



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 590 de 2021

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

ASOCIACIÓN SINDICAL DE COOPERATIVISTAS Y OBREROS DEL TRANSPORTE

Delegación

USUARIOS DE LAS LÍNEAS DE ÓMNIBUS DE SAN LUIS Y JAUREGUIBERRY

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 1º de setiembre de 2021

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Germán Cardoso,
Mauricio Guarinoni, Miguel Irrazábal y Daniel Martínez Escames.

Delegado
de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.

Asiste: Señor Representante Oscar Amigo Díaz.

Invitados: Por la Asociación Sindical de Cooperativistas y Obreros del Transporte
(ASCOT), señores Miguel Marrero y Matías Costa.

Por los usuarios de las líneas de ómnibus de San Luis y Jaureguiberry,
señores Mathías Botta, Pablo Soria y señora Mónica Correa.

Secretarios: Señor Horacio Capdebila y señora Laura Rogé.

=====

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

Damos la bienvenida al diputado Germán Cardoso.

En el orden del día de la próxima sesión tendremos la elección del vicepresidente; hasta el momento era el diputado Elinger.

Tenemos confirmada, para el miércoles 15 de setiembre, la presencia del ministro Javier García, a efectos de tratar el tema de los radares.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Recordará usted, y todos los integrantes de la Comisión, que habíamos comentado en alguna oportunidad la posibilidad de coordinar con el presidente de la Administración Nacional de Puertos una agenda de visitas y recorridas por los distintos puertos. Hace unos días, tuve una conversación con el doctor Juan Curbelo y él está en condiciones de concretarla. No sé si es pertinente que la Comisión le envíe una nota oficial solicitando la coordinación de esa agenda y así marcar las visitas a los distintos puertos de nuestro país. Nuestra sugerencia es que la primera sea al de Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, se había conversado que la primera visita sería al puerto de Montevideo y la obra del viaducto, porque también corresponde a la Administración Nacional de Puertos. Mandaremos una nota, a través de la Secretaría, y coordinaremos con el presidente de la ANP la realización de las visitas. Seguramente, serán después del 15. Lo coordinaremos e informaremos a los integrantes de la Comisión.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Quería hacer esta ayudamemoria para formalizar la propuesta. Lo hemos conversado de manera informal varias veces, y está bueno aterrizarlo.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Ingresa a sala la delegación de la Asociación Sindical de Cooperativistas y Obreros del Transporte, Ascot)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión da la bienvenida a la delegación de Ascot, integrada por los señores Miguel Marrero y Matías Costa.

Hace unos días, ustedes nos enviaron una nota en la que solicitaban ser recibidos por la Comisión para plantear dos temas: el valor del precio del gasoil y el valor del boleto. Los diputados ya tienen dicha nota, de 4 de agosto de 2021.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Buenos días; muchas gracias por recibirnos.

La nota y nuestra comparecencia se deben a la preocupación que tiene el sindicato de los trabajadores del transporte. Nosotros somos el sindicato de las cooperativas de transporte, pero es una preocupación que nos abarca a todos. Hay un decreto, de junio de este año, que es preocupante para los usuarios del transporte colectivo de todo el país. Quizás, algunos entiendan que es una alerta un poco prematura. Nosotros queremos explicar brevemente de qué se trata el fideicomiso del gasoil, siempre intentando promover la movilidad como un derecho, particularmente, para la gente que se mueve en el transporte colectivo. Según indican los estudios que todos ustedes conocen, el primer motivo por el cual las personas toman transporte colectivo es para ir a trabajar, y el segundo, para ir a estudiar. Cada acción que tomamos es, básicamente, para trabajadores y estudiantes. El tercer motivo por el que se toma transporte colectivo es para la realización de trámites, por cuestiones familiares y por paseos. Pero, reitero, básicamente, trabajamos para trabajadores y estudiantes, particularmente, en

Montevideo y área metropolitana. Ellos son quienes toman el transporte diariamente y en mayor cantidad, ómnibus

En el año 2006, para intentar estimular el uso del transporte colectivo, una de las medidas que se propuso fue bajar los costos de las tarifas. Se creó un fideicomiso del gasoil que, como ustedes saben, es, básicamente, una bolsa de dinero a la cual se aporta desde el momento en que uno carga gasoil en cualquier boca de tanque. Ese fideicomiso empezó con un capital fiduciario inicial de \$ 1,053 por litro de gasoil. Posteriormente, por un decreto del año siguiente, 2007, se estableció que un 14 % de cada aumento iría para esa bolsa de dinero que se repartía. Eso fue creciendo. Está previsto que ese capital puede crecer hasta tres veces y media del valor inicial; todavía hay margen para que siga creciendo. Ese fideicomiso se ha ido prorrogando sucesivamente; está previsto que termine el año que viene; de no haber nueva prórroga, quedaría hasta diciembre de 2022.

Sin ninguna duda, los beneficios de ese fideicomiso son inmensos. Basta con decir que, según los datos más claros que tenemos, en Montevideo influye en \$ 5 en el valor de todos los boletos de transporte colectivo. Pensemos lo que sería si ese fondo fuera desapareciendo. Como decía, el fideicomiso se fue prorrogando, ayudando a levantar el número de viajes, que tuvo oscilaciones, ya que depende de muchas cosas, básicamente, del trabajo y la desocupación. En el año 2018, se llegó a un momento en el cual ese dinero se repartió de la siguiente manera: el 39 % para Montevideo, el 21 % para el área metropolitana, y el restante 40 % se distribuye entre las líneas departamentales del interior, las interurbanas -que van de ciudad a ciudad en el interior- y las que van desde Montevideo hasta los distintos departamentos, que son las de corta, larga y media distancia.

Decimos esto porque queremos discutir algún preconceito que se ha escuchado por allí que dice que es un fideicomiso que atiende básicamente a los montevideanos o al área metropolitana. Entendemos que es un elemento muy importante y de proyección nacional.

En junio de este año, por un decreto -que para algunas personas pudo pasar inadvertido, pero nosotros somos trabajadores del transporte que intentamos entender y atender la realidad en general y no solamente lo que atañe directamente a nuestro trabajo y a nuestro salario-, se topea el fideicomiso y se lo deja trancado en \$ 3,48 por litro de gasoil, que es como está hoy. Ante los sucesivos ajustes, ese valor ha quedado fijo. Por lo tanto, en valor relativo, va a perder valor. Mensualmente, se están perdiendo \$ 108.000.000, de acuerdo a los sucesivos aumentos que hubo; hay una pequeñísima incidencia a la baja por este último ajuste que se realizó el lunes, si no me equivoco.

