



735-26

Junta Departamental de Río Negro



Oficio 878/VI/2026

Fray Bentos, 17 de junio de 2026

Sr. Presidente del Congreso Nacional de Ediles

Aparicio Duarte

MONTEVIDEO

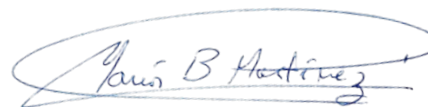
De nuestra mayor consideración:

La Junta Departamental de Río Negro, en sesión de fecha 12/6/2026, consideró un planteamiento presentado por el señor Edil Marcelo Casaretto relacionado con situación de camioneros autoconvocados de pequeñas y medianas empresas, afectados por la implementación de la guía electrónica de transporte de carga.

En tal sentido, esta Corporación resolvió remitir copia de la versión taquigráfica de las palabras vertidas en Sala por el mencionado Edil al Congreso Nacional de Ediles a los efectos de que tome conocimiento de la problemática planteada.

Sin otro particular, hacemos propicia la ocasión para saludar a usted muy atentamente.


Rosanna Ojeda
Subsecretaria


María Beatriz Martínez
Presidenta



nd



Junta Departamental de Río Negro



Fray Bentos



Copia de versión taquigráfica de palabras vertidas en Sala, en sesión ordinaria de la Corporación de fecha 12/6/2026.

13. Señor Marcelo Casaretto. Solicita considerar en Sala situación de camioneros autoconvocados de pequeñas y medianas empresas, afectados por la implementación de la Guía Eléctrica de transporte de carga.
(Exp. 5505)

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Edil Casaretto.

SR. MARCELO CASARETTO. Gracias, señora Presidenta.
Solicito tratamiento sobre tablas.

SRA. PRESIDENTA. Consideramos la solicitud del señor Edil.
(Se vota).
Afirmativa. 27.

Tiene la palabra, señor Edil.

SR. MARCELO CASARETTO. Gracias, señora Presidenta.

En reunión mantenida en la ciudad de Young con camioneros autoconvocados de pequeñas y medianas empresas, los que serán afectados por la Guía Electrónica de Transporte de Carga... Documento digital exigido para amparar el transporte terrestre que registra la trazabilidad y controla el peso de los vehículos, que se gestiona mediante una plataforma web y una aplicación móvil. Por el momento no se está utilizando, pero se viene la obligatoriedad. Incluye datos del vehículo, detalles de origen y destino y de la naturaleza de la carga. Se gestiona mediante identidad digital exigiendo aplicaciones para Android y para iPhone. Considero que es un control sobre la gente.

El sistema asocia los datos de la guía por el sistema satelital GPS para saber todos los movimientos y la hoja de ruta en tiempo real.

La tecnología de pesaje inteligente en rutas nacionales...; para esto no se necesita la guía electrónica. Actualmente hay 32 balanzas fijas en distintas rutas nacionales equipadas con sistemas de última generación, por lo cual tampoco se necesita la guía electrónica para su control. Se sumarán pórticos inteligentes capaces de identificar vehículos y verificar que circulen en condiciones reglamentarias; tampoco para su control se necesita la guía electrónica. Esta tecnología permite evaluar el vehículo mientras circula; no se necesita la guía electrónica para su control. Sistema de pesaje móvil, se distribuye en forma estratégica; no necesita la guía electrónica para su control.

Todo va a traer mayor desocupación, especialmente para el departamento de Río Negro. Hay camioneros a los que se les hace imposible el manejo de celulares y a veces no tienen Internet en los campos; no pueden hacer el trabajo bien. El tiempo de

ld/lp/tm/nr

1



Junta Departamental de Río Negro



Fray Bentos



la guía supera en algunos casos los 20 minutos; hay gente que ya la está haciendo y supera ese tiempo, imagínense cuánto puede demorar un camionero para hacer todo este trámite.

Por el momento se dice que es sin costo, pero siempre hay costo, el camionero siempre tiene costo. Un camión chico es el que va a desaparecer primero.

Podría leer el Decreto 348/017 de la guía electrónica de transporte y su control de carga, lo que fundamenta todo esto, pero si el Cuerpo me acompaña me gustaría pasar el tema a la Comisión de Desarrollo para que pueda invitar ya sea a la gente, a los autoconvocados que están a favor de sacar la guía electrónica, o a los empresarios que están a favor de esta, e inclusive invitar al Ministerio de Transporte para que nos dé su versión sobre este tema.

Esa sería mi moción, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA. Gracias, señor Edil.

Tiene la palabra la señora Edila Paraduja.

SRA. NANCY PARADUJA. Gracias, señora Presidenta.

Creo que a esta altura ya es público que estuve en rutas 2 y 24 conversando con las personas afectadas por esto. (ld)/

Luego de tener una conversación con ellos –cada uno con sus impresiones– me vine con un sabor muy amargo porque de tanto que queremos hacer bien las cosas nos olvidamos de que detrás de ese movimiento de mercaderías y de todas las buenas ideas que tenemos hay seres humanos, hay gente que *no sabe* manejar Internet, nos guste o no nos guste. Podemos hablar de todos los programas que han puesto en marcha los gobiernos, pero hay gente del campo que *no sabe* manejar un celular. Y a eso lo tenemos que entender, tenemos que ser empáticos.

Días pasados fui a Grecco por cuestiones de la Junta Departamental y estuve casi todo el día sin señal. Yo me pregunto cómo va a hacer el chofer de un camión o de un flete para acceder al sistema con *su* celular, porque no están obligados a tener un celular de última generación, tienen para lo que les da el bolsillo. Ya de pique el Internet en este país aún no ha alcanzado la excelencia... Por favor... La excelencia que debe tener para poder implementar estas cosas. Pensemos un poquito en el otro. Dejemos de mirar siempre hacia adentro, lo que me pasa a mí. Hay que pensar en el otro.

