



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1362 de 2023

Carpetas Nos. 2946 de 2022 y 3126 de 2022

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

**SUBSIDIO DEL BOLETO UNIVERSITARIO PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE
METROPOLITANO SUBURBANO**

Se solicita al Poder Ejecutivo la remisión de la iniciativa para su otorgamiento

**SERVICIO POSTAL PRESTADO POR LAS EMPRESAS PERMISARIAS Y/O
CONCESIONARIAS DE LÍNEAS REGULARES NACIONALES EN EL
TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS POR CARRETERA
INSCRIPTAS EN EL REGISTRO GENERAL DE
PRESTADORES DEL SERVICIO POSTAL**

Regulación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 10 de mayo de 2023

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Martínez Escames.

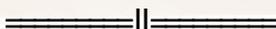
Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Germán Cardoso,
Alfonso Lereté, Alberto Fumero y Carlos Varela Nestier.

Delegado
de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.

Invitado: Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Sebastián Andújar.

Secretaria: Señora Laura Rogé.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.



SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Martínez Escames).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Vamos a ingresar en el orden del día. Teníamos previsto recibir al diputado Sebastián Andújar, actual presidente de la Cámara, para que nos informe sobre el proyecto "Subsidio al boleto universitario para las empresas de transporte metropolitano sub-urbano", pero él está un poquito demorado debido a su agenda.

El diputado Marcelo Fernández nos informará sobre el proyecto "Servicio postal prestado por las empresas permisarias y/o concesionarias de líneas regulares nacionales en el transporte colectivo de personas por carretera inscritas en el registro general de prestadores del servicio postal".

(Diálogos)

—En virtud de su ausencia en la sesión pasada, queremos dejar constancia de que teníamos previsto incluirlo en el orden del día. Capaz que omitimos hacer una comunicación oficial, en virtud de que el diputado Fernández suple al diputado Aita. Quizás, por eso cometimos un pequeño error, pero su intervención estaba prevista.

Si no hay objeciones, le concedemos la palabra al diputado Fernández.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Me disculpo, presidente. Eso pasa por no leer las versiones taquigráficas de las sesiones anteriores. Asumo el error.

Previamente a ingresar al tema, le entrego el memorando de planteos que nos gustaría hacerle llegar al ministro para que, en su comparecencia del próximo miércoles, tuviera a bien preparar. Si les parece bien, esta tarde lo distribuimos por el grupo de Whatsapp para que todos estemos al tanto de qué se trata.

Como bien dijo el presidente en alguna oportunidad, el proyecto tiene un nombre bastante ampuloso, pero no es así su contenido. El proyecto plantea regular la actividad del servicio postal que prestan las empresas permisarias y/o concesionarias de líneas regulares nacionales de transporte colectivo de pasajeros por carretera; es la Carpeta 3126, Repartido 786, de noviembre de 2022.

El objetivo del proyecto es regular una actividad que, si bien es tradicional en el transporte colectivo de pasajeros, siempre resultó ser accesoria o auxiliar de la principal, es decir, del transporte de pasajeros. A diferencia de esta última actividad, que tiene una fuerte y precisa regulación, tanto en materia de horarios, características de los vehículos, turnos, itinerarios, tarifas, etcétera, increíblemente, el transporte de encomiendas, que históricamente es una actividad que uno asocia directamente con el transporte colectivo, carece de regulación o sus normas remiten a normas nacionales o resultan anacrónicas, en la mayoría de los casos. Dejaremos en la Secretaría buena parte de la documentación de la fundamentación que realizamos para que el resto de los compañeros puedan tener conocimiento de ella.

El transporte de encomiendas o de equipajes ya tiene una suerte de consideración histórica en lo que fue el artículo 1288 del Código de Comercio que establece: "El pasajero es considerado cargador respecto al equipaje que tiene a bordo. [...]". Se ha dado una evolución doctrinaria y jurisprudencial a lo largo de estos años. El Código de Comercio, que es legislación del siglo pasado, le atribuía una responsabilidad de tipo subjetiva o aquiliana; fue un tema que estuvo en debate, no hace mucho tiempo, en esa Comisión, y que reflejaba una concepción de aquel entonces. La responsabilidad por el equipaje que era transportado por los fletadores o los transportistas de carga de

principios del siglo pasado solo se remitía a resarcirlo en la eventualidad que se diera una responsabilidad subjetiva, es decir que la pérdida no fuera por causa de fuerza mayor o caso fortuito.