Nosotros entendemos que hay una disparidad muy grande en lo que es el poder en el gobierno, en todas las fuerzas que lo han apoyado, fundamentalmente, las sociales. Pero entendemos que esto afecta gravemente a los sectores que toman el transporte.

Nos vamos a referir a un estudio realizado por la Intendencia de Montevideo en el año 2019; está disponible; si lo desean, podemos pasarles el enlace; creo que lo pusimos en la carta. En él se dice que el 60 % de los usuarios del transporte colectivo pertenecen a sectores medios o medio- bajos y que el 36 % de los usuarios son mujeres jefas de hogar. Todos sabemos cuánto se discrimina a las mujeres, particularmente, en el aspecto laboral. Con esta medida, que rebaja ese porcentaje tan influyente en la posibilidad de mantener un poco más baja la tarifa del transporte, le estamos pegando a los sectores más desvalidos.

Entendemos que los reclamos de todos los sectores son válidos; todos tenemos derecho a hacerlos, pero también entendemos que los reclamos para que se frene este

fideicomiso, o directamente desaparezca, vienen de sectores a los cuales últimamente no les ha ido nada mal. Nosotros tenemos algunos datos oficiales -Matías los va a plantear- que, claramente, indican que a los sectores que están reclamando eso no les ha ido nada mal en la economía.

Si esta medida no se revé ni se cambia, ineludiblemente tendrá que pensarse en algún proyecto alternativo que vea una nueva forma de financiación de esa parte tan importante del costo del transporte. Nosotros planteamos -como se ha hecho más de una vez- la posibilidad de crear algún fideicomiso alternativo, por ejemplo, con las naftas. Eso podría ampliar la base de aportación. No solamente se gravaría a los vehículos gasoleros, que están pensados, básicamente, para el mundo del trabajo. Entonces, se podría aportar desde ese lugar. Incluso, algunos actores nos plantearon la posibilidad de extender esa base de aportación a más energías; se pensó, incluso, en la energía eléctrica. Es decir, se intentaría que todos aporten para que el transporte -pensado en clave de derecho- tenga ayuda de la sociedad; habría un traslado de dinero desde los sectores que tienen más hacia los que tienen menos. Esa es una materia muy importante para nosotros, como sindicato. Como decíamos, no nos dedicamos solo a pensar en ventajas o desventajas de las diferentes acciones políticas hacia nosotros, hacia nuestro trabajo, hacia nuestro salario, sino que tenemos el derecho y el deber de pensar en la sociedad en su conjunto. Por ello realizamos este planteamiento.

SEÑOR COSTA (Matías).- Cuando se creó este decreto, en la parte urbana se vendían 220 millones de boletos por año. A raíz del decreto, que obviamente incidió en la tarifa, se pasó a vender 300 millones en la parte urbana. En la suburbana se pasó de 44 millones a 70 millones. ¿Qué repercusiones tuvo? Que más gente pudiera usar el transporte colectivo.

Al frenar el fideicomiso y no seguir aumentando un 14 %, como debería ser, el fondo comienza a desfinanciarse y esa es nuestra mayor preocupación. El fondo comienza a desfinanciarse \$ 108.000.000 por mes, lo que implicará una desfinanciación de \$ 1.297.000.000 al cabo de un año. Hay dos o tres maneras de frenarlo. Una es poner más tarifa -con lo que el gremio está en contra porque eso lo va a terminar pagando la población y disminuirá la cantidad de pasajeros-; otra es seguir con el fideicomiso, y la otra es que lo absorba la empresa. Al tratarse de un monto tan grande, es inviable que lo absorba alguien. La única manera es la tarifa. Ese es el primer problema.

El otro problema que vemos es, como dijo Miguel, quiénes son parte de los que se quejan de este fideicomiso. Las gráficas muestran que, dentro de América Latina, somos el cuarto país que más exportó en el 2020. Y no solo eso, han subido casi 20 % su poder adquisitivo de capital y bienes. Entonces, queremos entender la medida para saber cómo contrarrestarla.

Lo que deseamos dejar claro acá es que no queremos que suba la tarifa, porque va a impactar en gente que ya está perdiendo poder adquisitivo y que lo sigue perdiendo a consecuencia de la pandemia. Si todavía le tenemos que dar más tarifa para poder absorber esa brecha, el mercado va a disminuir y nos va a ocasionar pérdida de trabajo a nosotros. Ese es el tema, básicamente,

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Agradezco la comparecencia de la delegación de la Asociación Sindical de Cooperativistas y Obreros del Transporte, y reconozco en esta intervención la iniciativa y, en cierta manera, el coraje de venir a plantear un tema que, a nuestro juicio, ha estado desmedidamente desconocido. No obstante, ha sido un tema de campaña y se planteó sistemáticamente la

necesidad de transparentar el costo final de los subsidios y, fundamentalmente, por parte de Un Solo Uruguay, se solicitó eliminar el subsidio al fideicomiso del boleto o, como se conoce popularmente, el fideicomiso del boleto.

Como bien exponía la delegación de Ascot, allí hay un verdadero parteaguas, es decir, es interés de la comunidad saber cuál va a ser la decisión que el gobierno tomará en referencia a la solución que, de alguna manera, la eliminación del fideicomiso del boleto generará sobre el transporte colectivo de pasajeros. La política del subsidio iniciada en 2005 determinó la incidencia que el combustible tenía sobre los costos directos del sector de un 25 %, se mitigara hasta el orden del 4 % y el 5 %. Ello representa en el costo final de la tarifa, es decir, en lo que pagan los usuarios, reducciones del orden del 15 % al 17 %. La pregunta cae por sí sola; si no hay una alternativa del fideicomiso del boleto y esto se traslada a la tarifa, los usuarios del transporte colectivo de todo el país verán incrementadas sus tarifas en el orden del 15 % al 17 %. Repito: en el orden del 15 % al 17 %. Por tanto, allí hay una responsabilidad del Estado y, fundamentalmente, de su regulador. Confieso, señor presidente, que en los últimos intercambios que hemos tenido con el ministerio, como decimos siempre, nos hemos quedado con más dudas que con certezas. Lamentablemente lo reducido de la posibilidad del intercambio de la instancia de la rendición de cuentas, nos impidió avanzar en consultas de este tipo, es decir, saber cuál es la política que en materia de transporte el ministerio va a ejecutar en los próximos cuatro años, a qué sectores va a atender, si va a seguir priorizando a los malla oro en contraposición del resto de la sociedad, si esta política de Estado va a cambiar y si se sustentará con rentas generales o si, en definitiva -porque no creo que sea absorbido por las empresas-, sea trasladado a la tarifa.