Pero no solo eso, señora Presidenta, no solo que no hay internet de calidad, que hay personas que no saben manejar un celular así, que simplemente lo usan para recibir llamadas o llamar... Hace poco presenté aquí un tema referido a la oficina de Algorta –usted lo recordará–, una señora y después un señor mayor me lo pidieron: «Yo no tengo correo, yo no sé manejar esas cosas»... Ochenta y dos años..., todo lo que quería era vender una vaca.

Volviendo al tema de la guía electrónica no sé si los aquí presentes, mis colegas, saben de algunas cosas que suceden, de algunas desigualdades que hay. Por ejemplo, las empresas de camiones que trabajan para las forestales, para las multinacionales,

ld/lp/tm/nr

2



tienen un beneficio en los seguros, y no es menor, es un 60 %, pero fuera cual fuera no es el mismo que tiene el vecino que posee uno o dos camiones para sostener a su familia. Y también hay una diferencia en el precio del gasoil porque para las grandes empresas tiene un descuento de \$ 4 y mi vecino de la colonia Tomás Berreta con el que estuve hablando no lo tiene, y ni qué hablar de que la microempresa –como le llamamos cuando es una familia– no posee esos descuentos ni beneficio alguno...

(Interrupción).

No. No estoy fuera de tema. Cuando usted me termine de escuchar puede decirlo. Señora Presidenta, no estoy fuera de tema. Voy a llegar al tema porque...

(Dialogados).

SRA. PRESIDENTA. ¡Por favor!

SRA. NANCY PARADUJA. No puede estar hablando así cuando yo estoy en el uso de la palabra.

SRA. PRESIDENTA. Por favor, tratemos de...

SRA. NANCY PARADUJA. Sí. Estoy en el tema.

SRA. PRESIDENTA. Evitemos los dialogados y centrémonos en el tema de la guía electrónica.

SRA. NANCY PARADUJA. Claro. Estoy de acuerdo con usted.

Yo estaba explicando lo que me dijeron allí, así que no estoy fuera de tema.

Lo demás que voy a decir, aparte de las vicisitudes que están pasando esas personas... Porque no estoy fuera de tema ya que esas personas que están en las rutas 2 y 24 están reclamando sus derechos. Sus derechos de ponerle el hombro a este país desde su pequeño lugar. Tienen uno o dos camiones, no tienen una flota.

Hay que ir al corte y conversar con ellos y verán, señora Presidenta, que no me voy de tema.

Otra cosa. Me mostraron la aplicación, cómo es, cómo funciona. Es muy fácil para una persona que tiene conocimiento, pero para los que no saben no es nada fácil. No solo eso, señora Presidenta, la aplicación demora en completarse aproximadamente 20 minutos –me la mostraron–. Ese tiempo que demora el camionero llenando la aplicación es tiempo que pierde de rodar en la ruta con la mercadería; eso tampoco se pensó. Y no solo eso, voy a repetir lo que me manifestaron quienes estaban en el corte: no va a pasar solo eso con la carga de arroz, de soja, etcétera, también esa guía va a ser obligatoria para el fletero común. O sea, si yo mañana quiero enviarle de regalo



unos muebles también va a haber que llenar la guía. Y eso no es nada, voy a tener que aceptar que se haga el traslado, me va a llegar una notificación de que yo acepto.

Pienso que las ideas son muy buenas, pero hay que ver si realmente van a llegar a un bien general y no a un bien particular, a un pequeño grupo de beneficiarios. Reitero: por más que usted y todos me digan que hay muchos cursos y talleres para aprender a manejar las redes la gente de campo no tiene tiempo para asistir. No tienen –no tienen–. Otra cosa que quizás también debemos tener en cuenta cuando se implementan o se quieren implementar estas cosas es que si los camioneros, los fleteros, no van a buscar el alimento al campo nosotros no comemos. No vamos a comer. Vamos a tener más problemas todavía.

Me hubiese gustado que fuera más estudiado, que este control pudiera llegar... En una parte estoy de acuerdo: es para no evadir impuestos. Pero ¿sabe qué pasa? El que más paga los impuestos es mi vecino de la colonia porque quiere seguir trabajando. Entonces ¿sabe qué hace? Se fija el vencimiento y dice: «Mañana tengo que pagar». Ese es al que nunca hay que correr porque es el que va a ir a pagar en fecha.

Dicho todo esto, señora Presidenta, en esta Sala solo voy a manifestar un deseo: que por favor se piense un poco más en aquel que se sacrifica y que compra un camión a plazos, a crédito y hace un sacrificio bárbaro para poder pagarlo.

Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Gracias, señora Edila.

Tiene la palabra, señor Edil Milesi.

SR. SERGIO MILESI. Gracias, señora Presidenta.

Indudablemente que este tema es de público conocimiento, ha generado muchas repercusiones a lo largo y ancho de todo el país, pero no es una situación aislada. Quizás las reacciones que se están dando ahora no se dieron en otro momento.

En realidad este tema comienza en el año 2001. Vaya si habrá habido tiempo de estudiarlo. La aprobación de la implementación de la guía de carga en este país se dio en el año 2001 con la votación del Presupuesto, estaba incluida dentro del Presupuesto del Ejercicio 2000-2005. Después hubo algún decreto reglamentario a lo largo del tiempo. Pasó el tiempo, no pasaba nada. Seguía pasando el tiempo, no pasaba nada. Supongo que las autoridades de turno estarían evaluando, estudiando, analizando de qué manera implementarlo. En el año 2018 se implementa el Sitrack, comenzó a funcionar sobre fines de 2018-2019, pero con el cambio de gobierno..., el gobierno entrante entiende que no era ese el sistema e intenta establecer otro. El Sitrack pasa a ser Sigeflot (Sistema de Gestión de Flotas), que también durante un período de gobierno se estuvo estudiando, se anunció y tampoco se aplicó. (lp)/

Entonces, a lo largo del tiempo ha habido varios intentos de querer aplicarlo y obviamente algo sucedía o en realidad en otros momentos donde se comenzó a aplicar evidentemente no tuvo la continuidad ni tampoco se planteó en términos de decir: «bueno, si no era ese, mejorar lo que se había comenzado a hacer». Porque la



Junta Departamental de Río Negro



Fray Bentos



alternativa era establecer otro sistema que después, de hecho, no se aplicó. Ahora se vuelve con el tema. Pero –insisto– esta idea no empezó recién, comenzó en 2001.