Con el devenir de los años, en el año 1953, surgió lo que es conocido como la Ordenanza o Reglamento General de los Servicios Interdepartamentales de Ómnibus -que sigue vigente-, que en su artículo 34 dice que se comprenderán bajo la denominación de equipajes las maletas, cofres, sombreros, sacos de noche y en general todos los bultos que contengan prendas u objetos de uso personal que acompañen al pasajero. Todo pasajero de ómnibus interdepartamental tiene derecho al transporte gratuito de diez kilogramos, hasta un máximo de veinticinco. En su artículo 36 establece que en el interior de los ómnibus no se podrá transportar equipajes que por su tamaño excesivo, formas u olor desagradable, pudieran causar molestias a los demás pasajeros. Importa dar cuenta de las disposiciones del artículo 38 que dice que la responsabilidad por pérdida o extravío de equipajes, considerado el momento que se entrega al pasajero, a través de contraseña, y no llega a destino, hasta después de verificada la entrega, es con arreglo a las siguientes prescripciones: si el pasajero no ha declarado un valor determinado, será resarcido con un importe superior a \$ 100 por cada bulto. Si hubiera sido declarado el valor del equipaje, el resarcimiento llegará hasta la cifra de \$ 1.000. En función de los valores expresados es que decimos que el conjunto de normas vigentes es absolutamente anacrónico.

La situación es más complicada cuando uno hace algún relevamiento de los servicios actuales de garantía o de transporte de encomiendas que se contratan en el sistema. En ese caso, se puede encontrar, por ejemplo, con los términos y condiciones que establece una de las principales empresas transportistas del mercado -que, a su vez, realiza el mayor porcentaje de transporte de encomiendas-, que dispone que el resarcimiento, en todos los casos, no podrá ser superior a tres veces el importe abonado por el envío. Para poner un ejemplo: independientemente, del contenido que el equipaje o de la cosa transportada, ante su pérdida o extravío, el reembolso que la empresa transportista realice no podrá superar el triple del importe. Imaginemos una encomienda equivalente a \$ 200, no podrá resarcirse un monto mayor a \$ 600.

Esta norma tiene fuerte contravención con lo dispuesto por la Resolución N° 185, de diciembre de 2016, de la Ursec, que en su artículo 10 establece: "Tratándose de imposiciones el usuario dispondrá de un plazo perentorio de 15 (quince) días corridos para envíos [...]", para presentar su reclamación. Y en su artículo 22 establece: "En caso de pérdida, hurto, destrucción o deterioro de un envío certificado o un envío expreso o courier, el impositor" -es decir, quien envía la encomienda- "tendrá derecho a una indemnización equivalente a 3 (tres) veces el importe abonado [...]". Es decir, hay en los contratos de adhesión, que las empresas de transporte hacen suscribir a los usuarios, condiciones que van en clara contravención a las normas vigentes.

El otro aspecto que queríamos resaltar tiene que ver con la mención que hace la propia normativa a la Ley N° 19.009, de fecha 22 de noviembre de 2012, que regula las actividades postales. Allí hay un conjunto de normas importantes, interesantes, que delegan en la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones todo lo atinente a esta actividad. Se podrán preguntar los colegas -y es justo- por qué hacer un exceso normativo respecto a una actividad que ya se encuentra regulada. Aquí vamos a hacer énfasis en el planteo que venimos a exponer.

Si bien es cierto que las empresas de transporte colectivo de pasajeros -que, reitero, tienen entre sus principales actividades el transporte de encomiendas- se encuentran reguladas al amparo de las disposiciones de la Ley N° 19.009, no todas se encuentran

inscriptas en el registro que a tales efectos está previsto y no todas cumplen con las obligaciones previstas en la citada norma.

Por ejemplo, de un relevamiento que realizamos hace muy poquito constatamos que hay quince empresas que realizan transporte de encomiendas que no están inscriptas en la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones pero lo están en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Acá vale hacer la siguiente aclaración.

