



Junta Departamental de Río Negro



Oficio 200/VIII/2025

Fray Bentos, 26 de agosto de 2025

Sr. Presidente del Congreso Nacional de Ediles
Aparicio Duarte
MONTEVIDEO

De nuestra mayor consideración:

La Junta Departamental de Río Negro, en sesión de fecha 22/8/2025, aprobó un informe de la Comisión de Tránsito, Transporte y Puertos referido a reunión mantenida con representantes del Sutcrea, en la cual brindaron información respecto a la problemática que afecta al sector –principalmente el de la madera– y posibles soluciones a las diferentes realidades que afligen a los trabajadores de esa rama.

En tal sentido, esta Corporación acordó elevar nota al Ministerio de Transporte y Obras Públicas solicitando se estudie la posibilidad de la creación de espacios de descanso y de descanso con servicios en ruta 20 entre ruta 3 y ruta 24, y se remita la versión taquigráfica surgida de la reunión con el sindicato arriba referido al Ministerio mencionado, a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, al Congreso de Intendentes y al Congreso Nacional de Ediles.

Sin otro particular, saludamos a usted con distinguida consideración.

Mabel Casal
Subsecretaria

María Beatriz Martínez
Presidenta



nd



**JUNTA DEPARTAMENTAL
DE RÍO NEGRO**



**Comisión
de
Tránsito, Transporte
y
Puertos**

PRESIDE EL SEÑOR EDIL
Carlos Nobelasco

Tema: Asuntos varios.

Invitados: Representantes del Sutcra (Sindicato Único de Transporte de Cargas y Ramas Afines).

Versión taquigráfica de reunión de fecha 4/8/25.

SR. PRESIDENTE. Buenas noches.

Recibimos a representantes del Sutcre, quienes nos solicitaron una reunión.

Antes de comenzar les voy a pedir que cuando quieran hacer uso de la palabra se identifiquen para facilitar la tarea de las taquígrafas.

No sé quién va a tomar la palabra. Los escuchamos.

Tiene la palabra, señor Pereira.

SR. FRANKLIN PEREIRA. Buenas noches. Mi nombre es Franklin Pereira.

Hace tres años estuvieron los compañeros en esta Junta Departamental planteando estas problemáticas: denuncia de evasión en el sector perjudicando salarios y condiciones de los trabajadores; incidencia en lo psicotécnico que limita la capacidad y la posibilidad de trabajo ya que es muy demandante y provoca un deterioro físico –trabajamos 24 horas en condiciones que no siempre son las más favorables–; y la carga horaria que está llevando el sector, la que estamos pagando con salud.

Se planteó también, el problema de los descansos para los equipos de alto desempeño, los tritrenes –no sé si están interiorizados sobre esos equipos– que son equipos de tres carros que quedaron hechos en la ruta 24.

Cuando se hicieron las cargas especiales para UPM 2 quedaron los descansos, pero en parte; o sea, en el trayecto que se llevaba la carga especial, pero en el resto de la caminería rural y la departamental no hay descansos. Usted, por ejemplo, llega por ruta 3 para entrar a ruta 20, entre el trayecto de ruta 3 y ruta 20, que es la radial de Nuevo Berlín –son 60 km– no hay ni un descanso. Un camión de ese porte no puede parar; el chofer tiene que sacar la cuenta de que ese trayecto le lleva una hora prácticamente y si le va a dar sueño o no. Si en ese pedacito de camino al tipo le da sueño no hay un lugar para que ese camión pare, la ruta tampoco tiene banquina porque son estas rutas nuevas que hacen de una sola mano.

Este es uno de los planteos que se habían hecho.

Otra aspiración que tenemos es que el sindicato participe en el tema de la licencia para conducir por puntos, pero a la discusión nunca se nos llamó. Consideramos que un chofer profesional... el porcentaje de horas que nosotros usamos la licencia de conducir –que es nuestro habilitante para trabajar– estamos mucho más expuestos a perder puntos que cualquier chofer común que ande en la vuelta, que usa la licencia con un promedio de horas más bajas. A la conversación nunca se nos llamó.

Otro de los puntos que se habían tocado era decretar el Convenio 153 de la OIT justamente por la carga horaria. Ese convenio está ratificado, pero no reglamentado.

Básicamente, hoy un chofer cargado de madera –esos con los que se cruzan un montón de veces en la ruta– tiene un promedio de trabajo de entre 12 h y 13 h diarias de conducción llegando a 17 h o 18 h. Ustedes imagínense el peligro que existe en la calle cuando transita un camión de madera; mírenlo dos veces porque ese tipo puede venir dormido a las 10 de la mañana.

Se sigue planteando la creación de un literal forestal dentro de nuestro convenio con el Consejo de Salarios, justamente porque la dinámica de este trabajo es distinta, no se *aggiorna* a lo que es nuestro antiguo Consejo de Salarios, que para el transporte fue creado en el año 1962 y es con el que se sigue. Pero hoy las condiciones cambiaron: se trabaja 24 h, siete días a la semana. Muchas veces no se respeta el descanso semanal de los choferes, por eso insistimos en la ratificación del Convenio 153 de la OIT para poder llevar a las empresas a cumplirlo.

No sé si algún compañero quiere agregar algo más sobre nuestra problemática.

Tenemos un montón de problemas. Capaz no tenemos tiempo para tocarlos a todos.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Vasconcellos.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Antes que nada, quiero agradecer que nos hayan recibido en la Junta Departamental. Esperamos tener mejor éxito que en el período anterior.

Hemos golpeado muchas puertas. Recientemente tuvimos una reunión con la Directora General de Trabajo haciéndole estos mismos planteos y hablando acerca de un estudio pagado por Udelar. Es un estudio bastante interesante para nosotros porque va a medir el estrés en el transportista. En el mes de agosto se va a iniciar la segunda etapa, en el que se recabaron datos de todo tipo de transporte: de granos, de agencias y del transporte en general. Es un estudio químico que se les va a hacer a 60 choferes de los 35.000 que hay; es muy acotado porque hay solo 60 equipos, no más que eso. Se les va a entregar un kit a cierta parte del sector y a través de la saliva se va a medir el estrés que genera estar tantas horas conduciendo. Es la primera vez que se va a realizar un estudio de estas características a nivel sudamericano; se ha hecho en Europa.

Este planteamiento lo hemos hecho ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, hemos estado en reuniones con las actuales Diputadas, dentro del mismo Ministerio también se lo planteamos al señor Director de la Dinacoin y a la señora Directora de Trabajo. Queremos generar con esto un literal forestal. Estamos empecinados en tenerlo porque durante la pandemia fuimos uno de los sectores que tuvo más crecimiento, pero los salarios de los trabajadores fueron congelados.