Evidentemente, dificultades ha habido. Evidentemente, negativas ha habido. Evidentemente, presiones ha habido. Evidentemente, han pasado cosas a lo largo de 25 años, porque si en nuestro país no hemos sido capaces de echar a andar algo que aprobamos hace 25 años y estamos de amague en amague, indudablemente hay determinados intereses que no quieren que esto suceda. Acá no estamos inventando nada.

Ahora bien, lo que no podemos hacer es futurología y entrar a plantearnos qué puede llegar a pasar o qué cosas pueden entorpecer la aplicación de este sistema porque en realidad se está en un proceso de análisis, de intercambio, de reuniones, de instancia también. Esto es de público conocimiento. Tanto las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas como la propia intergremial del transporte de carga así lo han expresado. El Sutcra también lo ha expresado. Ha habido documentos que son de público conocimiento que han evidenciado determinados puntos sobre lo que se viene trabajando y la voluntad de seguir haciéndolo en aras de intentar solucionar aquellos aspectos que pueden complicar la operativa de este sistema.

No es más que eso. No es más que eso: la voluntad de querer solucionar los aspectos que se han planteado como dificultosos y que, en definitiva, han llevado a que la obligatoriedad aún no se haya aplicado, que se haya postergado. Desde fines del año pasado esto ya se comenzó a anunciar y los últimos anuncios –que también son públicos– es que se está pensando en 2027. Pero si eventualmente no están dadas las condiciones capaz tampoco es para 2027. Lo que no podemos hacer es seguir postergando después de 25 años algo con lo que hasta ahora todos los partidos políticos que han estado en el Gobierno están de acuerdo en que se lleve a cabo. Tenemos que plantearnos esas cosas también ¿no?

Hay otro aspecto que no se menciona y lo quiero traer a colación porque en algunas sesiones anteriores y producto también de algunas instancias que hemos tenido ha estado arriba de la mesa. Se dio en oportunidad de recibir al Sutcra y tiene que ver con las jornadas de trabajo de los choferes. Ese aspecto nadie lo menciona. Nadie lo menciona y entre otras cosas esta guía de carga también va a echar luz acerca de las jornadas de trabajo que cumplen los choferes; porque no son solamente los dueños de los camiones los que manejan, hay también una enorme cantidad de empleados, de trabajadores contratados que sistemáticamente han venido planteando sus situaciones acerca de la carga horaria que muchas veces tienen o desempeñan arriba de los camiones; el problema de las remuneraciones acorde a eso; el tema de la seguridad vial y todo lo que eso conlleva.

La guía de carga también contempla estas cosas o introduce la situación de los choferes y de eso no se habla, no se habla. No se escucha en ningún reclamo, no se escucha en ningún análisis y es otro aspecto fundamental porque esa solución que se ha planteado a través de otra vía, que es la aplicación del Convenio 153 de la OIT. Bueno, ¿cuál era?, ¿cuál era la alternativa para intentar empezar a corregir la situación de los choferes? La guía de carga. Eso estaba planteado en esos términos y nadie lo está diciendo. Y a mí también me preocupan los choferes, su situación, su salud, lo

ld/lp/tm/nr

5



que les pagan y cómo les pagan por la tarea que realizan y por el tema de la seguridad vial –como decíamos–.

Claro que sí, claro que estamos de acuerdo en recibir todas aquellas opiniones que puedan surgir al respecto. Recibir a todo el que sea, tenemos que recibir a todos. No tengo dudas sobre eso.

Ahora, hay cosas que tampoco las podemos negar. A esta altura de las circunstancias no sé si a alguien se le ocurre que este tema se puede seguir postergando después de 25 años. Repito: después de 25 años.

Creo que en algo hemos fallado. Quizás es tiempo también de analizar esas cosas.

Quería hacer estas reflexiones y decir que acompaño la idea de invitar a todos los que quieran venir, a todos los que estén involucrados en el tema para darnos los insumos que sean necesarios. Ahora, hay algunas cuestiones que ya no las van a cambiar quienes nos den sus argumentaciones al respecto, y uno de esos temas son los 25 años que pasaron y que esto no se ha podido aplicar en nuestro país. Por más explicación que se dé eso es una realidad incontestable: evidentemente hay intereses que no están de acuerdo con que se controle. Y eso es una realidad.

Dejo por acá.

SRA. PRESIDENTA. Gracias, señor Edil.

Tiene la palabra, señor Edil Rodríguez.

SR. MATÍAS RODRÍGUEZ. Gracias, señora Presidenta.

Voy a acompañar el pedido del señor Edil Casaretto. Me parece bien que el tema vaya a la comisión y que podamos invitar a las partes como en casi todos los conflictos, si no en todos. Por lo menos en los conflictos laborales que ha habido en el departamento hasta ahora hemos invitado y escuchado todas las campanas.

Más allá de todo esto creo que casi todos tenemos una postura fundada. En lo personal he estado escuchando y lo que nos dicen los transportistas es que no aguantan más, que tienen mucha presión y esta es una más. Ellos están pagando BPS, DGI, tienen el Applus, pagan el seguro, tienen un montón de cosas y acá le estamos agregando una más.

Como dijo el señor Edil Casaretto, existen 32 balanzas que están bien estudiadas, ubicadas estratégicamente de manera que la carga que transita por la ruta siempre está controlada.