El Decreto 422/008, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, intenta actualizar la normativa del año 1953 y establece, entre sus disposiciones, las condiciones en que las empresas concesionarias y permisarias de servicios regulares nacionales de transporte deben observar al momento del transporte de equipaje y de encomiendas. Este decreto refiere a la obligatoriedad de inscripción en el registro del Ministerio de Transporte. Claramente, hemos intentado demostrar la afirmación de que hay empresas que realizan transporte de encomiendas que no están siendo reguladas ni controladas ni inscriptas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pero sí lo están por la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicación.

El otro componente que nos importa resaltar y que tiene que ver con el interés a tutelar, que es el del usuario, es la falta de criterio en cuanto a los montos que el usuario del servicio debe abonar.

De las consultas a través del acceso a la información o pedido de informes que hemos realizado, el que le cursáramos al Ministerio de Transporte, con fecha agosto de 2022 nos expresa no poder dar cuenta de los montos resultantes de esta actividad comercial. Afirma que dicha información se encuentra amparada por la protección de datos personales y de acción de *habeas data*, específicamente por el artículo 10 de la Ley N° 18.331. Es decir que ante la consulta concreta de conocer cuál es el monto que anualmente las empresas de transporte obtienen por esta actividad el regulador nos plantea que no puede facilitar la información en función de la protección del dato que debe realizar.

(Ingresa a sala el señor presidente de la Cámara de Representantes, diputado Sebastián Andújar)

—En la misma oportunidad pero en otro pedido de informes, de fecha 18 de mayo de 2022 nos expresa que no tiene competencias específicas sobre la cuestión analizada y que todas las actividades o controles derivados de esta actividad están siendo regulados por la Ursec -específicamente por la Ley N° 19.009- y que carecen de mecanismos que permiten controlar los precios que se le cobran a los usuarios. O sea que el Ministerio reconoce que no hay tarifa que el regulador establezca para este tipo de actividades.

Esa misma consulta se la realizamos el 22 de enero de 2022 a la Ursec que, de alguna manera, está teniendo el control de la actividad. Ante la pregunta de quién determina los diferentes precios a abonar por los usuarios en oportunidad de contratar los servicios de admisión, procesamiento, traslado y entrega de encomiendas realizados a través de las unidades afectadas al transporte colectivo de pasajeros en líneas regulares, la Ursec contesta que el precio de los servicios postales los establece el mismo operador.

A renglón seguido consultamos sobre la estructura de costos y los componentes económicos con los que se conforman los diferentes precios que terminan abonando los usuarios, la respuesta es que la Unidad Reguladora no lleva registro de la contabilidad de los operadores postales como para establecer estructura de costo.

En buen romance hay una determinación -yo diría casi de posición dominante de parte de las empresas que realizan estos servicios- respecto al tipo de precio, condiciones de traslado y hasta responsabilidades que asumen cada vez que el usuario contrata sus servicios.

Finalmente, para no aburrirlos más, haré una simple enumeración del articulado para lo cual me remitiré a la exposición de motivos.

El artículo 2° establece un interés por intensificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 6° y 24 de la Ley N° 19.009.

En el artículo 3° dice: "Regulación de los acuerdos en materia de acceso a la red de distribución postal celebrado entre las empresas concesionarias y/o permisarias de líneas regulares nacionales del transporte colectivo, a fin de evitar el abuso de posición dominante y/o de toda práctica individual o concertada que tenga por objeto limitar o impedir la libre concurrencia en dicha actividad".

El artículo 4° busca como objetivo "Precisar los procedimientos y elementos de contralor con los que de forma imprescindible deberán contar los locales o centros de admisión de la encomienda, así como la obligación de llevar debido registro y contabilidad de la actividad, a fin de diferenciarlo del costo de prestación de los restantes servicios".

El artículo 5° dice: "Determinación de la cuantía a reembolsar ante la pérdida, hurto, deterioro o destrucción del envío por parte del operador, así como el equipaje que resulte ser transportado conjuntamente en las bodegas de los buses".

Hay una actualización de los valores en unidades indexadas disponiéndose lo siguiente: "Establézcase el siguiente criterio de indemnización con sus correspondientes cuantías: a) Encomiendas o bultos de hasta 30 (treinta) kilogramos de peso inclusive, hasta la suma de 80 UI (ochenta unidades indexadas) por kilogramo transportado. b) Equipaje con prendas u objetos personales que acompañen al pasajero de hasta 25 (veinticinco) kilogramos de peso: hasta la suma de 3000 UI (tres mil unidades indexadas)".

