N° 5.

Después tenemos la Ruta N° 1. Para cerrar el proyecto, mañana el ingeniero Ceiter va a ir a Colonia para ver algunos temas de trazado y de posibles situaciones que se puedan plantear por el tema de si hay que replantar las palmeras. El asunto es que hay que salvarlas, por supuesto. Son detalles que van quedando. Creo que también sobre fines de abril por lo menos deberíamos terminar el proyecto para hacer el pliego y licitar en el mes de mayo, que es nuestra intención. Esa obra es más chica. Estimamos que va a estar comenzando el año próximo y no antes, por el proceso que se estaría dando, pero igual llegaríamos dentro del período, porque es una obra más corta, salvo que tengamos alguna dificultad de proyecto. En principio, creo que no deberíamos tenerlas, porque hay que hacer un trazado seguro. Son pocos kilómetros, pero hay que hacer algunas modificaciones. Ahí tenemos el tema de las palmeras que nos está complicando. Hay un grupo específico que se contrató para eso, que está trabajando también con el tema de las expropiaciones y otros que tienen que ver con esa faja que necesitamos para dar continuidad hasta Colonia en la doble vía.

Con respecto a la Ruta N° 19, ahí tenemos una IP tramitada, lo que quiere decir que ya podemos elaborar el pliego. Vamos a ponernos como meta inaugurar el pliego en este primer semestre y llamar y adjudicar en el segundo semestre. Sin duda, esa obra va a requerir una mejora de calidad del pavimento; hay que adecuarlo, porque va a ser una ruta que tendrá un cambio sustancial de tránsito al habilitar la Ruta N° 6 al norte. Por eso es que la vimos conveniente incorporar en esta etapa.

Con respecto a la Ruta N° 6, se abrieron los dos primeros tramos de Casa Sainz hasta el puente en el kilómetro 329 al sur y tengo entendido que no hay dificultad ninguna. Por suerte, hay muchas ofertas, pero en principio la comisión ha dicho que no... También están para adjudicarse. Esas quizás se puedan adjudicar antes por lo que habíamos hablado, porque es un trabajo diferente. O sea que estaríamos adjudicándolas también entre abril y mayo. También se estarán ejecutando en el segundo semestre. Por suerte, la gran mayoría de las empresas que se han presentado son nacionales, salvo algunas consorciadas, pero siempre hay una pata nacional en todas ellas. Todas son buenas propuestas.

No lo mencioné, pero para la Ruta N° 9 se presentaron dos consorcios muy importantes de empresas uruguayas consorciadas para poder concretar la obra en el tiempo que lo pedíamos. Eso va a llevar a que haya más de una empresa trabajando, una en el puente, otra en tramos, así que venimos conformes con el procedimiento que hemos podido encaminar.

Con respecto al puente ferroviario, lo que habíamos dicho es que lo que se estaría cambiando del tramo original a un tramo nuevo serían los tramos en están en el agua, más que nada por razones de seguridad. El resto, de acuerdo a lo que está en el contrato

original, le hemos transmitido a la empresa que tienen que readecuarlo a la carga que va a soportar y que eso va a sufrir modificaciones, pero en el mismo puente; no es un recambio. Eso es lo que tenemos. Ya lo hemos transmitido a la empresa y a las autoridades de Durazno y mantenemos la misma posición al respecto.

Estimo que el cambio de los tres tramos del agua se esté dando ahora en primavera. Pensábamos hacerlo este verano, pero no nos dieron los tiempos, porque además creo que en forma adecuada la Intendencia y los ediles tienen la anuencia en la Junta para el recambio de esos tres tramos. Es bueno que así sea, porque de alguna manera el gobierno departamental en su conjunto tiene que tener un aval y nosotros la tranquilidad de que el destino de esos tres tramos lo va a marcar -así lo acordaron- la Intendencia y la Junta. Van a quedar en Durazno; no se van a destruir. Son los mismos tramos que van a estar reubicados en lugares que así lo entiendan conveniente. Por lo que escuché decir ayer a los ediles, tenían propuestas encima de la mesa. Así que lo que se saque del puente de Durazno, que son los tres tramos del agua, van a quedar allí; no se van a retirar de ahí ni se van a destruir.

Con respecto a la calle Zorrilla, ayer tuvimos una reunión por Zoom con los propietarios, con los que aún no habíamos podido acordar un valor de expropiación, de acuerdo a lo que está establecido en la norma, que es el valor catastral más el porcentaje que te habilita y algún posible daño y perjuicio, y logramos resolver la mayoría. Quedan dos padrones a resolver.

El próximo viernes va a estar yendo al lugar el doctor Bianchi con el director de Vialidad, porque ahí los mismos propietarios plantearon la posibilidad de buscar una solución entre los dos. Quizás podría solucionar alguna expropiación parcial que podría servir, a su vez, de estacionamiento. Como lo plantearon ayer, van a ir el viernes a ver si podemos resolver ese tema. Serían los últimos dos casos.

En el resto, de acuerdo a la normativa, se llegó a los números que habilita la legislación vigente para poder pagar sin dificultad alguna, sin tener que acudir a nada extraordinario, que no lo vamos a hacer. Queremos que se cumpla con lo que está establecido en la ley. En ese aspecto, se ha llegado a un entendimiento.