Lamentablemente, hemos tenido muertes de compañeros justamente por la carga horaria y el sueño. Por eso, reglamentar el Convenio 153 para nosotros hoy en día es fundamental, porque en parte regularía el sistema de control de horarios y se aplicaría el control –que hoy está en estudio– con una guía de carga que lleva el nombre del chofer de ese camión y nosotros apuntamos a eso. La guía de carga como está hoy en día no tiene el nombre del chofer. Es una medida que ha tomado la Patronal para que no se sepa la identidad de quien conduce y así evitar que se le haga un juicio a la empresa por lo que le pueda pasar a un chofer o que no se haga un reclamo por la gran evasión que hay. (tm)/

En el último estudio que realizó el BID se analizó el 30 % del transporte en general y se detectó una evasión de U\$S 120.000.000 anuales –en un 30 % del transporte–. O sea que si se analizara el 100 %... Hay una evasión tremenda. Se hizo un relevamiento con el Inefop a nivel departamental y nos parece increíble que solamente en todo el transporte haya 1.559 choferes de camiones. Es una realidad que hay que cambiar, se tiene que combatir la evasión porque la evasión nos perjudica en el tema salarial, nos perjudica al ir a los Consejos de Salarios a discutir aumentos de sueldos. Sin desmerecer el trabajo de las domésticas, pero una doméstica está ganando más por hora que un chofer de camión. Hoy en día el salario base de un chofer ronda los \$ 1.668; si hacemos el descuento de los impuestos, esa plata... El salario es muy bajo y nos obliga a andar muchas horas para hacer horas extras, las cuales tampoco están reguladas porque no se pagan de acuerdo... Si bien hay una ley, tampoco se respetan los descansos de los domingos porque lo que hacen es pagar un sueldo sencillo; hay una ley que establece que el domingo es día de descanso en el transporte y eso no se está respetando, y también nos perjudica salarialmente.

SR. FRANKLIN PEREIRA. No sé si alguien tiene alguna consulta...

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra, señor Edil Milesi.

SR. SERGIO MILESI. Fui anotando algunas cosas para consultar e intercambiar.
¿Ustedes están vinculados a la madera?

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Todo el sector forestal.

SR. SERGIO MILESI. ¿Por qué se da así?, ¿por qué en el resto de la actividad no tienen tan incorporadas estas cosas?, ¿por qué en el transporte de granos y demás no tienen tan incorporada esta realidad?, ¿estas situaciones no les afectan tanto?

SR. FRANKLIN PEREIRA. El problema es generalizado. Se hace más visible acá para Montes del Plata y UPM porque son las empresas que cambiaron... El día que ellos aparecieron hicieron ese transporte 24 horas, arrancaron Forestal Oriental y Eufores en su época, y cambió la dinámica de trabajo. Cambió la dinámica de trabajo: empezaron a exigir potencia en los camiones y ciertas características, todo para hacer más fácil su trabajo, para la seguridad del chofer y para la seguridad vial.

Estos problemas en el sector del grano son un poco más grandes –tal vez– y no los tienen visibles, porque posiblemente chofer del grano que se afilia chofer del grano que está afuera. En la madera, al haber hecho en el año 2012 cuando se trae parte del Sutkra para la parte forestal... La creación de esta parte del sindicato tomó mucha fuerza llevando a la seguridad laboral, exigiendo seguridad laboral en los montes y exigiendo que se pagara el 100 % del sueldo porque en 2014 se pagaba, y le puedo decir que casi en el 100 % de las empresas, 70 % sueldo en blanco y 30 % en negro, perjudicando licencias, salarios, evadiendo impuestos... Hoy por hoy... ¿En qué año el Cuesta Duarte hizo el estudio de evasión? ¿Dos mil catorce...? El Cuesta Duarte hizo un estudio y se comprobó que anualmente entre DGI y BPS el transporte evadía U\$S 500.000.000. Solo el 5 % de las empresas establecidas en Uruguay pagaban como se tiene que pagar: por Consejos de Salarios. El otro 95 % de las empresas de alguna manera evadía, con todo lo que eso conlleva socialmente porque no estamos hablando de poca plata, es mucha.

SR. SERGIO MILESI. Esta situación que plantean, ¿afecta mucho la siniestralidad? ¿Es el factor de riesgo más fuerte?

SR. FRANKLIN PEREIRA. La mayoría de los accidentes que ocurren en UPM y en Montes del Plata, por lo que uno ve todos los días, son por sueño, pasa por sueño –no tengo la estadística cierta, no puedo decir el número–. También hay por distracciones... Por el estado de las rutas bajaron, porque hoy las rutas están buenas, pero nos seguimos durmiendo arriba de un camión. Usted saque la cuenta de que después de las 12 h de andar trabajando –en 12 h por lo menos mete 9 h de conducción efectiva– el cuerpo ya no es el mismo, y nosotros llegamos a andar hasta 18 h. Y no solo en ruta, muchas veces hacemos 200 km de caminería rural a 30, 35 en cualquier parte las 24 h; te puede tocar una madrugada con niebla o un día de lluvia, porque también se carga en días de lluvia. Es un trabajo 24/7. Y la carga horaria está por fuera de lo que marca la ley. El combustible recién... En el caso de Trali –empresa dedicada al combustible– recién hace cinco años que Ducsa –empresa del Estado– le exigió... Fue la única que quedó trabajando con tacógrafo electrónico porque al inicio del período del Gobierno anterior el Ministro Heber sacó el tacógrafo electrónico que a nosotros nos llevó tres años de lucha y de cambiar aumentos de sueldo por pelearnos por ese aparato..., y al mes Heber lo saca prometiendo

un aparato mejor que nunca apareció. Ese aparato iba a marcar y enviar la información a parte del Gobierno –BPS, DGI–, al sindicato, a la empresa y a UPM. Todo lo que pasaba como, por ejemplo, dónde echaba gasoil el camión, dónde paraba, cuántos kilómetros hacía, qué chofer andaba... Porque tenemos llaves electrónicas. Cada chofer que sube pone su llave, era la comprobación fidedigna que tenía el chofer de cuántas horas había manejado... Hoy toda esa información no aparece si no es por un GPS de la empresa. Si tenés problemas con un patrono y le querés reclamar porque te está pagando mal y el que tiene la información es él... Es complicado, es muy complicado para el trabajador. (lp)/

Ni qué decir a la hora de cobrar. Uno mira el recibo y muchas veces las horas son las que ellos dicen.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Vasconcellos.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. En los años 2021 y 2022 yo integraba la Comisión de Salud y Seguridad Laboral en la Inspección General del Trabajo y de la Seguridad Social y en ese momento la ITPC –intergremial de transporte– contrata una auditoría externa para hacer un estudio de siniestralidad en el tránsito porque todas las semanas teníamos 4 o 5 camiones o con algún hueco o se generaba un accidente con alguna persona muerta; y si no había muerte eran lesionados graves, a veces los propios camioneros o algún tercero.

Esa auditoría externa no se quiso divulgar porque decía muchas cosas que los trabajadores ya veníamos diciendo sobre el peligro que genera un camión en la ruta.

Más adelante se citó a Caminera, al Ministerio del Interior, a ASSE, al BPS, a DGI y al Banco de Seguros a una reunión para realizar una presentación y el señor Director de Trabajo de ese entonces no autorizaba a que la misma se efectuara. Tengo la documentación que acredita que el señor Director de Trabajo dijo que no se podía realizar esa reunión con esos entes del Estado porque se iba a mostrar una información que brindó una auditoría externa.