Muchas veces los transportistas se quejan, por ejemplo, de que van a cargar a una chacra y la tolva no funciona bien, tiene alguna diferencia de más y cuando pasan por la balanza esta no perdona y los ejecuta con multas bastante caras. Entonces, sumado a lo que ya tienen, no aguantan otra cosa más, además de todo lo que se ha expuesto. (tm)/ Eso puede llegar a ser a título personal, sería mi posición, pero de igual manera voy a acompañar que vaya a comisión y podamos escuchar a todas las partes.

Muchas gracias.



SRA. PRESIDENTA. Gracias, señor Edil.
Tiene la palabra, señora Edila Tori.

SRA. MARÍA TORI. Gracias, señora Presidenta.

Me parece bien que se mantenga el eje de la discusión porque debo decir y aclarar que hoy estuvo la Senadora Graciela Bianchi diciendo que los transportistas no soportan ni un impuesto más. Las cosas por su nombre, esto no es ningún impuesto más. Puede insumir gastos mayores en cuanto a la capacitación de su personal o gastos operativos, pero no es un impuesto y tiene un buen fin, que es el control de la trazabilidad de la carga, el origen y el destino. Y no podemos negarnos a que se efectúe ese control porque no haya Internet, por ejemplo; puede ser una excusa... Puede ser que en algunos puntos no haya, pero será cuestión de mejorar la conexión. No podemos detener el avance en ese sentido porque no haya Internet. Además, según tengo entendido, la guía se puede cargar antes en lugares donde sí haya y queda guardada toda la información. Me parece que ayuda al propio chofer que hoy, para mí, está siendo usado por las empresas transportistas y no se transparenta. Por mi profesión todos los días me caen reclamos de choferes que transportan carga y no les pagan lo suficiente, no les pagan el porcentaje adecuado por su carga; ellos mismos están siendo usados por sus jefes porque están contra sus propios intereses. Así que me parece que esto debe ser aplicado. Comparto totalmente lo que dijo el señor Edil Milesi. Sobre que hace muchísimos años están intentándolo y alguien tiene que ponerle el cascabel al gato y sacar esto adelante porque es beneficioso. No podemos parar el progreso. Hoy es todo digital y transparente. Es para mejorar el control, la trazabilidad, la lealtad de las empresas. Y no pongamos a todos en la misma bolsa porque las empresas transportistas de madera tienen muchísimo control ya que UPM se los exige y hoy no hay ningún transportista de madera que esté haciendo freno a la guía, están a derecho, como exige la normativa.

Nada más, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA. Muchas gracias, señora Edila.
Tiene la palabra, señora Edila Sánchez.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. Sin ánimo de ser reiterativa con algunos datos que han aportado los compañeros, me gustaría citar el acta de la reunión del 27 de mayo de este año ya que hay algunos puntos que se han manejado mal por parte de la prensa y se ha creado una gran confusión sobre este tema.

El primer punto del acta de la reunión dice: «Se aclaró que no existe una fecha establecida para el comienzo de la fiscalización. No deben confundirse los plazos de desarrollo técnico del sistema con el inicio de los controles, los cuales no están asociados de manera inmediata». En 2013 el Ministerio de Transporte concursó para los fondos concursables de Agesic para desarrollar el *software* –en 2013–. De una ley –como dijo el señor Edil Milesi– del 2001 que se reglamenta unos meses después. O sea que en este proceso estamos desde hace tiempo y todas las partes estuvieron de



acuerdo, porque esta ley también se conversó en su momento con los gremios de transportistas.

«La simplificación del formulario. El Ministerio avanza en simplificar el llenado de la guía. El documento interactivo se compone únicamente de siete elementos esenciales: datos de la empresa de transporte, dador de carga, chofer, equipo empleado para el traslado, origen, destino y rubro.» Acá tenemos un problema porque el chofer tiene que estar formalizado y sabemos que muchas empresas de carga no tienen formalizados los choferes.

«Continuidad de las capacitaciones. Tras la amplia concurrencia a los cursos dictados en Fray Bentos, Rocha y Paysandú y ante la nueva demanda del sector se elabora un nuevo cronograma de capacitación que se comunicará oportunamente.» O sea que cada uno de los que tengan que llenar esta guía va a tener acceso a la capacitación. Yo la descargué, es una aplicación, no lleva mucho tiempo, no es nada complicado, es táctil y es absolutamente intuitivo como casi todas las aplicaciones que nosotros manejamos en nuestra vida cotidiana.

«Ausencia de multas en la etapa actual. Se reitera que no se están aplicando multas por no portar la guía de carga. La etapa actual tiene un fin netamente de masificación e integración por parte de todas las empresas y equipos inscriptos en el Ministerio de Transporte.»

Después, en cuanto a la adaptación del *software*, es tanto para modelos Android, que son los teléfonos que casi todos usamos, y para iPhone. En un momento solo era para iPhone, hoy ya hay una adaptación que es para modelos Android.

«Costo cero y formato de la cultura digital. Se aclara en forma definitiva que la guía no tiene costo alguno y su llenado es sencillo, por lo que no requiere la contratación de personal administrativo. En este sentido, por ejemplo, de las 6.000 empresas inscriptas que actualmente tienen su documentación en el Ministerio, más del 70 % realizó sus trámites de forma digital durante 2025.» Quiere decir que solo hay un 30 % de las empresas actuales que está en este proceso.

Yo busqué la ley y estuve leyendo. El artículo 7º tiene la numeración de los datos que en un primer momento se habían especificado. Y claro, la trazabilidad es total. Si el camionero hace distintas paradas para llegar con su carga quedan registradas; si tiene que desarrollar una jornada de 16 horas para llevar su carga a destino también queda registrado. Creo que ese es el picor que tiene la puesta en marcha de la guía electrónica. Creo que tiene que ver con eso: con el control y los intereses que hay creados en torno al transporte. El sistema de transporte y logística es un rubro creciente en todo el mundo que cada vez cobra mayor protagonismo, y lo va a seguir haciendo en la medida en que los recursos energéticos vayan migrando desde las fuentes de petróleo que tenemos ahora como fuente de energía para mover esa carga hacia otra fuente, porque hay un dinamismo en ese sentido y se va a necesitar un control estratégico sobre esto. (nr)/

¿Por qué es importante para el país? Porque el Estado tiene que saber qué es lo que circula por su territorio. Después no sabemos cómo llegan los contenedores de cocaína al puerto de Montevideo, por ejemplo...