Con respecto al puente del Yi, el compromiso asumido en la Intendencia de Durazno con las dos empresas y con las autoridades locales era a fines de abril, y yo lo mantengo. Si no se cumple, vamos a tener que buscar a los responsables. En esto, mantengo la misma fecha. En aquel momento, incorporamos un nuevo turno y ayer estuve con la empresa y no me dijeron lo contrario. Me dijeron que quizás en algún tramo del puente tengan que seguir trabajando abajo. Y lo que sí quedaría para después del 30 de abril son los accesos, como estaba previsto. Espero que no. Argumentos de lluvia ni de cosas raras no ha habido, así que yo mantengo lo mismo. En esto es como con la Ruta Interbalnearia; las empresas decían que llegaban o que no llegaban. Llegaron. Esperemos que pase lo mismo. Y si no, tiraremos la oreja a quién corresponda.

**SEÑOR REPRESENTANTE CARDOSO (Germán).**- Quería aprovechar la oportunidad, ya que se está consultando sobre varias rutas al equipo del Ministerio, para consultar lo siguiente.

Es sabido que ya está en ejecución -dando cumplimiento a un compromiso asumido en la campaña electoral- el puente Charqueada- Cebollatí. Evidentemente, esto va a aumentar el flujo de tránsito en esa interconectividad entre dos departamentos, que son Treinta y Tres y Rocha, y la salida directa hacia la frontera de Chuy. Mi pregunta es cuál es la previsibilidad en el mantenimiento de esas rutas, que están en bastantes malas condiciones, sobre todo la Ruta Nº 17, que va de Treinta y Tres hasta Charqueada, que

tiene un pavimento absolutamente gastado, viejo, remendado, con varios baches. Y, por supuesto, también la interconexión del lado del departamento de Rocha, Cebollatí; las Rutas N° 15 y N° 19. El señor ministro hacía referencia a la obra en la Ruta N° 19, que tampoco está en un estado aceptable o apropiado para soportar, a futuro, un incremento del flujo de tránsito de las características que implicaría el desarrollo de esta zona.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Coincido con el señor diputado Cardoso en que, sin duda, las obras de cumplimiento de una obra muy anhelada como es el puente Charqueada después trae otros componentes que generan la tensión en algunas rutas que, precisamente, llegan a estos puentes. Algunos de los tramos están incorporados en la ampliación de la misma obra del puente, en una extensión de 7 u 8 kilómetros, si mal no recuerdo. En cuanto a otros tramos, tenemos conversaciones con las intendencias del lugar, porque hay algunos compartidos. No son todos de jurisdicción nacional y vamos a llegar a algún acuerdo entre las partes, en el que de repente intervengamos en conjunto y podamos pasar a la red vial nacional. Creo que vamos a tener que trabajar en eso.

Como dije, tengo algún resto de estas licitaciones que están pensadas para contemplar esa preocupación que analizaremos en conjunto. Creo que hay rutas que son de característica nacional y que hoy están en jurisdicción departamental, algunas de las cuales deberemos volver a asumir desde el Ministerio como, por ejemplo, la Ruta N° 14. Desde Lascano, el primer tramo, si uno va hacia la Ruta N° 9, hay un tramo que es departamental y otro nacional. Cuando fui a verlo, no entendía mucho, porque es la misma ruta. Uno pasaba por un mantenimiento diferente -no digo mejor ni peor; digo un "mantenimiento diferente"- en un trazado y del otro lado veíamos un mantenimiento bastante empeorado. Pregunto: "¿Qué pasó?", y ahí me entero de que esa ruta tiene más o menos la mitad o una parte de jurisdicción nacional y otra departamental. La idea es hacer la obra del Ministerio y, de alguna manera, regularizar esa situación y que pase de vuelta a la órbita nacional. Es de los aportes que el gobierno nacional está dando en muchos departamentos con obras que, de alguna manera, van a ayudar a disminuir los costos de mantenimiento de la red vial departamental, ya que sabemos que a las Intendencias muchas veces se les hace complicado. Pasa en casi todos los departamentos. Este no es un tema puntual, pero lo tenemos encima de la mesa, diputado. Pierda cuidado, porque cuando fuimos a Charqueada...

(Diálogos)

—Los ahorros los estamos generando si es que se adjudican todas estas obras y hay alguna disminución de los precios estimados. Uno de los objetivos es ese.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Ya tratamos todos los temas planteados y algunos cuantos más.

**SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).-** He seguido con mucha atención la intervención y el desarrollo de esta Comisión. Sinceramente, no quería terminar sin hacer una brevísima reflexión al señor ministro, al señor subsecretario y a todos los jefes.

Quiero felicitar el desarrollo de la Comisión. La verdad es que toda la información específica y microscópica que se nos ha dado a los integrantes de la Comisión me genera una enorme satisfacción. Agradezco la delicadeza y la gentileza del señor ministro por darnos una primicia en cuanto al tema referido al telepeaje.

Solo quería hacer mención a esta circunstancia y agradecer nuevamente a toda la delegación.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Consultamos a los señores diputados si tienen alguna pregunta más. Nos responden que no.

Despedimos a la delegación y agradecemos por el tiempo que nos dedicaron en este paréntesis que hacen dentro de sus responsabilidades de gobierno y de gestión, que es venir a este ámbito plural para responder de la mejor manera posible -podemos tener la prueba en la versión taquigráfica- a todas las inquietudes presentadas por el oficialismo y por la oposición. Algunos quedan más conformes y otros menos, pero en reglas generales podemos decir que sí.

(Se retira de sala el señor ministro de Transporte y Obras Públicas y autoridades de esa Secretaría de Estado)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—Previo a dar el cierre a la reunión de la Comisión, informo que se está proyectando la salida al interior del país. Tenemos dos propuestas sobre la mesa. Una fue realizada con anterioridad, que es la visita a todo lo que tenga que ver con la obra del ferrocarril central. A esto se agrega la propuesta de una visita al litoral, particularmente al departamento de Salto y a las distintas obras que tienen que ver con esta Comisión.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