Han pasado gobiernos de todos los colores –esto no es un tema de blancos, colorados o frenteamplistas– y ninguno se ha animado a ponerle «el cascabel al gato» y decir: «Vamos a regular esto». Porque nos llama poderosamente la atención que se generen recursos con los aportes que hacemos como trabajadores para solventar, por ejemplo, la Caja Bancaria y la Caja Profesional y no se haga de la misma forma con nosotros. Es algo que se cae de maduro. Porque si viene un organismo del exterior como es el BID y dice que hay una (...) de «tantos» millones de dólares por año y que ningún gobierno le da importancia...

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Milesi.

SR. SERGIO MILESI. La otra pregunta que quiero hacer es: en estas situaciones ¿qué papel juegan las empresas que trabajan en el área de la seguridad vial?

Seguramente con ustedes –como choferes– hay exigencias, requisitos, cumplimiento, exámenes y un montón de cosas. No creo que esta situación sea ajena para una empresa que controla la parte de seguridad vial, como, por ejemplo, el CEPA. Sé que trabaja acá en la zona –no sé si es la única–, pero ellos que son especialistas en el área de seguridad vial ver esta situación...

¿Cómo conviven con eso?

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Pereira.

SR. FRANKLIN PEREIRA. Si bien el CEPA realiza los controles de seguridad vial y laboral para las empresas Montes del Plata y UPM, no nos olvidemos quién es el que le paga a CEPA.

Es como el prevencionista en la empresa. Por ley nosotros tenemos un prevencionista que nos brinda seis, siete charlas anuales y con el CEPA tenemos cuatro o cinco charlas anuales sobre seguridad vial y no digo que esté mal, pero el que le paga es UPM o Montes del Plata. Entonces, la seguridad llega hasta que tocamos el bolsillo... Cuando se empieza a tocar lo económico ahí se acaba la seguridad.

En los camiones tenemos cámaras que nos hablan cuando sacamos la vista del camino, nos suena el asiento, suena la chichara, pero el problema no son los aparatos de seguridad pasiva del camión... La tecnología que tienen los camiones es superior a la de muchos autos de alta gama, pero en sí no deja de ser una herramienta para que no nos durmamos arriba del camión. Lo único que falta es una picana eléctrica para que te despierte cuando suena la chicharra. El problema no está ahí. No estoy en contra de la tecnología, estoy en contra de que me subas 12 h arriba de un camión *porque me fui a dormir*. Si yo trabajara las horas que me corresponden, que por la OIT son 9 h de conducción efectiva hasta 11 h con los tiempos de carga y descarga, creo que la siniestralidad bajaría mucho. Y hemos corrido con mucha suerte, porque salvo un par de accidentes a lo largo de 10 años, 15 años donde ha habido alguna muerte o le ha tocado a un tercero, todavía no ha pasado nada. Esta gente está jugando con fuego.

En los últimos dos meses he visto a tres colegas –los he seguido porque no me dio el coraje para pasarlos– que venían dormidos, el último dobló a 15 km la rotonda de la planta. Y en el desate paré y le dije: «venís dormido hermano. Desde Nuevo Berlín venís dormido». Me contesta: «No, venía tomando mate». «No, venías dormido». Porque no podés venir a 50, irte al medio, levantar a 70, bajar a 45...; venía dormido. Ese día cruzó a dos autos.

Por eso les digo: cuando vean un camión de la madera oríllense un poquito y mírenlo, no lo pierdan de vista, porque ese tipo puede venir dormido, puede venir en un «sueño blanco».

En Travis tuvimos tres grandes accidentes. En Menafra un camión de combustible se llevó puesto a un muchacho que estaba empujando un auto en la niebla –no sé si lo recuerdan–. Después tuvimos un despiste; ese mismo chofer que despistó en Baygorria –vacío– fue el que se metió en la quinta de eucaliptos en Nueva Mehlem –cargado– supuestamente buscando el descanso; a 60 km venía buscando el descanso. Quedó dentro de la cuneta, no era su día. Y el último, ocurrió frente a Grecco: íbamos para Paso de los Toros y el conductor lo que recuerda son los últimos 30 km. O sea, el tipo hizo 30 km en «sueño blanco» hasta que volcó hacia la derecha, porque se lo llevó el peralte de la ruta. ¿Si hubiese venido un auto, un ómnibus?

Esta es la problemática que hay hoy en el transporte.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Vasconcellos.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Voy a hacer un aporte en cuanto al tema del CEPA, que también se lo planteé a la señora Directora de Trabajo.

Hace dos o tres meses vine a la Intendencia Departamental para renovar la licencia de conducir y por poner en el cuestionario que tengo aprobado el psicotécnico le quitan dos años al vencimiento de la misma. Es decir, en vez de vencer a los 10 años como todas,

vence a los ocho años, más allá de que nos han aumentado la edad para conducir y para jubilarnos. O sea, aunque tengas más preparación por la edad...

Esta es una de las cosas que nosotros queríamos plantear en el Congreso de Intendentes si hubiéramos sido recibidos. Porque, por un lado, te aumentan la edad para conducir y la edad para jubilarte, pero la licencia tiene menos tiempo de vigencia. Es algo incoherente.

Como también hay incoherencia en la independencia técnica que tienen que tener los que hacen los estudios del CEPA, los prevencionistas, los que nos controlan. Porque si no está la independencia técnica, entonces yo contrato un médico para que te haga un control y el resultado va a ser el que yo quiera. Esa independencia técnica no está. Y es lo que nosotros queremos reclamar: si hay un estudio que sea real y no el que maneje el dinero. Porque si el capital va a manejar el resultado del estudio...

Lo he dicho varias veces: si acá se hicieran los controles que se tienen que hacer muchas empresas no tendrían las normas ISO. Si se respetara la Ley Madre –creo que es la Ley 5.053– tal como es, hay varias empresas que no tendrían las normas ISO. ¿Qué pasa? Hay empresas que ahí no tienen organización sindical y al no tenerla ¿quién firma una...? Cuando vos hacés una ley de seguridad –artículo 127– ¿quién la respeta? Las empresas no la respetan, pero sin embargo tienen las normas ISO y los controles de las auditorías salen del Estado.

Por eso digo que no es problema de este gobierno, es un problema que se viene dando en todos los gobiernos que han pasado. Ha pasado lo mismo en todos los gobiernos. (tm)/ No hay independencia técnica... Y como no hay, vengo, te firmo una norma ISO..., hay que saber que con las normas ISO se aprueban créditos para que esas empresas crezcan, y después son las mismas empresas las que incumplen no solo con el Estado, sino con los trabajadores.

(Dialogados).

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra, señora Edila Paraduja.

SRA. NANCY PARADUJA. Muchas gracias por estar presentes.

De alguna manera somos la caja de resonancia no solo política, para la ciudadanía es muy importante el tema planteado.

Sin dudas que vivimos en la Ruta de la Madera, y cuando usted dijo que si vemos un camión tengamos cuidado..., no tenga dudas de que yo sí tengo cuidado, de hecho, digo: «se va para “acá”, se va para “allá”, me parece que viene dormido...». Quienes vivimos en esta Ruta de la Madera estamos acostumbrados a esas cosas.