El fideicomiso tiene vigencia hasta el 2024; por tanto, al actual gobierno le quedan exactamente tres años para resolver qué va a hacer con la política en materia de transporte colectivo de pasajeros.

Es de nuestro interés solicitar la comparencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para además de plantearle las cuestiones puntuales que se puedan ir generando de aquí a su comparencia también los aspectos centrales que hacen, precisamente, a la política de transporte a nivel nacional.

Pero para que esto no quede solo en una mera introducción, hay dos planteos que quiero hacer a la delegación. La primera, naturalmente, es resultancia de esta introducción, es decir, cuál ha sido la respuesta -si la han tenido- y si pudieron contactarse con las autoridades de los Ministerios de Transporte y de Energía respecto a cuál es su decisión -quizás hayan tenido más suerte que quien les habla- y la segunda, es conocer la opinión -si fue posible- de las empresas del sector. Insisto: es llamativo el silencio sobre un tema tan transcendental en la vida de la sociedad. Nos referimos a una organización sindical que toma la iniciativa de venir hasta esta Casa y plantear a los parlamentarios la preocupación sobre un tema que decide la vida de decenas de miles de uruguayos diariamente y, sin embargo, el gobierno y hasta hora las empresas han mantenido un silencio bastante llamativo.

Voy a cerrar con una afirmación que me parece importante no solo para trasmitirla, sino para dejar constancia de ella.

En campaña electoral, una y otra vez recurrentemente se dijo que este beneficio del fideicomiso o esta política del subsidio favorecía exclusivamente a las empresas de Montevideo y del área metropolitana. Eso es falso, señor presidente; es una política nacional iniciada en 2006 que cubre absolutamente a todas las empresas del interior y de corta, media y larga distancia de nuestro país. Por lo tanto, su afectación pega por igual a todos los habitantes de la República Oriental del Uruguay.

Muchas gracias.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- En principio, nosotros manifestamos nuestra preocupación en las dos cámaras del Parlamento, al directorio de Ancap y al Ministerio de Transporte por entender que eran las organizaciones más afectadas visiblemente en este tema. No hemos tenido respuesta, y agradecemos mucho que ustedes nos reciban, ya que es la única respuesta que hemos tenido hasta este momento, pues no la hemos tenido del Senado ni de las otras instituciones que mencionamos.

En lo que tiene que ver con las empresas, entendemos que están en una situación de espera. El transporte ha recibido dinero extraordinario, si se quiere, pensar en cuanto a los números de boletos que efectivamente se han vendido en esta pandemia. Todos sabemos que el país y el mundo entero fueron afectados y, por lo tanto, también el transporte. En los meses de marzo, abril y mayo del año pasado el transporte bajó hasta niveles de venta de un 20 % aproximadamente, comparándolo con el año anterior, 2019. Es decir que la afectación fue muy importante y las empresas pudieron sostenerse básicamente con el esfuerzo de los trabajadores, que hemos pasado miles de nosotros por largo períodos en el seguro de paro. Hay compañeros, especialmente los del sector interdepartamental, que llevan un año y medio en el seguro de paro, y no hay ni mira de su reintegro. Aprovechamos y agregamos al tema que estamos esperando la convocatoria al consejo de salarios, que se hicieron hace muchos meses, en febrero. Hubo empresas que violaron todos los acuerdos; pasados por encima e, inclusive, ni los viáticos, que son mínimos, una muy pequeña porción del dinero que cobran los trabajadores; ni en eso están pagando lo que corresponde. De paso cañazo, dejamos sentado esto acá para que ustedes tengan conocimiento de eso.

Las organizaciones de empresarios se han manifestado; la primera fue la del taxímetro, Cpatu, y las dos que agrupan a empresas del sector interdepartamental también manifestaron su preocupación por esto; lo hicieron de forma simplemente declarativa y muy tímidamente. Creemos que fue así no porque no entiendan la gravedad de la situación, sino porque tienen miedo de que se corte el dinero extraordinario que están recibiendo de parte del gobierno, ya sea por el subsidio o por los boletos básicamente de estudiantes que, con el dinero del Fondo Coronavirus, les han pagado bastante más de lo que les deberían haber pagado si tomaran los números estrictos de la venta de boletos. Reconocemos que el gobierno en eso ha tenido un papel importante para garantizar el derecho de la gente al transporte. Las empresas se hubiesen caído directamente o las consecuencias sobre los trabajadores hubieran sido aún mucho más graves si no hubiera existido ese dinero extraordinario, que reconocemos, que llegó a todo el país por parte del Ministerio de Transporte. También la Intendencia de Montevideo hizo aportes muy importantes para las empresas que trabajan en el departamento.

Entendemos que la respuesta debía haber sido más grande. Como decíamos, quizás todavía no se tenga magnitud del daño que esto puede causar si no hay alguna alternativa o si no se revé esa medida. Se está tomando dinero de una bolsa que ya no crece más. Como decíamos, los valores que se perdieron en el mes de julio y en agosto fueron de \$ 108.000.000 en cada uno de los meses, lo que es gravísimo. Entonces, pedimos a Ancap la proyección de en cuánto tiempo se terminaría ese fondo de no mediar alguna alternativa. Aún no hemos tenido respuesta, y nos preocupa enormemente.

Revisando un poco los apuntes, hay un factor que también es importante tener en cuenta. Ese fideicomiso, que es un dinero prácticamente fijo que recibieron las empresas para trasladar al boleto, ha sido una garantía también para muchos rubros de las empresas, particularmente, para las renovaciones de flota y para fondos de garantía. Eso

también nos parece que es importante, pues las empresas se verían en graves problemas si no se revé esta medida. Entendemos que estamos a tiempo y que los argumentos son válidos, por lo que tratamos de ponerlos arriba de la mesa. Estamos solicitando que, al menos, haya alternativas, algunas de las que hemos planteado nosotros o de las que ustedes estén elaborando con más elementos.

SEÑOR REPRESENTANTE IRRAZÁBAL (Miguel).- Muchas gracias por venir y ser cortos y claros.

El señor diputado Marcelo Fernández siempre tiene muy buenos datos y siempre viene con datos, permanentemente y nuevos, lo que es importante.

Me quedó una duda porque él habla de un porcentaje que influiría en el boleto del orden del 15 % o 17 %; después voy a preguntar de dónde salieron estos datos. Pero ustedes dicen que incide un 5 % por boleto. La pregunta es por esa duda que me quedó que quisiera me aclararan.