(Interrupciones).

SRA. NANCY PARADUJA. Está fuera de tema.

SRA. PRESIDENTA. Vamos a centrarnos en el tema, por favor.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. No, no estoy fuera de tema porque una de las misiones que tiene la ley es justamente el diseño de políticas públicas en torno a la logística, la seguridad de la carga y la formalización del sector. Avanzar en la formalización del sector también es objetivo de la guía electrónica. Determinar, por ejemplo, los corredores logísticos del país, productos que circulan por el territorio, cómo se da la circulación vial, en qué ejes y cómo son las medidas necesarias de transporte para aumentar la seguridad en esos ejes. Así podría seguir enumerando porque otro beneficio que va a tener la guía electrónica es que los datos estadísticos que arrojen van a ser compartidos también por las empresas privadas no solamente para el Estado.

Quiero cerrar con que estoy de acuerdo con el planteo del señor Edil Casaretto, tiene que ver con una línea de trabajo que ha sido una característica de este período que estamos transitando, que es la de escuchar a todas las partes cuando hay una situación de conflicto.

Estuvo objetivamente muy bien planteado lo que trajo el compañero, así que de mi parte y desde esta banca vamos a acompañar el pedido porque creo que hay muchas cosas que se combaten con información y que lo que debe primar sobre este tema es que la transparencia es lo fundamental, así como proteger a los empleados y, en gran medida, esto también es una presión para el empleador, aunque no se vea de esa manera.

Es cuanto tenía para decir.

SRA. PRESIDENTA. Muchas gracias, señora Edila.

Tiene la palabra el señor Edil Casaretto.

SR. MARCELO CASARETTO. Gracias, señora Presidenta.

Es para hacer una salvedad porque en el asunto entrado yo puse «guía eléctrica» y es guía electrónica. Agradezco a los compañeros Ediles el haber seguido con el tema y haberse dado cuenta de que no quise poner eléctrica sino electrónica.

Era eso, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA. Muchas gracias, señor Edil.

Tiene la palabra el señor Edil Gorla.

SR. ALFREDO GORLA. Buenas noches para todos.

Comparto con la señora Edila Sánchez el encare sobre la guía: el planteamiento que hace el señor Edil Casaretto es correcto. Ahora, vamos a ser realistas, ¿no? Esto es una jugada política, porque voy a La Víbora y me encuentro con «No al aumento al



Junta Departamental de Río Negro



Fray Bentos



gasoil», con el grupo Somos Uruguay... No somos ingenuos –no somos ingenuos–. En el período anterior no hubo una protesta por el aumento al gasoil y ahora sí.

Estamos hablando de la guía. Tiene toda la razón del mundo, es sobre la guía; pero no solamente eso porque los colonos no tienen empresas de camiones, no las tienen. Lo que tienen los colonos es la renta de un tercio, porque es subsidiada por el Estado, de lo que puede ser una renta privada; y en el aporte, la mitad del BPS, que se lo da el Estado. En eso tienen sí ayuda del Estado...

SR. MARCELO CASARETTO. Está fuera de tema, señora Presidenta.

SR. ALFREDO GORLA. Estamos de acuerdo, estoy fuera de tema. Discúlpeme –discúlpeme–.

SRA. PRESIDENTA. Centrémonos en el tema, por favor.

SR. ALFREDO GORLA. Discúlpeme.

Lo que quiero decir es que cuando hablamos de la protesta y cuando hablamos del tema de la guía no es solamente eso. No somos ingenuos.

En el transporte ya hay guía: la leña tiene guía, tiene guía el ganado... Ya hay guías. Nadie se quedó sin transportar nada por no saber manejar la guía electrónica. ¿Estamos de acuerdo? Ahora, es verdad, está a prueba –está a prueba–, se está evaluando para mejorar.

Creo que esto es algo que está desde hace mucho tiempo y que va a beneficiar al transporte, que va a aclarar muchos números, principalmente por abuso sobre el trabajo, sobre los trabajadores y por evasión de muchos millones de dólares de impuestos. Creo que en eso va a ayudar y va a beneficiar al que está en regla. Claro que no va a beneficiar al que no lo está. Es como tener un taxi en regla y no tenerlo en regla. Esto es igual.

Por último, vuelvo a decir que esto está desde hace muchos años. Vale la pena volverlo a discutir, releerlo, pero discutirlo en esos términos, ¿no? Esto no es un impuesto, es una manera de trabajar, una exigencia, algunos datos más que se piden cuando uno va a hacer el transporte de determinada mercadería, pero no hay un costo, no hay nada que uno pueda hacer. Ahora, si estoy atrasado en el BPS o en distintos impuestos que pueda tener, por supuesto que no me habilita a tener la guía. Como los productores rurales, que si están atrasados en los impuestos municipales no pueden tener la guía de ganado. Es igual, ¿no? Quiero decir que también tiene esa lógica jurídica.

Nada más, señora Presidenta. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Gracias, señor Edil.

Tiene la palabra la señora Edila Long.



SRA. MARGARITA LONG. Buenas noches a todos.

En realidad, iba a hacer una serie de reflexiones, pero a mi entender el tema ya ha sido suficientemente debatido. Voy a esperar y a acompañar con todo gusto la propuesta del señor Edil Casaretto para escucharlos.