Al comienzo de la charla me quedé con algo que no entendí muy bien: ¿qué respuestas han tenido en referencia al Convenio 153 del año 1989 que se ratificó en el Parlamento?, ¿han recibido respuestas satisfactorias para su cumplimiento? Porque es un trabajo que se deben los parlamentarios, nosotros desde aquí podemos colaborar, no estamos diciendo que no, sino que creemos firmemente que es un tema en que el Parlamento Nacional tiene que tomar recaudos porque, según ustedes, sigue sin cumplirse.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Hemos tenido alguna que otra minuta también en el Palacio Legislativo justamente planteando el tema de que se reglamente. ¿Qué pasa? El tema de la reglamentación requiere que haya sanciones, porque si lo reglamentan las empresas que incumplen van a tener una sanción y eso es lo que ha generado que al 153

nadie haya querido llevarlo adelante. A las reuniones las hemos tenido en todos los ámbitos, hemos planteado y lo vamos a seguir haciendo hasta que alguien nos escuche.

SRA. NANCY PARADUJA. Continúo.

Con referencia al *software* de Sitrack, ¿qué sucedió con ese *software*?

SR. FRANKLIN PEREIRA. No se usó.

Iba por ciclos.

Es una caja «así», una caja grandota que se pone detrás del asiento, lleva corriente del camión y es independiente a cualquier otra cosa. Adentro hay un GPS y otras cosas que van recabando datos del camión... Para empezar las iban a aplicar las grandes empresas y de ahí gradualmente hasta llegar a las empresas de uno o dos camiones. Cuando llegó al punto de las empresas de uno o dos camiones fue cuando asume el Gobierno anterior, pasó un mes, recién se había comenzado a recabar los datos –llevaría tres meses–... De hecho, en la empresa donde estoy hay camiones que aún lo tienen –está funcionando, pero no recaba nada–, quedó ahí y se perdió en la nebulosa. Quedó en que se iba a poner un aparato mejor y un par de meses antes de finalizar el anterior Gobierno se habló de otro aparato y ahí fue la ITPC quien no aprobó o no estaba de acuerdo, se discutió y no se llegó a ningún lado y quedaron en que iban a poner otro. Lo querían hermanar con la guía de carga que es otra cosa, pero no está mal que se hermane. En este sector capaz que no hay evasión, pero en otros sectores del transporte sabemos de camiones que van a cargar combustible del lado brasilero, sabemos de camiones que pasan con arroz... Es una mentira a voces. La guía de carga sería una solución. Hermandad con todo esto sería una solución para el Estado que recaudaría mucho más –eso seguro–, porque a toda la evasión alguien se la está quedando y no somos los trabajadores, el que se está quedando con esa plata no la está poniendo donde la tiene que poner.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Voy a aportar algo más sobre lo que estaba diciendo mi compañero.

El Sitrack iba a funcionar con dos tarjetas, hasta el día de hoy las tengo a las dos porque el mío fue el primer camión de la empresa al que se le colocó el Sitrack. Funcionaba con dos tarjetas tipo tacógrafo. Esa tarjeta tenía un chip con todos mis datos, reflejaba toda la trazabilidad del viaje desde el comienzo de mi jornada. Al reflejar la trazabilidad del viaje... Los camiones en los que andamos hoy en día poseen una impresora; al terminar el viaje yo apretaba un botón y me largaba los kilómetros que había realizado, qué carga traía, de dónde venía, a qué hora había descansado..., tenía toda la trazabilidad. ¿Qué pasa? Eso generaba que una vez llevado a DGI y a BPS realmente se iba a detectar la evasión que existe; era la forma de controlar la evasión. En un principio servía, pero después tocás el capital, y cuando tocás el capital con una cosa que es tangible... Es imposible. Por eso lo sacaron.

SRA. NANCY PARADUJA. Para que quede claro, es como una caja negra que lleva el camión. Eso para ustedes era un gran respaldo, sé que en parte ya lo respondió.

SR. FRANKLIN PEREIRA. Para nosotros y para todo lo que está a la vuelta del camión: para el Estado, para el empresario, para UPM y para nosotros. El tema es que hay una realidad y es que el transporte atraviesa todas las actividades y no podemos hacernos los tontos. Si sube el precio del transporte lo primero que sube es la inflación, no solo en este Gobierno, sino en el anterior y en el anterior... Cuando quieren controlar la inflación...

Si pueden tener medio ahí al transporte... Es mucho mejor. Entonces, también peleamos contra el Estado porque muchas veces nos ponen el freno desde el Ministerio. Es entendible, pero la realidad es esa.

SRA. NANCY PARADUJA. De mi parte, muchas gracias. Me quedó claro, pero quería llegar a que lo dijeran quienes saben del tema: funciona como una caja negra para ustedes, para el Estado y todo lo que atraviesa...

Una consulta más: ¿creen que bajando las horas de trabajo también van a disminuir los accidentes?

SR. OSCAR VASCONCELLOS. No solo la parte de accidentes...

SR. FRANKLIN PEREIRA. Por eso la creación de nuevos puestos de trabajo.

En este sistema de trabajo de 24/7... Antiguamente íbamos a Rivera y a Tacuarembó, pero cuando se hace UPM 2 nuestro acarreo quedó hasta Daymán, Guichón, Grecco, Palmitas y un poco más adelante..., Colonia, a lo sumo algún monte. Las distancias se acortaron y hubiese sido una muy buena oportunidad para haber puesto tres choferes por camión, en vez de dos. Entonces, usted tiene trabajando más choferes con menos carga horaria, porque quedó en un punto que hay viajes... Cuando pasan las 9 h no nos dejan repetir el viaje. (lp)/ Por temas sindicales llegamos a un punto en el que dijimos: «Pará, de 9 h para adelante no me hagas repetir viaje». Pero los pícaros nos pusieron los viajes cada 8 h, 45, 15' antes de las 9 h. Para ese viaje de 8 h, 45' falta tiempo para el recorrido de los dos viajes. Lo pasan a 11 h y les queda el camión parado 2 h o 3 h y ahí la empresa comienza a llamar para decir: «Tengo el camión parado». Es tiempo muerto del camión y «barco parado no gana flete», dice el dicho. Entonces, hubiese sido una muy buena oportunidad para tener tres choferes por camión; que cada chofer trabaje 8 horas y media o nueve por día y que tenga 17 h o 18 h de descanso...

No lo quieren aplicar porque entienden que van a tener que pagar más cuando en realidad, hoy para ser un sueldo bueno... los choferes andan... Estamos hablando de gente que se sube al camión el día 1 y si para el día 20 no llovió hicieron entre 12 h y 17 h, los 20 días de corrido, o sea, todos los días. La empresa no les exige bajarse del camión, el domingo que es día libre se lo pagan a precio común. Cuando llueve muchas veces los mandan a hacer un acopio, que son lugares donde se carga, aunque llueva.

Es un sector que está totalmente desregulado. La única regulación que tienen es para los camiones, la gente que anda arriba tiene una situación totalmente precarizada.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la señora Edila Paraduja.

SRA. NANCY PARADUJA. Una última pregunta, señor Presidente.

¿Tienen algún tipo de asistencia de salud mental por el trabajo que realizan?