Es decir que hay un doble criterio que se reembolsa en función de lo que sea encomienda -lo que se transporta habitualmente en las bodegas- o el equipaje que acompaña el pasajero.

El otro componente se establece en el artículo 6° que dice: "Precisa determinación de la tarifa aplicar en tanto el transporte del servicio postal sea realizado a través de unidades afectadas al transporte colectivo de personas".

Aquí hay una situación que importa destacar. El servicio de transporte público de pasajeros cuenta con fuertes subsidios de parte del Estado -fideicomiso del boleto, asistencia económica a determinados grupos vulnerables de la sociedad, tema que trataremos ahora con el diputado Andújar- y genera una competencia "desleal" -entre comillas- respecto a otras empresas que realizan el transporte de encomiendas pero que carecen de toda asistencia económica por parte del Estado. Por tanto, es imprescindible no solo controlar la situación contable y de registro económico que esta actividad genera, sino precisar la tarifa que los usuarios deban abonar al respecto.

Finalmente, el otro componente es en materia de responsabilidad por daños generados ante incumplimientos del prestador del servicio. Hacemos una remisión a las disposiciones contenidas en la Ley N° 17.250, de 11 de agosto de 2000, la que hace mención a la Ley de Relaciones de Consumo, Defensa del Consumidor.

En definitiva, el proyecto, como decía al principio, de título muy ampuloso pero de contenido muy concreto y corto, no hace otra cosa que actualizar las normas en la materia. Tiene como objetivo tutelar los derechos de los usuarios, regular las relaciones de consumo, establecer criterios claros y objetivos al momento de contratar el servicio, precisar la tarifa a cobrar y, fundamentalmente, establecer los criterios de responsabilidad en los contratos de adhesión que, como demostré, tienen hasta en algunos aspectos condiciones cuasi leoninas.

Para finalizar, agradeciendo el tiempo que se nos ha dispensado, el 80% de la actividad la realizan tres empresas: Agencia Central, a través de su grupo económico DAC, la empresa Turil y la empresa Núñez.

Las empresas Agencia Central y Núñez -es un tema fuera del tratamiento de este proyecto pero me importa dejar consignado- están afrontando fuertes dificultades con su personal, que han sido de público conocimiento, como el corte intempestivo en la relación laboral con buena parte de su personal, muchos agremiados.

Es para esta bancada una preocupación que dos empresas que realizan actividad importante en el mercado de transporte de pasajeros y que tienen un fuerte ingreso en la actividad de encomienda, no le ofrezca ni siquiera a su personal la estabilidad laboral que los tiempos requieren.

Agradezco el tiempo. Espero haber sido lo suficientemente claro. Es interés de este legislador conocer la opinión del Ministerio de Transporte sobre este proyecto, de la Cámara del Transporte, de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte -en particular, de su filiar interdepartamental- y de la Ursec, porque hay competencias que van a colidar y es necesario clarificar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a planificar una agenda de trabajo con los organismos mencionados por el diputado Fernández a fin de recibir a las delegaciones que están vinculados con este proyecto de ley. Escucharemos, tomaremos nota, evaluaremos, veremos qué pasa y avanzaremos.

Antes de cerrar este punto, cuando hablamos del Ministerio de Transporte, ¿el diputado Fernández sugiere que este tema sea incluido también? Yo no revisé los puntos vinculados con la visita del ministro a concretarse en las próximas semanas, pero si fuera así deberíamos enviarle una copia del proyecto.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- La idea inicial era esa pero como no tomé en cuenta de que hoy tenemos la posibilidad de exponer no lo incluimos en el temario. Si hay posibilidad encantado; evitaría que regresen.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo menos podríamos enviar la versión taquigráfica y que quede a consideración de las autoridades exponer sobre el tema o volver en otra instancia para ser parte de la agenda que acabamos de planificar.

Ha sido muy amable diputado Fernández.

(Diálogos)

—Tenemos el doble placer de recibir a nuestro compañero, el diputado Sebastián Andújar, actual presidente de la Cámara de Representantes. Lo hemos invitado con el espíritu de que exponga sobre un proyecto de resolución presentado el 21 de setiembre de 2022, caratulado "Subsidio del boleto universitario para las empresas de transporte metropolitano sub- urbano".

Con mucho gusto, le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES (Sebastián Andújar).- Agradezco que me hayan recibido.