Simplemente quiero decir que anoche estuve en la ruta. Yo para nada vi un corte político –porque aparte los conozco–. Sí vi un corte de trabajadores. Trabajadores que están *desesperados* por la situación. Choferes, trabajadores... No vi a grandes empresarios y tampoco vi a gente haciendo mandados de los grandes empresarios –como he visto en la ruta–. Vi gente... Aparte también fue muy criticado el muñeco que pusieron en Paysandú... porque se sienten ahorcados. Se sienten ahorcados no solamente por el costo que tiene el combustible, sino por todo esto que está pasando y ya tienen suficiente...

SRA. PRESIDENTA. Bueno, vamos a centrarnos en el tema.

SRA. MARGARITA LONG. ¡Me estoy centrando en eso porque fue, señora Presidenta –y discúlpeme–, lo que escuché anoche de los que estaban cortando la ruta por el costo del combustible y por la guía electrónica! ¡Esa es su principal preocupación! ¡Y lo estoy manifestando en esta Sala porque se dice como que estamos defendiendo a los grandes empresarios! Siempre lo mismo. Ahora, el que va a sufrir más es el *pequeño* empresario del transporte –el *pequeño* empresario del transporte–. Ese es el que va a sufrir. Pero, bueno, vamos a esperar a que vengan.

¡Me molesta sí que digan..., porque ese es el relato que siempre tiene la otra parte, que acá se debate políticamente y que esto es un corte haciendo política, cuando, en realidad, si sabremos lo que es estar haciendo política desde los gremios! ¡Así que, discúlpeme, pero anoche no vi política! ¡Lo que anoche vi fueron trabajadores del transporte *desesperados* por la situación que están pasando!

Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Edil Rosas...

Tratemos de centrarnos en el tema, por favor. El señor Edil Casaretto presentó el tema de la guía...

(Interrupciones y dialogados).

Por favor, se los digo a todos los Ediles... ¡Cálmese! Se los digo a todos los Ediles de los tres sectores.

El señor Edil Casaretto presentó tratar el tema de los autoconvocados por la guía electrónica, entonces centrémonos ahí. A los Ediles de todos los sectores los digo. No se equivoque.

Tiene la palabra el señor Edil Rosas.



Junta Departamental de Río Negro



Fray Bentos



SR. CRISTIÁN ROSAS. Muchas gracias, señora Presidenta.

Esta semana hemos escuchado muchas opiniones acerca de la guía electrónica de un lado y del otro.

Sobre lo que voy a hablar no es desde el punto de vista político, sino de mi experiencia de más de 20 años liquidando impuestos a distintas pequeñas empresas de camiones que tienen uno, dos y creo que una llega a tres camiones.

Muchas veces se les hace complicado pagar los impuestos, cumplir con servicios de acuerdo con un precio que no es fijado por ellos y que la mayoría de las veces llega a comprometer la viabilidad económica de las empresas.

Creo que el tema de la guía electrónica ha sido la gota que rebasó el vaso. Algunos Ediles ya han expresado otros factores que influyen en la protesta, pero me quiero centrar un poco más específicamente en la guía electrónica.

Acá se ha hablado y se ha repetido –porque se ha dicho por parte del Gobierno– que la guía electrónica no tiene costo, pero deberíamos leer el Decreto 366/013, que dice que la guía podrá tener un costo de hasta 12 Unidades Indexadas –sé que hoy no lo tiene, pero el decreto reglamentario lo establece–. Doce; el precio de cada Unidad Indexada es de \$ 6. Eso fue modificado por el Decreto 348/017, que dice que la guía electrónica podrá tener un costo de 10 Unidades Indexadas –no quiere decir que lo tenga–. O sea, unos \$ 66 cada una.

Sé que hoy no lo tiene, pero qué me garantiza que en corto plazo el sistema político no lo vaya a poner ya que desde la reglamentación están fijando un costo y un precio. Entonces, eso sería un costo adicional que pasarían a tener las empresas. Pero, bueno, no podemos hacer futurología.

También hay otro tema de fondo –del que tampoco se habla–, que son los planteamientos de los Consejos de Salarios por parte de las grandes patronales, que en acuerdo han hecho ciertas modificaciones en los Consejos, que impiden a aquellos pequeños empresarios poder cumplir con todos los requisitos.

Algunos Ediles han dicho que lo que se pretende acá es evitar la evasión, indudablemente. Particularmente la zafra de este último tiempo fue un desastre, no rindió nada. El otro día un cliente muy amargado por toda esta situación me decía... (ld)/ Tiene dos camiones, a uno lo maneja él y al otro un peón. Por fuera del Consejo de Salarios trabaja algo que se viene haciendo históricamente, que es un porcentaje de la recaudación del vehículo. No es lo correcto, pero desde hace años se viene trabajando así y, si no, salgan a hablar con los pequeños camioneros de Fray Bentos, de Nuevo Berlín, de la zona, que arreglan con sus empleados muchas veces un porcentaje de los viajes que se hacen. Él me decía que en esta zafra había podido darle cinco jornales de trabajo a ese chofer. El Consejo de Salarios exige o garantiza que el empleado pueda tener 25 jornales. Entonces, ¿qué empresa chica puede llegar a sobrevivir? Y eso está por fuera de la guía de carga.

La guía electrónica va a brindar un mayor control de lo que hoy se está haciendo. Pero estemos seguros de que al implementar la guía de carga y mayor control vamos a estar llevando a que ese pequeño empresario pase a ser empresario de un solo camión porque va a tener que manejar él su camión como hoy sucede en otros países

ld/lp/tm/nr

12



Junta Departamental de Río Negro



Fray Bentos



del mundo. Si van a Estados Unidos verán que es innumerable la cantidad de camioneros que son propietarios de su camión y que, por motivo de costos laborales, no pueden tener otro.

Lamentablemente, implementar esta medida va a llevar a que muchos camioneros vendan sus camiones. Tengo dos clientes que ya me plantearon que van a vender sus dos camiones y van a comprar uno más nuevo que consuma menos. Son de la ciudad de Nuevo Berlín. Sabemos que hay pocas fuentes de trabajo y ya hoy se están perdiendo fuentes de trabajo de esos pequeños camioneros.