SR. FRANKLIN PEREIRA. No.

SRA. NANCY PARADUJA. ¿Las empresas no les brinda un servicio, por lo menos de psicólogo, aunque sea en línea y no presencial?

SR. FRANKLIN PEREIRA. No. El único contacto que tenemos con un psicólogo es cuando hacemos un psicotécnico cada dos años.

Imagínense ustedes la situación de un trabajador que está 15 días de corrido trabajando entre 12 h y 18 h, cuando llega a la casa no quiere estar ni el hijo ni con la mujer, desatiende la familia. Yo no tengo una estadística, pero conozco mucha gente divorciada. El Instituto Cuesta Duarte realizó un estudio en Montevideo y concluyó que hay una gran cantidad de hijos de camioneros con problemas de drogas, una tasa alta de suicidios...

Hay todo un tema atrás.

SRA. NANCY PARADUJA. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Toledo.

SR. MANUEL TOLEDO. Quiero hacer una acotación sobre las enfermedades que le ocasiona al trabajador la sobreexigencia: problemas de columna, de vista, de estrés, de diabetes, de colesterol, etcétera.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la señora Edila Bonilla.

SRA. VICKY BONILLA. Muchísimas gracias por estar acá. Agradezco que traigan sus inquietudes.

Quiero complementar la información que ustedes dieron.

El tema del GPS que maneja la empresa a ustedes también les genera estrés, porque ese control que les hace la empresa... Por ejemplo, si pararon el camión 1 km antes la operadora que está en la computadora mirando el GPS los está llamando y diciéndoles: «¿Qué pasó? ¿Por qué paraste? ¿Rompiste?».

¿Es así o no?

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Pereira.

SR. FRANKLIN PEREIRA. Eso pasa particularmente en algunas empresas.

Yo hablo por la empresa en la que trabajo y en eso no tengo problema. Tengo dos GPS en el camión: uno por parte de UPM y el otro por parte de la empresa. La misma empresa hace el *check-in* al equipo y ahí pasa toda la información. El único control que tenemos es una chicharra que cuando nos pasamos de 80 km suena, porque tenemos un sistema de *scoring* de puntos en el que no podés circular a 80 km/h más de 40 segundos y es el mismo GPS el que manda la notificación a la empresa. Y pierde puntos tanto el chofer como el camión. Cuantos más puntos acumula la empresa ante UPM mejores condiciones tiene para negociar el contrato.

SRA. VICKY BONILLA. Si no tienen siniestralidad les dan «un premio».

SR. FRANKLIN PEREIRA. Ahí está.

(Dialogados).

SRA. VICKY BONILLA. Todo eso es a base de puntos.

Han mejorado los camiones, tienen unos hermosos bitrenes, pero el trabajador es el que sigue pagando los costos. Lo están pagando a base de la salud.

(Dialogados).

SR. PRESIDENTE. Señora Edila, no dialogue porque tenemos versión taquigráfica. Pregunte y se le contesta.

Tiene la palabra el señor Pereira.

SR. FRANKLIN PEREIRA. El trabajador sigue precarizado de la misma manera... Yo comencé en el transporte forestal en el 2005 y sigo estando en la misma empresa con las mismas condiciones. Hemos mejorado en cuanto a las herramientas de trabajo porque son más eficientes en el consumo de combustible, con ventajas para la empresa no para el trabajador. Sí hemos logrado que aparezcan comodidades como el aire acondicionado o la cama a la hora de dormir, pero el trabajador sigue de la misma manera en la que estaba en el 2005, hemos mejorado muy poquito y siempre a base de lucha, de discusiones y de un montón de compañeros que van quedando en el camino.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la señor Edila Bonilla.

SRA. VICKY BONILLA. Una pregunta más.

Si bien todo lo que es el transporte es buena base para el movimiento del Estado, así como lo es la construcción, ¿por qué de determinado lado se pueden aumentar los salarios y por el otro no? Porque ustedes meten un montón de horas, ¿no?

En 1813 se abolió la esclavitud y los camioneros siguen trabajando en condiciones paupérrimas, de verdad. Lo sé porque mi suegro trabajaba en un camión de granos y lo bajaron prácticamente sin aire de arriba de un camión.

Así como se pudieron mejorar otros ámbitos, ¿por qué el Estado no puede mejorar...? ¿Por qué no se puede luchar si hay tantos camioneros? ¿Qué problema de unidad hay entre los camioneros para llegar a esa lucha definitiva?

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Vasconcellos.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Para este Consejo de Salarios no tenemos esperanza de que salga «algo» que hemos venido trabajando, pero sí queremos lograr un literal y estamos luchando para que cada rama del transporte sea diferenciada, porque el transporte de la madera —es el que realizamos nosotros— no es el mismo que el de granos o el de la leche o el del ganado. Entonces, estamos viendo la posibilidad de que se generen otras condiciones para diferenciar —justamente— el transporte, porque no son las mismas condiciones. También, queremos que se respeten los salarios, indudablemente.

Con respecto a lo que decía la señora Edila Bonilla, el tema de la salud mental de los choferes pasa, justamente, porque no se respeta el artículo 127. La mayoría de las empresas no lo respetan. Cuando nosotros trabajamos en la reforma de ese artículo, en un principio era solamente para las empresas que tenían más de 50 empleados. (tm)/ Trabajamos en esa reforma para que todas las empresas tuvieran las mismas condiciones y contaran con servicio de salud, así tuvieran cinco choferes. Y justamente se pidió que las empresas tuvieran independencia técnica, que el que haga el control de salud dentro de la empresa... Además, tener un sistema de confidencialidad en el cual los datos de las personas no se den. Tenemos algunos compañeros que padecen depresión por la carga horaria, llegan a su casa y tienen otros problemas, como tenemos todos. Se trabajó en todo eso. Lamentablemente, la pata que está faltando es la del Estado y viene faltando desde hace un montón de años.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra, señora Edila Paraduja.

SRA. NANCY PARADUJA. Ya que están acá los aprovechamos, así podemos ilustrarnos con sus experiencias y con las cosas que les suceden.

Con estos nuevos camiones –bitrenes–... He notado que para el resto de la población es muy difícil pasar esos camiones; no todos los autos son potentes. ¿Les parece que el país necesita obligatoriamente que se comiencen a realizar las terceras vías?

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Todo está entrelazado.

Dentro del transporte forestal tenemos un sistema en el cual no se puede ir más de 5' detrás de otro camión, como comúnmente se dice: haciendo un tren. No podemos. Porque si voy más de 5' a 100 m detrás de otro camión forestal me van a llamar porque no puedo ir a esa distancia. En un semirremolque tenemos que andar a 100 m de distancia y en un tritren a 150 m de distancia. El sistema que tiene el transporte forestal en parte está regulado para que no pasen esas cosas. Por eso decimos que venimos peleando para diferenciar el transporte porque yo soy forestal, pero él trabaja en el grano y no tiene las mismas condiciones que yo y capaz viene y se me pone adelante.