SEÑOR COSTA (Matías).- Dentro del subsidio este fideicomiso impacta alrededor de un 20 %, que refleja \$ 5 en la tarifa. El impacto es de un 20 %, y en el global del boleto, de los \$ 44 que cuesta, impacta \$ 5.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos que hayan presentado un tema tan importante, como han dicho los diputados que hicieron uso de la palabra.

El ministro será convocado en el mes de octubre. Cuando estuvo aquí la delegación del Ministerio de Transporte en ocasión de tratarse la rendición de cuentas, se lo planteamos y, como recién había asumido el ministro, quedamos que después de terminar la rendición de cuentas en el Senado participaría de la comisión. Hay varios temas que nos quedaron pendientes de considerar con el exministro Heber, algunos otros que surgieron y algunas dudas que quedaron de la rendición de cuentas. Agregaremos el tema que la delegación de hoy nos ha planteado, que es demasiado importante para todos, sobre todo, para aquellos que vivimos en el interior. Quedó claro por lo menos para la opinión pública que el fideicomiso para el gasoil era solo para la zona metropolitana, sabiendo que hay muchas empresas que dependen de que esto siga funcionando para seguir subsistiendo y mejorando el servicio.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Apoyando un poco esa idea, nosotros queremos desmitificar dos conceptos que andan en la vuelta que no son reales. Ese era uno, que es un dinero que se aporta para Montevideo, que intentamos demostrar que no es así, que es muy importante para todo el país, particularmente para las empresas más pequeñas, las del interior, sobre todo, las interurbanas, las departamentales, que son empresas familiares. Sigue habiendo muchísimas empresas con muy pocos coches, con muy pocos trabajadores para los cuales este dinero es imprescindible, a fin de seguir subsistiendo.

Lo otro que pretendíamos es desmontar la idea de que esto es para las empresas o para los trabajadores. Es un dinero que va directamente a la tarifa y que incide, en gran medida, como planteaban los compañeros diputados. Me parece que hay que dar la dimensión real, y eso fue lo que pretendimos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la presencia en la Comisión.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación Sindical de Cooperativistas y Obreros del Transporte)

(Ingresa a sala una delegación de Usuarios de las líneas de ómnibus de San Luis y Jaureguiberry)

—La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación de Usuarios de las líneas de ómnibus de San Luis y Jaureguiberry. Por la comisión de usuarios nos visitan la señora Mónica Correa, y los señores Mathías Botta y Pablo Soria, quienes enviaron una nota a fines de julio, solicitando ser recibidos por esta comisión y en la misma hablan del inconveniente que tienen con el servicio que brinda la empresa, entre otros temas que imagino que van a plantear como, por ejemplo, la cantidad de frecuencias que han sido eliminadas por esta empresa por la pandemia.

SEÑOR BOTTA (Mathías).- Agradecemos a la comisión por habernos recibido y por darnos este espacio.

Venimos en nombre y en representación de todos los vecinos que van desde San Luis hasta Jaureguiberry, que son alrededor de ocho mil o diez mil personas. Contamos con dos líneas de transporte, ambas de la empresa Copsa, que son las líneas 712 y 713. Podemos decir que dicha empresa menoscaba nuestros derechos a acceder a la salud, a la educación y al trabajo en buenas condiciones. Con el objetivo de solucionar todos estos inconvenientes que tenemos, se creó este grupo hace un año y medio. Básicamente, nuestro cometido es buscarle la vuelta a la problemática que tenemos. Contamos con pocas frecuencias para la densidad de población que tenemos. La población creció exponencialmente; muchísima gente vive allí, como dije, entre ocho mil y diez mil personas, y tenemos una cantidad de líneas que son muy escasas; tenemos problema de falta de transporte ya que a pocos kilómetros de la salida del coche, muchas veces queda completo y toda la gente que viene después no tiene posibilidad de trasladarse. Ambas líneas son de diferente naturaleza: una es interdepartamental de corta distancia, que es la 713 y la otra, 712, es una línea suburbana que hace poco fue extendida hasta Jaureguiberry. Por su naturaleza, cada línea tiene problemáticas diferentes que cada uno de los compañeros va a explicar en particular.

Es importante remarcar ese detalle no menor que necesitamos tener un transporte eficiente, con tiempos razonables. Estamos hablando de que la línea 712 desde Jaureguiberry pone unas tres horas para llegar a Montevideo. Ese mismo coche pone unas dos horas y pico en llegar desde mitad de camino hasta acá. Quiere decir que hablamos de velocidades de ciclista, lo cual nos parece muy preocupante, sobre todo en esta vida tan veloz que tengamos que disponer de seis horas de viaje por día para venir a trabajar, a estudiar o a hacer un estudio y que, encima, al ser de poca frecuencia, tomar la precaución de salir dos horas antes para no llegar tarde al destino. Ello es algo que no acompaña el ritmo de vida actual y no podemos permitir que ello suceda. Hay gente que perdió el trabajo, como es mi caso en particular por reiteradas llegadas tarde por cuestiones de la empresa Copsa.

Como decía, cada uno de mis compañeros hablará respecto de cada línea. Comenzará Pablo Soria quien nos hablará de la línea 712 y después, Mónica lo hará con respecto a la línea 713.

SEÑOR SORIA (Pablo).- Como ya dijo Mathías Botta, agradecemos ser recibidos. Voy a complementar un poco más la presentación que él hizo. No solamente hacemos reclamos, sino que también hemos generado reuniones. Ya estuvimos reunidos tres veces con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas haciendo este mismo planteo y, en base a que no hemos tenido resultado alguno, seguimos insistiendo ya que la problemática -como dijo el compañero- es muy grave.

Con respecto a la línea 712, el problema es que al haber hecho ese cambio de pasar de interdepartamental a línea metropolitana o suburbana se modificó su recorrido. Esto implica más tiempo para hacer la misma cantidad de kilómetros. A su vez, nosotros

tenemos siete frecuencias diarias de las cuales estas ingresan a balnearios que ya tienen treinta y cinco frecuencias diarias con otras líneas. No se trata de que queramos reducir sus frecuencias, sino tratar de entender qué sentido tiene que nuestras siete pocas frecuencias diarias que tenemos las hagan ingresar a esos balnearios, incrementando el tiempo del viaje porque en esa recorrida es donde se extiende el tiempo, lo que causa llegadas tardes al trabajo, no poder hacernos análisis que es cuando debemos estar a primera hora, etcétera. La primera frecuencia arranca a la hora 4 y 55, que es cuando sale la primera de lunes a viernes. La última frecuencia que tenemos para llegar a la capital es a la hora 19 y 15 los días hábiles. El problema que tenemos no es que sean pocas frecuencias, sino que entre una y otra hay una demora de dos horas y hasta tres horas. Si perdemos el coche, el próximo es imposible tomarlo porque llega quince o veinte minutos tarde y, directamente, hay que quedarse y no viajar. Esta es una de las problemáticas.