Quiero que se entienda el tecnicismo del proyecto de resolución. Nosotros lo habíamos llamado minuta de comunicación pero algunas cosas cambiaron -y estamos de acuerdo- y por eso pasó a este formato.

Este proyecto nace de una preocupación que data de mucho tiempo. Yo fui edil departamental entre 2010 y 2015. Ya en ese momento se estaba percibiendo cierta diferencia o falta de ecuanimidad en lo que respecta a la otorgación de los subsidios por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si bien este tema no se originó en este período de gobierno, sino que se viene arrastrando, todos formamos parte del problema y todos tenemos responsabilidad. El actual gobierno tiene la responsabilidad de solucionarlo.

Este tema surge a partir del contacto permanente, sobre todo con empresas interdepartamentales y no solo con las de servicio urbano. Yo voy a pedir disculpas porque me puedo equivocar en algunos términos técnicos. El diputado Fernández sabe mucho más que yo y hasta me puede corregir. Me han costado algunos términos.

Hablamos de servicio urbano cuando nos referimos a todo lo que tiene que ver con la capital. En cambio, el servicio interdepartamental refiere a los servicios que vienen del interior, sobre todo de la zona metropolitana hacia Montevideo.

Es un lenguaje que me cuesta entender. Lo aclaro para que no haya una mala interpretación y por si se tiene que corregir algo si es que la Comisión toma alguna actitud con respecto al tema.

Fuimos instruyéndonos con respecto a la utilización del subsidio y cómo el Estado brinda el subsidio a las empresas de transporte.

Apreciamos que existe un criterio de ecuanimidad no lógico sobre todo con las empresas que prestan servicio interdepartamentales y con los subsidios que tienen como objetivo principal a los estudiantes. Pasa en el sistema de transporte urbano e interdepartamental.

¿Qué sucede? Hay distintas categorías. Todos sabemos que los chicos de la escuela suben con su túnica y se trasladan gratis y que los maestros tienen un 50 % o algún beneficio diferencial para que puedan acceder a un costo menor.

Ya en secundaria se empiezan a aplicar los subsidios con distintos criterios. En secundaria los criterios se asemejan un poco. En Montevideo se brinda un subsidio del 100 % para el servicio interdepartamental; en el caso del servicio departamental, dentro de cada departamento del interior, se está brindando el 80 % y el otro 20 % se hace responsable la empresa en el caso de que vuelque el beneficio para que sea total.

En algunos lados participa la intendencia asumiendo los costos.

En el boleto de estudiantes universitarios es donde se empiezan a ver mayores diferencias. El universitario paga un 50 % del boleto para su traslado para acudir a los centros de estudio. ¿Qué pasa acá? En el transporte urbano, en Montevideo, el Estado, a través del gobierno, le brinda ese 50 % que el estudiante no paga. En el transporte interdepartamental eso no sucede. El Estado no pone el subsidio; el estudiante paga el 50 % y el otro 50 % lo están poniendo las empresas. Ahí es donde vemos la principal disociación comparativa entre los dos servicios.

Con el tiempo ha ido aumentando mucho la población porque Canelones, que es donde se nota mucho más el problema, es un departamento que ha crecido

enormemente en los últimos años. Nosotros estamos en el entorno de los 600.000 habitantes. Desde punto de vista comparativo -no tengo una cifra exacta de cuántos chicos vienen a la universidad- tenemos a Montevideo con 1.500.000 -son números rápidos- y a Canelones con 600.000. Estamos hablando de casi la tercera parte. En Montevideo se vuelcan \$ 132.000.000 por mes para atender los subsidios y, según el último dato que tengo, en Canelones \$ 6.900.000. Si lo vemos desde el punto de vista cuantitativo, en lo material, no hay ninguna relación.

Sabemos que ha aumentado mucho la matrícula universitaria. Esto lo conversamos con el rector Arim. Ha aumentado muchísimo la cantidad de universitarios que vienen de la zona metropolitana. El estudiante recibe el beneficio pero no se entera quién se lo paga. Esta situación genera un perjuicio para las empresas que los traen porque necesitan tener un tratamiento similar por los costos que tienen y la ocupación dentro de sus móviles. Gracias a Dios tenemos la satisfacción de saber que la matrícula universitaria viene aumentando. Eso habla bien de nuestro sistema educativo, del país, de los chicos que entienden que es el camino.