A veces nos toca hacer ruta 5, por allí circulan camiones de transporte internacional, de la madera y demás. Como todos no tenemos las mismas condiciones se genera eso y cualquier auto chico que nos vaya a pasar tiene que andar de los 100 para arriba, andando nosotros a 80 como estamos regulados. Hemos planteado que hay camiones que no tienen las protecciones laterales, se ha discutido. ¿Qué pasa? La protección lateral no se aplica porque el Gobierno no la exige, la exige para el transporte internacional, pero no para el nacional. Hoy en día los tritrenes tienen la protección lateral, eso hace que si me duermo y viene un auto y me choca en vez de meterse debajo del tritren va a pegar en la defensa y va a salir para el costado.

A todas estas cuestiones las queríamos plantear ante el Congreso de Intendentes y la Unasev porque fuimos dejados afuera por completo cuando se reglamentó todo esto. No se nos tiene en cuenta para nada, y considero que con la experiencia que tenemos de andar en los camiones –en estos y en los anteriores que eran peores–, algo teníamos para aportar. Sin embargo, no se nos tuvo en cuenta.

SR. FRANKLIN PEREIRA. Sí, se necesita ese tercer carril, esa es la solución que deberían tener todas las rutas. Es mucho más económico que hacer una doble vía. Se podría hacer como funciona la parte nueva de ruta 24 que va desde Ismael Cortinas hasta San José y que ha solucionado mucho el flujo de camiones que se da allí. Esa es una buena solución y no creo que sea muy costosa, acompañaría mucho a agilizar el flujo del tránsito.

SRA. NANCY PARADUJA. Muchas gracias.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Quiero agregar algo más.

Dentro de los planteamientos que realizamos en el año 2022, y volvemos a recalcar, se encuentra el tema de los descansos con servicios. Si bien en parte los descansos con servicios nos brindan una solución para que podamos parar en un lugar seguro, también generan puestos de trabajo. Si se genera un servicio dentro de un descanso en el que se pueda calentar agua, tener un baño y demás, se generan puestos de trabajo. Pero tampoco hemos tenido éxito en que se lleve adelante.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra, señor Edil García.

SR. RAMIRO GARCÍA. Les agradezco su presencia.

Es un tema complejo. Los escucho y... Estamos en un departamento con mucha influencia forestal. Recuerdo que desde que se instaló Botnia comenzó a verse incrementada la circulación de camiones con madera en las rutas y han pasado todos los Gobiernos –los tres partidos políticos–... Se trajo otra planta no hace tanto tiempo y hemos hablado de las mejoras en las rutas para esas instalaciones, pero no veo que haya voluntad política para sus planteos.

Cuando realizan visitas, como en este caso a las Juntas Departamentales, ¿tienen una propuesta concreta? ¿Se han reunido con los diferentes partidos políticos, Senadores y Diputados para realizar una propuesta concreta? Porque son válidos todos sus reclamos, es cierto. Si el chofer de un camión trabajara lo que tiene que trabajar..., estamos hablando que una persona descansada no es lo mismo que una cansada. Si tuvieran todos los beneficios que merecen sería todo mejor, pero me parece que va a seguir pasando el tiempo y no va a haber cambios si no hay voluntad política de parte del Gobierno para que puedan llevar a cabo sus reclamos. En concreto: ¿qué esperan de nosotros? Nosotros somos una Junta Departamental, simplemente podemos escucharlos, pero no les podemos brindar una la solución.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Mucha gente dice «desde que vino Botnia». Antes de que llegara Botnia se arrancó con la Ley Forestal –alrededor del año 90–, con los primeros créditos que se les dieron a las plantas, U\$S 18.000.000.000 para iniciar las plantaciones y la compra de campos que se dijeron que eran de exclusividad forestal; fueron campos que se compraron en Soriano, Río Negro y Paysandú. Las primeras plantaciones arrancaron en el año 1990. De ahí para adelante ya se sabía que venía Botnia, luego Montes del Plata, la segunda planta y la cuarta que va a venir para el lado del este.

Los planteamientos que hemos realizado como sindicato vienen desde hace tiempo, pero no hemos tenido respuesta del Estado. ¿Cuál es nuestra idea? Una es que nos reciba la Unasev, creo que es resorte de la Junta poder gestionar ser recibidos por el Congreso de Intendentes para que nos escuchen en los ámbitos en los que tenemos que plantear la discusión sobre la situación que estamos atravesando en el transporte. Lamentablemente, eso no ha ocurrido. Vinimos aquí en el año 2022 esperando que se llevara la versión taquigráfica al Congreso, pero no nunca más fuimos notificados. Tuvimos que hacer una nueva gestión para ser nuevamente recibidos.

Hoy en día tenemos una licencia de conducir por puntos que va a salir el 1º de enero de 2026 y a nosotros no se nos tuvo en cuenta. Considero que hemos hecho los esfuerzos que hemos tenido que hacer y los vamos a seguir haciendo para presentar nuestra problemática y creo que ustedes como integrantes de la Junta Departamental deben tener llegada al Congreso y pueden presentar los planteamientos de la sociedad. Creo que la tienen. (lp)/

SR. FRANKLIN PEREIRA. Nuestra idea es visibilizar el problema. Si usted se pone a pensar hace una hora que acá hay 10 personas que –capaz– no sabían de esta problemática y se están cruzando *todos* los días con un camión de la madera. La «señora» me dijo que ahora va a prestar atención a estos camiones y yo le digo que sí.

Entonces, nuestra idea es visibilizar.

No pretendo que la Junta Departamental me solucione el problema, pero sí –como dijo el compañero– que digan: «Mirá, en Río Negro el sindicato de la madera nos planteó

esta problemática» y como actores políticos decir: «Vamos a llamarlos y hablar con ellos para saber qué plantean».

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Milesi.

SR. SERGIO MILESI. Dos o tres cosas.

En primer lugar, la preocupación por haber escuchado que la variable de la inflación sea el salario o las condiciones laborales de los trabajadores. No está tan alejado de la realidad, pero haberlo escuchado es duro. Si para controlar la inflación se precariza las condiciones laborales, en este caso de los choferes, es tremendo y habrá que tenerlo en cuenta.

En segundo lugar, preguntarles si en los demás departamentos se están haciendo este tipo de acciones, si han encontrado eco, alguna respuesta o respaldo, porque en la medida en que esto se colectivice cada vez más seguramente más fuerza va a tener al momento de hacer los planteos.

Al escucharlos se me ocurre –por ahí no tenemos injerencia en el Congreso de Intendentes– que se podría enviar alguna nota al Congreso Nacional de Ediles, que nuclea a los Ediles de todas las Juntas Departamentales de todo el país. Esas son las cosas que nosotros podemos hacer, además de enviar alguna nota a algún otro organismo. Pero el ámbito natural para los Ediles a nivel nacional es el Congreso Nacional de Ediles; ahí sí podemos realizar planteos para que tomen más fuerza y sean de carácter nacional.

Por eso la pregunta: ¿estas cosas han sucedido o están sucediendo a nivel de otro departamento?

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Vasconcellos.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. En cuanto a la inflación diría que sí. Es una vergüenza y la forma en la que hoy en día se tomó la inflación para discutir en los Consejos de Salarios también es una vergüenza, porque hace muchos años que vengo planteando lo mismo: ningún gobierno venía tomando la inflación subyacente como una variable en el salario.