Otra grave es que los sábados no tenemos coche para salir temprano a primera hora para ir a trabajar porque no todos trabajan de lunes a viernes y, por lo general, se trabaja de lunes a sábados y ese día no contamos con la frecuencia de la primera salida del coche tanto de la línea 712 como la del 713. Estos reclamos ya fueron planteados en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tres veces en distintas reuniones en las que siempre se nos recibió bien, se nos escuchó, pero jamás nos dieron una solución a los problemas. Entonces, en base a eso es que seguimos insistiendo porque, como decía Mathías, nos están violando los derechos: a poder ir a trabajar, a tener un trabajo digno, a estudiar, a contar con una buena calidad de servicio de salud porque, como se sabe, en el interior tenemos policlínicas y cualquier derivación tenemos que venir a la capital. Como quien dice, este es un país centralizado. Entonces, son necesarias más frecuencias por la cantidad de gente que tenemos, porque nos parece que son pocas. En verano ponen diez, once o doce frecuencias. Entendemos que la empresa le da más interés a la temporada y al turista que al que vive todo el año, y a nosotros, como usuarios, esta situación nos afecta mucho día a día, como ya les expliqué.

Otro de los motivos que tenemos, por el que hicimos también reclamos, es la falta de mantenimiento de los coches, que se pasaban rompiendo constantemente. Hay falta de limpieza, de mantenimiento, y falta de control desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Le hemos hecho llegar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas 1.200 firmas que recabamos en dos semanas, ni bien empezamos, en julio de 2020. Junto con esas 1.200 firmas hay cartas de ligas de fomento de todos los balnearios y de centros educativos de toda la zona que nos compete apoyando nuestro pedido, entendiendo que el transporte es escaso e ineficiente. No es un detalle menor que se pague aproximadamente \$ 2 el kilómetro, un boleto nada barato para el servicio que se da.

Entre los apoyos que encontramos, las firmas que se presentaron y los diálogos que tuvimos con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la respuesta que siempre obteníamos del Ministerio era que no es viable que otra empresa entre. Nosotros preguntábamos por qué. Ingresamos un pedido de informes -trajimos documentación para dejarles con la respuesta que nos dio el Ministerio de Transporte y Obras Públicas-, y en base a que siempre la respuesta era la misma, que no era viable, nosotros mismos nos tomamos el trabajo de ir a hablar con Coetc y plantear la situación en base a que Coetc tiene la línea 222 que llega hasta Parque del Plata. Les planteamos el tema, les interesó, y nos pidieron que armáramos un proyecto. Lo hicimos; trabajamos horarios y frecuencias, lo presentamos y dijeron que estaban interesados. Fuimos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, planteamos el proyecto y nuevamente la respuesta fue que no era viable y no se podía hacer. Dentro del pedido de informes que enviamos después

de las tres reuniones que tuvimos, pedimos que se nos explicara por qué no era viable y por qué se rechazan los proyectos que los usuarios presentan. La respuesta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en la que alega que no permite que Coetc extienda las líneas, era que los coches que tenía la empresa no estaban capacitados para hacer el recorrido que les permite la normativa, que es hasta 60 kilómetros, aunque ahora se extendió un poco más. Se nos negó ese pedido, pero al mes siguiente se autorizó a Copsa a extender y llegar hasta donde se nos negó que otra empresa llegara. Nuestro proyecto era con un trasbordo con una empresa local. Sabiendo que esos coches no están capacitados para ese recorrido, dijimos: "Perfecto, hagamos un trasbordo; planteémoslo de esa forma". Tratamos de encontrar alternativas y una solución. No queremos ir en contra de Copsa. Queremos trabajar y estamos dispuestos a hacerlo; lo venimos haciendo hace un año y medio, dejando nuestros trabajos y descuidando determinadas situaciones, porque todo esto nos implica tiempo. Y la situación que tenemos es la misma; no hay cambios. Tenemos la misma cantidad de frecuencias que hace veinte años y, como decía Matías, la población se triplicó. Entendemos que los servicios no acompañan el crecimiento demográfico que tenemos en la zona, y eso es lo que venimos a plantear para ver si se puede encontrar una alternativa y una solución. En mi caso personal, esto me viene afectando desde hace mucho tiempo, desde el 2006.

Esos coches tenían baños, pero se fue modificando la normativa y cada vez el servicio es peor; nunca es para mejor. Siempre son menos frecuencias, se quitan los baños o se cambia el recorrido. Este es el planteo que traemos con respecto a la línea 712: falta de frecuencia, falta de mantenimiento y sobre todo falta de control del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No hay un control, y tener una empresa monopólica sin control alguno provoca desvíos y determinadas cosas que están fuera de la normativa, de las que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está enterado, porque hemos presentado denuncias. Tenemos videos en los que se ve una tapa de acceso -que es la que llega al tren trasero- sin sujetar por los tornillos. El coche iba recorriendo y la tapa levitando. Un usuario lo filmó y les avisó a los choferes. Detuvieron el coche, intentaron arreglarlo, y como no pudieron, siguieron. Y la tapa siguió levitando con los pasajeros adentro. Han tomado fuego por recalentamiento dos unidades, y como los coches no contaban con un extintor, tuvieron que ir empleados de un supermercado para apagarlos. Estas son situaciones graves que se van reiterando, y nada cambia. Lo único que hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es aplicar multas, pero nada más. Por eso venimos a ver si entre todos podemos encontrar una alternativa a esta situación que nos afecta.

SEÑORA CORREA (Mónica).- Como dijeron mis compañeros, agradezco el recibimiento para plantear este problema que venimos acarreado desde hace varios años.

Yo les voy a hablar más que nada de la línea 713, que es la que me compete. Soy vecina del balneario Santa Ana y, por ende, estoy a 74 kilómetros de la capital. En algunos momentos, sentimos que estamos en Bella Unión por la falta de transporte y los motivos que más o menos expresaron los compañeros. El 713 difiere un poco del 712, porque es un servicio interdepartamental de corta distancia. Ese es el único coche que sale hacia allá desde Tres Cruces, y como sale bajo el reglamento de la torre, ameritaría un control más estricto por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esta línea tiene un servicio de bodega que el 712 no tiene y es más interdepartamental, porque se usa mucho para el transporte de carga de valijas y más que nada en el verano para alguna cosa que uno lleve para disfrutar de la playa.