Pasa lo mismo con la zona metropolitana. Es impresionante lo que ha aumentado el transporte de universitarios que vienen a estudiar a la capital.

¿Qué buscamos con esto? Enterar al Ministerio de la preocupación, de que hay que encaminarse hacia algo mucho más justo con respecto a las empresas que están brindando un servicio. Tengamos en cuenta que, lamentablemente, son empresas que hoy no están gozando de la misma salud que las que brindan el servicio urbano. Las empresas que llevan adelante el servicio urbano gozan de una salud económica y empresarial mucho mejor que las empresas interdepartamentales. Tenemos que pensar en una solución justa y que repercuta en que las empresas mejoren su salud. Digo salud a efectos que se entienda desde el punto de vista financiero, económico, para tener acceso al cambio de vehículo, para que puedan pagar su fideicomiso en tiempo y forma y que no tengan que presentar permanentemente quiebra o concordato. En la medida en que haya un sistema justo, con su trabajo, podrán estar en una mejor posición.

Esa diferencia es real. Punto. Son números; son datos. Acá no hay un relato en el sentido de que se quiera beneficiar a nadie. Simplemente, se pretende que el subsidio se maneje de mejor manera. Me hago cargo de esto porque, con una versión taquigráfica como corresponde, debo decir que este gobierno no lo está manejando de buena forma. Por algo tenemos esta iniciativa. Hay que entender que es algo que viene perdurando en el tiempo y que se está haciendo mal.

Mi interés es que la Comisión de Transporte se ponga a trabajar en esto con preocupación. Quiero que tome el tema y que quizás pueda llamar a alguna empresa de transporte interdepartamental para que explique todo esto con mucho más técnica de la que yo puedo explicar. Habría que conversar con la Dirección Nacional de Transporte para saber qué acciones están llevando adelante, cómo pueden corregir estas diferencias tan grandes y si se está evaluando el crecimiento de la población universitaria que viene de la zona metropolitana. Esto también pasa en San José. No sucede solo en Canelones. Y también empezó a suceder con la descentralización universitaria en el resto de los departamentos del interior. Es muy bueno pensar que a Salto, Rivera y Tacuarembó -que están teniendo descentralizaciones universitarias- les sucede lo mismo con el transporte local. Entonces, esta es mi intención.

Creo que el principal problema surge en lo universitario, que también tiene otra cosa que me gustaría que fuera tratado. Está topeado en los treinta años. Tenemos gente que está retomando la carrera universitaria después de esa edad. Eso también es importante. A propósito, el transporte urbano instrumentó la Categoría B que, si no es el subsidio del

50 % creo que es el 20 %, pero son acciones que ayudan. Sin embargo, en los interdepartamentales no pueden hacerlo, no hay de dónde rascar como para generar las mismas acciones y que no estén clasificados en nuestro país categorías A, B y C de estudiantes porque si vivo en Montevideo tengo más beneficios y si vivo en el interior tengo menos.

Esta es mi preocupación en grandes rasgos, más allá de afinar los números. Es muy interesante saber los números porque rompen los ojos. También es bueno tener conocimiento de todo lo que está poniendo el uruguayo para que exista un buen traslado o un buen servicio, para que los chicos puedan estudiar en todos los niveles de la educación. Hay que tomar la posta para avanzar en esto y generar acciones. La idea no es generar problemas, pero sí acciones para que sea más ecuánime.

En grandes rasgos esta es mi propuesta, más allá de los números con exactitud que se puedan manejar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos escuchado con atención su intervención.

Con relación a este tema, en la exposición del señor diputado Andújar quedaron de manifiesto algunas sugerencias para el tratamiento de este tema como, por ejemplo, que surja desde el ámbito de esta Comisión la posibilidad de conformar y construir una agenda de invitados vinculados con este tema de manera que puedan aportar elementos para la consideración de este proyecto de resolución

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES (Sebastián Andújar).- Me voy a despedir porque es lo que corresponde. Queda en tratamiento el punto y estoy a la orden para participar después activamente cuando vengan las visitas porque uno se tiene que hacer cargo de los reclamos que hace.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de que se retire, señor diputado Andújar, voy a dar la posibilidad de que los integrantes de la Comisión puedan hacer algún aporte. Estaría bueno aprovechar su presencia.