En los dos períodos anteriores donde tuvimos Consejos de Salarios, en uno lo resolvimos por IPC y en el otro tuvimos un aumento real del salario, que fue poco, pero tuvimos. Ahora, ¿qué pasa? En esos dos períodos anteriores la inflación subyacente no se tuvo en cuenta. ¿Por qué? Porque superaba la inflación proyectada; la inflación que se tenía proyectada era de un 6, 7 y la inflación subyacente llegaba a un 15. ¿Por qué llegaba a un 15 y hoy en día se sacó? Por la variante que tiene la inflación con los combustibles y los alimentos. Para este Consejo de Salarios no se tuvo en cuenta y sabemos que vamos a ir a pérdida. Inclusive, tuve discusiones con compañeros de nuestro sector –Sutcra– porque les planteé que se hiciera algo para que se tome en cuenta la inflación subyacente real y no esta, en la cual no se contempla ni el combustible ni los alimentos. Entonces, vamos a tener una lucha que va a ser dura.

Nosotros –los transportistas– quedamos dentro de una franja que no sabemos para dónde vamos a disparar, porque si vamos a la realidad hay compañeros que hoy en día están en la franja 1 y no llegan a cobrar \$ 40.000 y hay compañeros que estamos por encima de eso. La franja es demasiado amplia para lo que tendría que ser, porque hoy un chofer en el transporte de la madera gana alrededor de \$ 60.000 por mes. Entonces, se viene una lucha entre compañeros de trabajo porque el transportista que está cobrando \$ 140, \$ 160 ¿se va a fijar en aquel...?

Entonces, el Gobierno mira de afuera, el empresario también y los que quedamos en el medio peleándose para ver si agarramos \$ 5 más somos nosotros. Eso para mí es una vergüenza.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Pereira.

SR. FRANKLIN PEREIRA. Sobre lo que preguntaba el señor Edil en cuanto a la situación con el resto de los departamentos, si bien la problemática es nacional para la zona norte, es peor. El Sutcra tiene su fortaleza en Montevideo y en la parte forestal, que es esta. Recién hay algún movimiento en Paso de los Toros, pero para los compañeros es más complicado juntarse en esa zona del país porque hay toda una historia con los movimientos sindicales.

Esta es la primera Junta Departamental que nos recibe para escuchar nuestras problemáticas. Siempre que nos dan la oportunidad hablamos de ello, porque es la manera de visibilizar los problemas que hay.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Vasconcellos.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Nosotros tuvimos una reunión con el señor Carmelo Vidalín –donde fuimos bien recibidos– y le planteamos todo esto.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil García.

SR. RAMIRO GARCÍA. Cuando hice uso de la palabra capaz no me supe expresar, pero apuntaba a lo que decía el señor Edil Milesi.

Yo pensaba en lo que nosotros podemos hacer y si las demás Juntas Departamentales estaban involucradas como para realizar una propuesta corporativa, sin saber lo que ustedes están diciendo ahora sobre que se centraliza más para esta zona, que el tema es más complejo.

Pero como decía el señor Edil Milesi, los Ediles de los diferentes partidos tenemos participación en el Congreso Nacional de Ediles...

Era por ahí que venía mi planteo.

SR. PRESIDENTE. Tengo tres preguntas para hacerles.

La primera: ¿tuvieron alguna reunión con el señor Intendente de Río Negro?

SR. FRANKLIN PEREIRA. No.

SR. PRESIDENTE. A propósito de lo que decían los demás señores Ediles, no tenemos cómo llegar al Congreso de Intendentes, pero sí al Congreso Nacional de Ediles.

Si les parece a los compañeros –después me lo dirán–...

Tiene la palabra la señora Edila Paraduja.

SRA. NANCY PARADUJA. Gracias, señor Presidente.

En realidad, lo que nosotros podemos hacer es enviar una nota al Congreso de Intendentes –no tenemos prohibido expresarnos– diciendo que los recibimos y escuchamos su problemática. Además, se puede mandar el asunto a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Parlamento, porque creo que es esto es muy importante

teniendo en cuenta que no se cumple con el artículo 153 de la OIT. Eso a mí me preocupa. (tm)/ Se puede pasar a las demás Juntas Departamentales y tratar de darles visibilidad.

SR. PRESIDENTE. Que no quita que tengan una reunión con el señor Intendente y que él pueda tener la información a mano para trasladarla al Congreso de Intendentes.

¿Ya se reunieron con este nuevo Ministerio de Trabajo?

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Sí. Hemos tenido algunas reuniones previas al Consejo de Salarios, luego de recibir las pautas.

Con respecto a lo que dijo la señora Edila sobre la comisión del Senado, la misma es liderada por Felipe Carballo; antes de las elecciones tuvimos una reunión pero lamentablemente después nos cortó el teléfono. Lo tengo que decir así porque es la realidad. Le envié un par de mensajes, pero...

SR. FRANKLIN PEREIRA. Cualquier nexo que la Junta Departamental pueda realizar ante el señor Intendente, la Unasev... Nuestra meta es que esto se haga visible. Después nos sentaremos y conversaremos.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra, señora Edila Martínez.

SRA. PRESIDENTA DE LA JDRN. Los días 16 y 17 de agosto se reunirán en Colonia las comisiones del Congreso Nacional de Ediles, quizás sería una buena oportunidad para estar presentes planteando este tema; que sea presentado por nosotros como Junta Departamental.

SR. PRESIDENTE. Señor Vasconcellos, usted hizo referencia a la libreta por puntos. ¿A qué puntos se refiere cuando hace mención a que se les va a complicar? Estoy mirando el celular porque aquí tengo la libreta por puntos... La leo, y más o menos alguna experiencia tengo de la década del 70... ¿En qué les afectaría la libreta por puntos?

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Nosotros tenemos los controles del CEPA. A esto lo puedo decir porque me pasó: en vez de darme una libreta por 10 años me la dieron por 8 porque tengo un psicotécnico aprobado. Si bien el CEPA no es un organismo que esté dentro de la Unasev porque no es gubernamental, ¿cómo ellos pueden tomar...? ¿Cómo la Intendencia puede tomar un psicotécnico aprobado para sacarme dos años de licencia de conducir? A mí me perjudica. Ahora en vez de sacar la licencia dentro de 10 años como tendría que ser, será dentro de 8...

SR. PRESIDENTE. Pero el CEPA.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. No, la Intendencia.

SR. PRESIDENTE. ¿La Intendencia?

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Sí. Fui y llené el formulario...

SR. PRESIDENTE. Yo preguntaba específicamente por la libreta por puntos en la que dijo que iban a perder puntos. Me refiero a eso.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. No decimos que vamos a perder puntos. Al realizar una jornada tan extensa..., hacemos 600 km, 700 km por día de recorrido y nos ponen las mismas condiciones que el vecino que sale a pasear en auto. ¿Qué pasa? En el caso de que yo vaya conduciendo un camión, venga un auto y me choque de atrás me genera un perjuicio tremendo porque tengo que hacer de nuevo un psicotécnico. Me ponen en la misma condición que el vecino que sale a dar la vuelta a la plaza mientras que yo hago... Y tengo más probabilidades de tener un accidente.