El mayor inconveniente que tenemos en la línea 713 es el mantenimiento. Estos coches salen de Tres Cruces y a la cuadra rompen o llegan rotos, y los mismos choferes o guardas tratan de solucionar esos problemas. He vivido la situación de salir de Tres Cruces y que al llegar a Avenida Italia se rompa el acelerador. Lo arreglaron con un alambre, llegaron a Jaureguiberry y volvieron con ese coche. La semana pasada, uno de los servicios de 713 fue compensado con un coche de la línea Copsa este, que hace Montevideo- Punta del Este. El coche salió de Tres Cruces con la caja de cambios rota, haciendo ruidos en sus engranajes. Así fue y volvió, y yo fui rezando o pidiendo por favor llegar a destino después de una jornada de trabajo.

Lo que más que nada nos implica a todos es que la empresa tomó como excusa -yo lo veo desde ese punto de vista- el cierre de su *call center*. Un usuario que espera el ómnibus parado en Santa Ana o Jaureguiberry, a ochenta kilómetros de Montevideo, no sabe si va a pasar o no. Me ha pasado de estar esperando el ómnibus diez, quince, veinte minutos o media hora, y no tener forma de comunicarme con la empresa para ver si se rompió, si hay paro, o qué inconvenientes tuvo el coche para ver si voy a la ruta o si tomo otra posibilidad de traslado hacia el trabajo, la educación o lo que sea. Ese *call center* tampoco nos brindaba el servicio de sacar pasaje o reservarlo vía telefónica. A veces, necesitamos -yo soy trabajadora de salud- hacer la reserva de algún horario en particular y no existe esa posibilidad. El *call center* se negó, se dio de baja, y los funcionarios que estaban allí fueron involucrados en la venta de servicios en el ómnibus. Algunos pasaron a choferes y otros a guardas; desde el punto de vista de la empresa ese servicio cerró, no se tiene en cuenta.

Por otro lado, está el tema del baño. Los ómnibus del servicio 713 tienen baño, pero está cerrado con candado. Lo usan guarda y chofer cuando llegan al destino en Jaureguiberry, porque la parada es un monte, y es entendible que lo usen porque son humanos. Uno sube y siente los olores característicos de un baño. La empresa nos ha dicho que según el reglamento tienen la obligación de tener baño cuando cubren distancias de más de 100 kilómetros, pero un ómnibus como el 713 a veces pone en su recorrido dos horas, dos horas y cuarto y hasta tres en verano, por la tranca que se da en el retorno por la interbalnearia. Uno puede mantener la necesidad de ir a un baño en tres horas, pero un niño o una persona mayor, no. Me ha pasado de estar en un ómnibus que para en la primera estación de servicio, con todo el pasaje esperando, para que una persona, con la vergüenza que eso implica, baje al baño y retorne al ómnibus, o en el caso de los hombres, que tienen mayor facilidad, ver que van ahí nomás.

Otra cosa que a veces nos da un poco de enojo a los que vivimos, trabajamos, estudiamos o usamos el transporte para nuestra salud, es la diferencia que hay entre el verano y el invierno. En invierno las frecuencias son muy escasas, y en verano hay cuatro o cinco coches en el mismo horario. Salen muchas más frecuencias diarias, en una comparación de nueve a trece o nueve a catorce. La explicación que nos dan siempre es que la empresa está quebrada, que la línea no es rentable, pero si está quebrada, lo está en verano y en invierno, y en verano salen ómnibus hasta de abajo de las piedras.

No estamos en contra del monopolio; lo que queremos es una mejora y un mayor control de la empresa. Copsa hace la línea, pero un día de paro, con ese monopolio que tenemos, ¿qué hacemos? Uno acá en Montevideo tiene plan b o plan c, pero si tenemos una empresa sola y para, no hay servicio. Hay servicio de urgencia en algunos casos, pero si salimos a trabajar no sabemos si el chofer de ese coche está agremiado y va a parar o si no va a hacer paro y va a pasar. Ante un día de paro, estamos tirando una moneda para ver si tenemos suerte y cae cara o cruz, y no tenemos cómo volver en nuestros horarios.

Haciendo más resumen de las frecuencias, tenemos nueve desde Montevideo hacia Jaureguiberry y diez en el retorno de Jaureguiberry hacia acá. Lo que más preocupa a los vecinos es el retorno desde Montevideo a Jaureguiberry. Yo les cuento y les pido que se pongan en mi lugar. Uno viene a trabajar -yo trabajo de noche- y, por ejemplo, sale de tarde. El último servicio para los que estamos a 70 u 80 kilómetros de Montevideo es 19 y 30. No hay otro. Si perdiste el coche de 19 y 30, podés irte por ruta y caminar 2 o 3 kilómetros. Quizás, los que estamos en esta sala podemos caminar eso, pero yo me imagino a una persona mayor o una persona con niños que venga, por ejemplo, del cumpleaños de un familiar. Después de 19 y 30 sí hay servicios, los que van por ruta a Punta del Este: Copsa, COT, Rutas del Sol, pero no da para caminar un día de lluvia o de frío. Se ha reclamado el coche de 20 y 50 -que tampoco es tan tarde en la noche-, que en los días de invierno era el último. Desde que empezó la pandemia, se restringieron los horarios y el último coche es el de 19 y 30. Tenés que pedir a un familiar o a un amigo que te dé una camita para quedarte en Montevideo, porque no hay forma de retornar. Creo que más o menos hemos planteado los problemas que tenemos en la línea 713.

Reitero el agradecimiento por poder manifestar esta problemática aquí con ustedes.

SEÑOR REPRESENTANTE AMIGO DÍAZ (Óscar).- Agradezco a la Comisión por permitirnos el uso de la palabra.