¿A quiénes estamos beneficiando? Lo han dicho anteriormente los Ediles: estamos beneficiando a aquellos grandes empresarios, a aquellos que tienen una cantidad importante de camiones y que perfectamente con el excedente de las ganancias de todos los viajes pueden tener un chofer a la orden, le pueden asegurar a ese chofer los 25 jornales porque tienen volumen de trabajo.

Creo que la guía de carga es útil para ciertos controles y para uniformizar, pero deberíamos rever y ver cómo se manejan de fondo esos Consejos de Salarios a nivel de microempresas –estoy hablando de empresas de uno o dos empleados–. Muchas veces en la discusión política, en el ponerse la camiseta de un lado o del otro, lo dejamos de lado y lamentablemente nos vamos a dar cuenta cuando veamos que hay cientos de fuentes de trabajo que se pierden.

En el año 2000, 2001 o 2002, si los señores Ediles hacen memoria, cuando uno iba al supermercado había una infinidad de marcas de refrescos; hasta cuando ganó Tabaré en el año 2005 había una que se llamaba Tabaré, el refresco Mío y otros –sé que estoy fuera de tema–... Eso se perdió por un mal manejo de los Consejos de Salarios.

El tema de fondo –la guía– es la última gota, pero venimos con un problema estructural de medidas que muchas veces se toman en Montevideo desde un escritorio pensando en lo que son las empresas de la capital y dejamos de lado al pequeño empresario del interior del país que en muchas ocasiones no tiene la cantidad de viajes suficientes para asegurarles a sus empleados los 25 jornales mensuales que exige la ley. A veces conviene sacarnos la camiseta, ver que esto no es un tema de guía electrónica sí o guía electrónica no. Yo creo que ambas partes en este conflicto en gran medida tienen razón, los beneficios son indudables, pero también hoy estábamos preocupados por la cantidad de desempleo que hay. Me parece que medidas de este tipo van a seguir generando desempleo, van a beneficiar a unos pocos y no creo que todos los beneficios que a veces se pretender dar se lleven a cabo.

Era eso, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA. Muchas gracias, señor Edil.

Tiene la palabra, señora Edila Paraduja.

SRA. NANCY PARADUJA. Gracias, señora Presidenta.



Cuando estuve en el corte un trabajador me mostró cuánto paga para estar al día con sus impuestos y era la suma USD 1.400 y algo; el sacrificio que hace un trabajador para juntar y estar al día con sus impuestos...

Yo no voy a acompañar de ninguna manera, bajo ningún punto de vista que ese corte en rutas 2 y 24 tenga –y perdón por la palabra, pero la voy a decir– una contaminación política, porque no la tiene –no la tiene–. Unos podemos pensar de una manera y pertenecer a un partido y otros de otra y pertenecer a otro partido, pero no voy a permitir que se califique el sacrificio que está haciendo esa gente para defender el pan de su casa y se diga que es un tironeo político. No lo es, señora Presidenta. ¿Dónde queda aquello que todos decimos en las campañas políticas? Todos. Acá no voy a dejar a nadie afuera, ni siquiera a mi partido. Hablamos de que hay que cuidar al pequeño trabajador, de que hay que cuidar al gran empresario... Siempre hablamos de cosas así. ¿Y por qué cuando los que menos tienen reclaman algo nos enfrentamos? No nos podemos enfrentar. Nosotros no somos jueces aquí. Lo que hacemos, lo que tiene que hacer la clase política es contemplar a todos y buscar que llegue un bien general para todos. No hacer distinciones ni por partidos, ni por nada.

Como dijo la señora Edila Long, es increíble... Había gente que vive a dos cuadras de aquí, que tiene un camioncito... ¿Perdón?

(...)

SRA. PRESIDENTA. Por una moción de orden, tiene la palabra el señor Edil Cardozo.

SR. MILTON CARDOZO. Moción que el tema se dé por suficientemente debatido.

SRA. PRESIDENTA. Está a consideración la moción del señor Edil.

(Se vota).

Afirmativa. 25.

Continúe en el uso de la palabra, señora Edila Paraduja.

SRA. NANCY PARADUJA. Gracias, señora Presidenta.

Al terminar iba a plantear que el tema se diera por suficientemente debatido...

SRA. PRESIDENTA. Perdón, señora Edila.

Tengo que dar la lista de oradores. Quedan para hacer uso de la palabra los señores Ediles Cardozo y Gorla.

Continúe.

SRA. NANCY PARADUJA. Bien, señora Presidenta.

Yo estaba hablando de un bien general y es de lo que nos tenemos que ocupar porque es lo que la gente le reclama a los políticos.



Junta Departamental de Río Negro



PAISAJE INDUSTRIAL

Fray Bentos

Ya que hablamos de diálogo y usamos esa palabra tan linda en las campañas políticas tengamos los diálogos que debemos tener con las partes y veamos de qué forma podemos proteger al que menos tiene, al que menos capital tiene y que vive prácticamente a diario.

Y hay algo de fondo que dije y repito: esas microempresas son las que muchas veces nos traen el alimento desde el campo a la mesa. (lp)/ Y eso no lo podemos olvidar porque el sacrificio que ellos hacen no lo hacemos nosotros.

Espero que no suceda lo que dijo recién el señor Edil Rosas: que se le ponga un costo además de todos los impuestos que la persona tiene que pagar para trabajar con su camión. Espero que se olviden de esa parte, de los impuestos. Porque ellos también reclamaban –justamente– que la vida en el país se ha encarecido bastante y que ya nada es tan accesible como hace un tiempo y eso también repercute en sus familias.

Por otra parte, me voy a permitir decir: dejemos trabajar en paz al que menos tiene.

Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Gracias, señora Edila.

Tiene la palabra, señor Edil Cardozo.