SR. PRESIDENTE. ¿Usted leyó las causales de las pérdidas por puntos?

SR. OSCAR VASCONCELLOS. No leí las últimas.

(Dialogados).

SRA. NANCY PARADUJA. Disculpe, ¿usted tiene muchos años más para manejar o ya llegó a una edad límite? Estoy tratando de descifrar su edad.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Cumplo 57 años el 15 de agosto.

SRA. NANCY PARADUJA. Para que quede claro lo que estaba diciendo sobre el suceso de la libreta.

(Dialogados).

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Por eso, cuando se llamó a reuniones específicas de trabajo no se las quiso hacer con el Banco de Seguros –Banco de Seguros que tuvo U\$S 100.000.000 de superávit...– Nosotros planteamos que cada chofer de camión se haga una ecografía de columna, porque es una de las problemáticas que surgen con estos camiones ya que vamos sentados en una suspensión y la columna nos hace «este» trabajo todo el rato... Pero no se quiso citar.

SR. PRESIDENTE. Voy a leer las infracciones que restan puntos.

La quita total de puntos consta de tres causales: «Conducir bajo los efectos del alcohol; negarse a la prueba de alcohol, y participar en carreras ilegales».

Quita de seis puntos, son dos: «Uso del teléfono móvil o cualquier otro medio de sistema de comunicación», no sé qué otro medio de comunicación pueden tener...

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Usamos radios.

SR. PRESIDENTE. Hoy me lo dijeron los taxistas, que de alguna manera tienen que manipular...

(Dialogados).

«Conducir al doble o más de velocidad».

Quita de dos puntos: «Conducir sin licencia adecuada para categoría; exceso de velocidad que supere los 30 km [que en vez de a 80 vayan a 110]».

SR. FRANKLIN PEREIRA. ¿Eso es para radar o para cartelera fija?

SR. PRESIDENTE. Sería para radar, ¿no?

(Dialogados).

«No usar cinturón de seguridad [es rarísimo que no lo usen, sucedía hace muchos años]; no usar casco en motos, y no usar correctamente el Sistema de Retención Infantil (SRI)».

Esas son todas.

La única que les podría perjudicar es la del uso del teléfono celular, habría que conversar lo de la radio. (lp)/

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Le digo más en cuanto al tema de la radio.

La radio está «acá» arriba –las radios están todas arriba– y para poder agarrarla –lo discutí con la empresa– tengo que levantar la vista y cuando lo hago me vibra el asiento, me suena una bocina y aparte tengo que parar 30'. ¿Qué pasa? Como sonó la chicharra me llaman de la empresa porque hubo distracción... Pero como lo he dicho varias veces: a mí me llaman en el tramo de la ruta 20, entre ruta 24 y ruta 3 ¿dónde paro? ¿arriba de la ruta? ¿paro 30' arriba de la ruta? Me agarra Caminera hablando por la radio y me quitan puntos.

Por eso digo que nosotros tendríamos que haber sido escuchados, porque hay cosas que para el transporte que hacemos no corren.

En una de las conversaciones que tuvimos con el Ministerio una de las cosas que pedimos fue la unificación de una onda de radio, porque muchas veces ocurre un accidente 20 km o 100 km adelante y como no me entero sigo circulando y cuando llegue al lugar del accidente voy a estorbar, porque voy a tener que parar ahí... Ahora, teniendo una comunicación de radio a través de una onda que sea genérica y le pertenezca al Estado –porque es el Estado quien tiene que otorgar el permiso para la onda– sería otra cosa. Lo planteamos en el Ministerio; hace poco tuvimos una reunión con las empresas UPM y Montes del Plata y también lo planteamos, pero la solución no la tenemos.

Este tema nos preocupa justamente porque me agarra la Caminera hablando por radio, me ejecuta; si lo hace un radar también me ejecuta y nosotros la usamos permanentemente.

Todas estas cosas no fueron tenidas en cuenta.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil García.

SR. RAMIRO GARCÍA. En cuanto al lugar para descansar, aparte del que hay en ruta 20... Porque ahí sí podemos hacer un planteo concreto sobre los lugares para descansar.

¿Ustedes tienen algún otro lugar visualizado aparte de ese?

(Dialogados).

Ustedes nombraron dos veces por ruta 20, yendo por la radial de Nuevo Berlín hasta ruta 3...

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Pereira.

SR. FRANKLIN PEREIRA. El problema es entre ruta 3 y la radial de Nuevo Berlín. Hay un lugar frente a la Comisaría –donde está el puesto de Policía– que se podría ensanchar más y un poquito para adelante antiguamente había un descanso a la entrada del kilómetro 48, ahí hay un espacio lindo. Pero cuando hicieron la ruta –la bajada– lo cerraron.

Espacios para los costados hay, el tema es que el trabajo es costoso.

SR. RAMIRO GARCÍA. Acá hay un tema concreto y nosotros –como comisión– podemos hacer ese planteo al Ministerio...

SR. FRANKLIN PEREIRA. Desde ruta 3 hacia Grecco no hay problema porque ahí quedaron descansos.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Milesi para ir cerrando.

SR. SERGIO MILESI. Creo que está en el ánimo de todos agradecerles que hayan venido.

Escuchando a los compañeros me tomo el atrevimiento de decir que todos –al menos lo que esté dentro de nuestras posibilidades– deseamos brindar apoyo con lo que ustedes pretenden: que este tema esté en la agenda.

Seguramente de todo lo que hemos escuchado alguna terminará siendo un asunto entrado para tratar en el plenario de la Junta, que es desde donde podemos derivar los temas.

Como decía la señora Presidenta de esta Junta Departamental, sería bueno trasladar esto al Congreso Nacional de Ediles, a las comisiones del Congreso Nacional de Ediles y que los pueda recibir la Comisión de Tránsito y Transporte de este Congreso.

Estaría bueno también, que estos planteos que ustedes hacen acá lo puedan trasladar a otros Ediles de las distintas partes del país –para no ir Junta por Junta– y así poder contribuir a lo que ustedes están buscando.

Creo que deberíamos pensar en un plazo para volver a recibirlos y saber cómo está la realidad de acá a dos años –una cosa así– para mínimamente hacer un seguimiento y conocer cómo está la situación de aquí a un tiempo.

SR. PRESIDENTE. ¿Alguien más quiere hacer uso de la palabra?

SRA. NANCY PARADUJA. Por mi parte, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE. ¿Por parte del Sindicato?

Tiene la palabra el señor Pereira.

SR. FRANKLIN PEREIRA. De parte del Sindicato agradecemos que nos hayan recibido.

Nuestro fin es: visibilizar los problemas. Mostrar al resto de la población esta problemática, porque no la va a conocer si no es a través de un camionero.

Muchas gracias.

SR. OSCAR VASCONCELLOS. Quiero agradecerles por habernos escuchado.

Quería pedir –si es posible– que se envíe la versión taquigráfica a los diferentes organismos, ya sea al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Congreso Nacional de Ediles, etcétera.

Gracias.

SR. PRESIDENTE. Estamos a las órdenes.

ooo---o0o---ooo

Versión taquigráfica entregada con fecha 15/8/2025.