Queremos complementar de alguna manera, en la medida en que somos de la zona y vivimos a unos cuantos kilómetros en Costa de Oro, la reseña que están haciendo los vecinos. Este es un tema histórico; la situación del servicio de transporte en el este de Canelones viene de larga data. Como ellos señalaban, hubo un aumento muy importante de la población, sobre todo en el corredor de la costa de Canelones. Hace ya unos cuantos años se dio el aluvión en el territorio de lo que hoy es el Municipio de Ciudad de la Costa y, paulatinamente, por esa superpoblación que el Municipio tiene ahora, con más de cien mil personas, los vecinos, en particular de Montevideo, se empezaron a trasladar cada vez más para la Costa de Oro del otro lado del peaje. Hoy suponemos que somos sesenta o setenta mil en todo el corredor de la Costa de Oro, lo que es un problema porque, además, se está en permanente crecimiento. Con la pequeña migración del área metropolitana hacia lugares cada vez más distantes se genera un problema; hay cada vez más gente trabajadora y más gente que necesita distintos servicios y vive casi, como ellos, en la frontera con el departamento de Maldonado. La migración es cada vez mayor y ese es un dato objetivo que tenemos que registrar. Dentro de ese marco, tenemos las dificultades que ellos plantean. Cada vez que nos acercamos más a la frontera con Maldonado hay menos transporte colectivo y empezamos a tener estos problemas que son acuciantes en alguna medida.

Quiero dejar dos o tres elementos. En primer lugar, me parece bien interesante que una organización colectiva y social de usuarios del transporte venga a la Comisión y traslade estos temas al Parlamento desde el punto de vista de la mirada de los vecinos. Ellos han venido trabajando muy bien y juntado firmas. Hay un trabajo colectivo de larga data, desde hace unos años, que vienen jalonando y nos parece bien importante remarcarlo.

Por otra parte, quiero destacar algunas cosas que nos planteaban, que nos parece que son de orden. Nosotros estamos en la Comisión de Derechos Humanos y ellos señalan que tienen problemas efectivos de trabajo, o que los despiden o les ponen sanciones porque la incidencia del transporte es tan grande que no la pueden soslayar. Me parece que este es un tema para valorar desde el punto de vista de los derechos, no solo en lo que tiene que ver con el trabajo, sino en la atención de la salud o en las posibilidades de estudio.

Hay una migración que se dio en un número más importante y tenemos infraestructuras y servicios que quizás no han sido adecuados del todo, que tienen que ver con una administración metropolitana. Necesitamos trabajar sobre eso y adecuarnos a las situaciones que tenemos ahora. Este es un problema que entendemos muy claro y muy candente, porque como les decía, esta situación no va a parar acá. La migración, el poblamiento de esta parte del departamento de Canelones va a seguir ocurriendo porque entre otras cosas la costa es un llamador, hay un tema de calidad de vida y distintas situaciones por las que la gente decide mudarse, irse a vivir a ese lugar del departamento. Entendemos que, como dicen ellos, las frecuencias son escasas, sobre todo en el horario laboral de inicio y fin de la jornada, en el arranque de la mañana y en la vuelta a Montevideo. También hay que solucionar la frecuencia que no tienen los días sábados, porque hay mucha gente que trabaja los sábados y no tiene esa frecuencia que estaba solicitando. Hay elementos concretos. Ellos planteaban que el Ministerio viera -creo que no tienen todas las respuestas en ese sentido- si hay alguna posibilidad de nuevas frecuencias o de otra empresa que pueda cubrir ese recorrido; lo dejaron como pregunta cuando hablaron con nosotros. Me parece que en el estudio del tema tiene que estar la posibilidad del reforzamiento de frecuencias y, por otro lado, el análisis sobre qué nuevas empresas se pueden incorporar. Ya sabemos que hay un tema de costos.

También señalaban la diferencia entre el invierno y el verano. Evidentemente, hay mucha más demanda en el verano; ese es otro tema para el análisis.

Con respecto a los controles, me parece que la Comisión puede detallar en qué medida -ya con análisis y evaluación histórica- se ha controlado a la única empresa que hace esos recorridos y de qué manera el Ministerio regula esto.

Estos elementos son fundamentales para nosotros. Quiero destacar que desde la división de transporte de la Intendencia de Canelones nos dicen que el ámbito de negociación, de intercambio metropolitano por los temas de transporte, todavía no se ha podido reunir en lo que va de este período.

Les agradezco nuevamente.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Agradezco la comparecencia de los vecinos de San Luis.

En este tema me tocan las generales de la ley por ser canario y usuario del transporte colectivo de pasajeros, y me veo reflejado en las situaciones en las que, como usuarios frecuentes, nos vemos inmersos.

No voy a entrar en los detalles porque se trata de un tema muy rico y de amplio debate. En las expresiones de la delegación hay elementos muy complejos -adelanto que de no fácil resolución- que tienen que ver con la expansión urbana, el crecimiento del parque automotor y las dificultades que tiene la metrópolis en cuanto a arterias adecuadas para la implementación de servicios del tipo bus rápido *traffic*, etcétera. Creo que hay un centro recurrente con la comparecencia de la delegación anterior, y es el papel del regulador en la materia. He llevado detallada nota de cada uno de los planteos de la delegación y todos tienen que ver con la falta de control de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en un servicio que, además de ser público, como bien lo decía el señor diputado Amigo, es un derecho humano fundamental. El país suscribió el pacto de San José de Costa Rica donde reconoció el derecho a la movilidad de todos los habitantes del planeta y lo internalizamos en nuestro marco normativo. Es decir, hay un Estado que incumple con un derecho fundamental, y es interés de esta Comisión conocer cuál es la política de transporte del Poder Ejecutivo. La respuesta a un grupo organizado de usuarios o a quien sea no puede ser -lo digo con mucho respeto- que no hay

alternativas porque el servicio no es rentable. Se han transferido decenas de millones de dólares en los últimos doce o catorce meses a las empresas de transporte colectivo de pasajeros. Voy a sumar un dato -seguramente el señor diputado Irrazábal haga un muy buen caudal de él-: los servicios en pandemia se redujeron en más de un 50 %. Los subsidios que el Estado brindó a las empresas con relación a los del 2019, es decir, cuando tenían el 100 % de operatividad, fueron del entorno del 85 %, y hay más del 30 % del personal en seguro de paro. Yo me pregunto, ¿quién gana? Se vuelve imprescindible un debate sobre este tema que tiene su máxima expresión en la organización de los vecinos de San Luis al este, que reconozco.

Por diversas razones, desde 2005 he estado involucrado en los temas del transporte, que han sido sistemática y recurrentemente los mismos. Estamos en una situación de indefensión en la que el Estado no da la respuesta que debe dar. Agradezco la comparecencia y la información para reforzar una necesidad que a esta altura se vuelve imprescindible, reclamando al Estado conocer su política en materia de transporte, esencial para una comunidad.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE GUARINONI (Mauricio).- Agradezco la comparecencia de los vecinos y los felicito, porque a través de la organización que han logrado, estas cosas tienen estado público. El Parlamento, como caja de resonancia de toda la sociedad, tiene que poder buscar soluciones, más aún cuando los vecinos se organizan y vienen a golpear las puertas.