SR. MILTON CARDOZO. Gracias, señora Presidenta.

Por supuesto que voy a acompañar la moción del señor Edil.

Mientras escuchaba a todos los que me antecedieron estaba haciendo algunas reflexiones y no voy a hablar ni de política ni de camiseta ni de nada por el estilo. No voy a entrar en eso, más allá de que este sea un recinto de discusión política. Sí pensaba en cuántas veces escuchamos acá y escuchamos a la gente pedir un Estado más eficaz, más moderno, menos burocrático, con más controles, con más transparencia... Es claro que en un conflicto siempre hay una parte que va a salir ganando y otra que va a salir perdiendo o al menos no va a recibir –en esa discusión– lo que anteriormente hubiese creído que necesitaba. Pero cuando pedimos un Estado con esas características esta Guía Electrónica viene a ordenar un poco eso. Cuántas veces también escuchamos acá que queremos más controles en las calles, más radares, más pistolas de control de velocidad, más inspectores en las calles... ¿Ahí sí pedimos control? Entonces, ahí es donde me pregunto algunas cosas: ¿a veces sí el control y otras no? Cuántas veces hemos escuchado acá que necesitamos más inspectores en las calles porque «a mí, que tengo la chapa de mi vehículo al día, me controlan y al que está al lado, que no la tiene, no». ¿Y entonces ahí sí pedimos más control, más transparencia? Tenemos que pensar qué Estado queremos y hacia dónde queremos ir.

Yo no estoy muy de acuerdo con el tema de que la gente del interior vaya a tener dificultades para manejar una aplicación. Por suerte no tuvimos esa discusión cuando se implementó el Plan Ceibal y las ceibalitas llegaron a las escuelas rurales. No la tuvimos. Tampoco cuando se efectivizó y hoy nadie discute el dinero electrónico. Yo no subestimo a la gente y creo que no van a tener ningún tipo de problema.

ld/lp/tm/nr

15



Junta Departamental de Río Negro



Fray Bentos



Cuando vemos accidentes en la ruta también pedimos más control porque los conductores están con un sobrecansancio por las horas que conducen. Entonces: a veces control sí, a veces control no. Eso me genera dudas.

Para terminar, parecería que a veces el problema son los Consejos de Salarios, pero no son las leyes de libre mercado. Y, por otro lado, pedimos leyes de libre mercado, y en las leyes de libre mercado el más grande se come al más chico. Entonces, ahí encuentro otra contradicción. Pero bueno...

Por eso voy a acompañar la moción del señor Edil Casaretto, porque creo que nos va a ilustrar a todos y, personalmente, quiero sacar algunas conclusiones más.

Gracias, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA. Gracias, señor Edil.

Tiene la palabra, señor Edil Gorla.

SR. ALFREDO GORLA. Quiero hacer dos aclaraciones: el costo de la guía lo paga el que va a llevar la carga, no lo paga el transportista; y son \$ 66. Ese es el costo. Si alguien se funde por eso... Son \$ 66 y no lo paga la empresa de camiones. Ahora, el que no está en regla...

Tampoco comparto la teoría de que se beneficia al grande. Acá los evasores más grandes no son los chicos. Los evasores más grandes son los grandes. En este país las grandes empresas son las evasoras más grandes. Teoría que no comparto en general.

Entonces, estar en regla y todo dentro de la ley es lo importante.

Por último, ojalá que en todos esos camiones que van a Montevideo no veamos esa frase que dice: «Hay orden de no aflojar».

SRA. PRESIDENTA. Gracias, señor Edil.

Está a consideración la moción del señor Edil Casaretto...

Señora Edila Paraduja ¿tiene algo para decir?

SRA. NANCY PARADUJA. Sí.

SRA. PRESIDENTA. Bueno, tiene la palabra...

(Dialogados).

El tema ya se dio por suficientemente debatido.

Tiene la palabra el señor Edil Casaretto para recordar su moción.



Junta Departamental de Río Negro



Fray Bentos



SR. MARCELO CASARETTO. Gracias, señora Presidenta.

Solicito que este tema pase a la Comisión de Desarrollo, Turismo y Descentralización para poder invitar a los integrantes de camioneros autoconvocados. Por otra parte, invitar a las empresas que están a favor de la Guía Electrónica. Y si el Cuerpo me acompaña, que la comisión pueda invitar a gente del Ministerio para que explique sobre este tema. A los tres.

Además, solicito que este asunto pase al Congreso Nacional de Ediles.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Edil Techera por una moción de orden.

SR. GUILLERMO TECHERA. Buenas noches para todos.

Yo no intervine, pero soy el Presidente de la Comisión de Desarrollo, Turismo y Descentralización y hay un tema importante: nosotros acá vamos a votar una moción de convocar, ¿a quién? Porque en esta movilización hoy día –quiero que quede claro– hay *varios grupos* que están totalmente divididos. Entonces, creo que nosotros acá tenemos que salir bien de esta votación porque no sé a quién voy a llamar.

SRA. PRESIDENTA. El tema se pasa a comisión y que esta resuelva porque el tema ya terminó.

SR. MILTON LAMBATOV. Quiero hacer un agregado, si el señor Edil me permite.

SRA. PRESIDENTA. Ya no se puede, ya se terminó...

SR. MILTON LAMBATOV. Es un agregado, señora Presidenta.

El uso de la palabra me la da el Reglamento.

Quiero hacer un agregado, si el señor Edil me permite. Si él me dice que no, no hablo.

SRA. PRESIDENTA. Ya se dio por suficientemente debatido. Si no, vamos a seguir y no terminamos más.

SR. MILTON LAMBATOV. No están incluidos los trabajadores...

(Dialogados).

SRA. PRESIDENTA. Están a consideración las mociones del señor Edil Casaretto.

(Se vota).

Afirmativa. 25.

ooo---o0o---ooo

(Versión taquigráfica sujeta a aprobación).

ld/lp/tm/nr

17