Hay varias cosas que iba a decir que ya las dijeron los diputados que me precedieron en el uso de la palabra, pero me parece importante hacer una reflexión sobre estos temas, también a la luz de lo que expresó la delegación que vino anteriormente, que tienen que ver con esto de los derechos humanos. Acá quiero hacer una aclaración: no estamos hablando de política partidaria, sino de un problema que ha existido durante los diferentes gobiernos, que es el de la movilidad. Por lo tanto, mi intervención no apunta a cobrar cuentas al actual gobierno ni a los anteriores, sino a pensar esto más a largo plazo.

Sin duda, se trata de un planteo de derechos humanos. Lo decía muy bien la vecina: no puede ser que tenga que trabajar en la noche y a las 19 y 30 tenga el último servicio que vuelve a su comunidad. Para que efectivamente estos derechos sean garantizados por parte del Estado, es necesario que el dinero que aporta toda la sociedad logre garantizarlos con eficiencia y eficacia. Cuando hablamos de falta de movilidad, uno tiende a no pensar en profundidad cuáles son los derechos vulnerados en estas situaciones. Acá podemos pensar en el acceso al trabajo, como ustedes planteaban, pero también en el acceso a los bienes culturales, a una escuela, a poder disfrutar de la comunidad, de la región donde uno vive, porque al no tener los servicios adecuados eso se ve muy disminuido.

También creo, y lo decían muy bien los vecinos, que tenemos un país centralizado. Por un lado, se han hecho esfuerzos en la materia para que haya un proceso de descentralización, con aportes importantísimos a los gobiernos departamentales y a los Municipios, y ha habido un proceso de desconcentración del Estado en torno a los servicios que realizan los diferentes Ministerios y en la educación pública, pero obviamente falta mucho. Es importante seguir avanzando en esta línea. Esto lo digo también a la luz de las políticas del actual gobierno en torno al recorte por malgasto, al recorte que termina siendo recorte de derechos justamente porque se recorta en lugares donde se necesitan los recursos. Efectivamente, esto perjudica el bienestar social.

Como decía también el señor diputado preopinante, creo que hay una cuestión muy importante que tiene que ver con una visión estratégica que debe tener el gobierno nacional con los gobiernos departamentales, los de Montevideo y Canelones, y también con los Municipios involucrados. Esta movilidad más ecológica, más eficiente, que no promueva el parque automotor, sino el transporte colectivo, es algo que tenemos que pensar entre todos, porque se requieren decisiones y recursos de todos los niveles de gobierno. Además de pensar en la presencia del señor ministro de Transporte y Obras Públicas -que creo es absolutamente necesaria a la luz de las dos delegaciones que han venido hoy-, me parece importante poder pensar estos temas con los gobiernos departamentales de Montevideo y Canelones, teniendo en cuenta la autonomía que ambos tienen con respecto al Parlamento. Creo que eso requiere de un pensamiento más colectivo.

También trajeron el tema de las denuncias, y me parece que hay que recalcarlo. No podemos dejar pasar las denuncias de los vecinos y que queden en la versión taquigráfica de la Comisión; tienen que estar presentes cuando el Ministerio venga. Creo que los controles no pueden estar omisos. Entiendo que no ha habido ningún hecho desgraciado, pero por lo que los vecinos planteaban, puede llegar a pasar hasta la afectación de una vida humana si efectivamente esos controles no se realizan de manera frecuente, garantizando que los vehículos por lo menos estén en condiciones de circular.

Yo soy nacido en Bella Unión y el tema de la movilidad lo conozco bastante bien por experiencia propia. Además, en los últimos años, he sido veraneante de San Luis y he ido en el transporte público. A todos nos pasa que el coche se rompe en la mitad del viaje, porque el mantenimiento no es el adecuado. Se han quedado sin frenos, sin acelerador; alguna cosa siempre sucede. Me parece que eso es importante y debería estar presente no solo en la versión taquigráfica, sino también en las reflexiones que tengamos que hacer con el Ministerio cuando venga a la Comisión.

Dentro de las cuestiones que tengamos que pensar para el futuro, está la movilidad urbana en términos de los tres niveles de gobierno, como decía, pero también el pienso permanente. La necesidad de un observatorio de movilidad urbana de carácter nacional promovido por el gobierno nacional y en conexión con los gobiernos departamentales debería ser también una línea de trabajo en la que el Parlamento puede tener un rol importante. Todos sabemos que el 95 % de los uruguayos vive en zonas urbanas, y el 80 % vive en el área metropolitana y en la costa. Ahí tenemos un problema, y esa tendencia se sigue manteniendo. Cada vez tenemos menos gente viviendo en la ruralidad y en el interior del país al norte del Río Negro.

Esas son las cosas que tenía para decir.

SEÑOR SORIA (Pablo).- Tratamos de que la población utilice el servicio público para descongestionar la ciudad, para que haya menos accidentes, menos contaminación, para que no se amplíe tanto el parque automotor, y sin embargo las políticas que se ven no van en ese sentido. En el pedido de informes que ingresamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas hicimos unas cuantas preguntas que se han tocado acá. Esto va a quedar para ustedes; estamos dispuestos a ofrecer toda la información que recabamos a cualquiera que esté interesado en seguir con este tema, porque entendemos que solamente podemos llegar hasta determinado lugar. Nosotros no podemos seguir solos, sin el apoyo de ustedes, para dar una solución a un tema que no tiene color ni bandera. Todos tomamos ómnibus; no importa qué votó cada uno.

Agradezco nuevamente la oportunidad de estar acá; para nosotros es importantísimo. Creemos que es la primera vez que lo hace un grupo de usuarios de transporte.

Pedimos disculpas por los nervios y la forma en que nos expresamos a veces; no estamos acostumbrados, no es nuestro lugar. Venimos trabajando, tenemos propuestas y tenemos una página en *Facebook* a la que cualquiera puede acceder. Ahí están los comentarios de los usuarios y se presentan las denuncias. La página es *usuarioscopsa712/713*. Ahí van a ver un montón de situaciones que ya planteamos.

Estamos a la orden; les dejamos el material. Gracias por su tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos previsto convocar al señor ministro de Transporte y Obras Públicas y a sus directores para el mes de octubre por varios temas que quedaron pendientes. Incluiremos este también, y enviaremos la versión taquigráfica de la sesión de hoy a la división de transporte del Ministerio para que tengan en cuenta lo que ustedes han manejado y las intervenciones de los representantes nacionales.

Se levanta la reunión.

≠