(Diálogos)

—Creo que todo aquel diputado que tenga algún aporte será bienvenido.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Lo primero que debo decir es que, como bancada, expresamos nuestra adhesión a la iniciativa. Es más: para sintetizarla en algunos de los términos que están muy en boga, creemos que es una iniciativa justa y necesaria.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES (Sebastián Andújar).- Me alegro.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- No obstante ello, me voy a tomar el atrevimiento de hacer algunas apreciaciones y hasta una sugerencia. Esto lo hago en virtud de mi condición bastante especial dentro de esta Comisión, pero tendiendo a mejorar la iniciativa porque creemos que es un tiempo ideal para comenzar a analizarla.

No quiero atribuir ninguna intencionalidad a las precisiones, sino aclarar algunos aspectos que son como esa suerte de verdades que el imaginario colectivo va construyendo y se terminan consolidando en la sociedad, muchas veces sin tener fundamentos.

Desde la década del noventa, la Intendencia de Montevideo viene llevando adelante una fuerte política en materia de subsidios fundamentalmente para los sectores de estudiantes o para los más vulnerables: los jubilados y pensionistas. Fue una práctica que

desarrolló desde 1990 -que consolidó en esa década de los noventa- con recursos propios. Ha sido indiscutible la inversión que ha hecho Montevideo desde el punto de vista de los recursos propios para sostener el beneficio para estos sectores.

A partir de 2005 hubo un cambio, y la primera medida que tomó el gobierno nacional fue incorporar el área metropolitana -a los departamentos de San José y Canelones- dentro del beneficio de la gratuidad con políticas tendientes a, de alguna manera, aterrizar, conciliar o equiparar situaciones que eran injustas y que siguen siéndolo, como bien dijo el señor diputado, algo que compartimos.

Lo que hice referencia al principio con algunas afirmaciones tiene que ver con que el gobierno nacional subsidia el 100% del beneficio de la gratuidad o de los tipos de gratuitos que da Montevideo, pero no es así. Esto tuvo un cambio a partir de 2012 -en particular con el Decreto N° 152-, momento en que el gobierno nacional convino con las intendencias de todo el país asumir el costo o la erogación que significaba atender las gratuidades de los chicos de primer y segundo ciclo de enseñanza media. En esa oportunidad, Montevideo redireccionó los recursos que destinaba a ese universo de estudiantes para el subsidio de la tarifa. En la actualidad, ese elemento permite que la tarifa del transporte de pasajeros en Montevideo esté apenas \$ 3 por encima de la que estaba en 2017. Quiere decir que hubo una política de asistencia al transporte redireccionando los recursos que hasta 2012 atendía los sectores de estudiantes montevideanos.

En la actualidad, sucede lo siguiente con la cifra en términos porcentuales. El gobierno nacional asiste a la Intendencia de Montevideo con el 86% del subsidio; el 14 % restante lo financia la Intendencia con recursos propios. Me refiero a los estudiantes gratuitos del grupo G, es decir, los chicos de primer y segundo ciclo de enseñanza media o los chicos de institutos privados con el régimen del 100 % de beca; a los categoría A, de la educación media privada y terciaria y hasta veintinueve años, y los categoría B que, como correctamente indicó el señor diputado Andújar, son los de educación terciaria pública superior a treinta años. Este beneficio no existe en los servicios de transporte que regula el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

¿Por qué dejo esta constancia? Porque me parece importante y hacía a otro aspecto que analizaba no hace mucho: el famoso fideicomiso del gasoil. Hasta hoy se sigue repitiendo que el fideicomiso del gasoil es un beneficio que va destinado exclusivamente a las empresas del área metropolitana de Montevideo, y es falso. ¡Pero se repite! Y eso le hace un daño enorme al sistema y a la credibilidad de las propuestas que hacemos porque tiene que ver con un mal manejo de la información no intencionadamente -lo reitero-, pero en esa suerte de repetir y repetir algunas expresiones se termina consolidando. En realidad, apenas el 40 % de lo que se recauda por el fideicomiso del combustible va a los servicios del transporte urbano de Montevideo y el 60 % restante al resto del país, es decir, a las interdepartamentales, a las metropolitanas y a las departamentales del interior más profundo del país.

Si vamos concretamente al planteo, creo que hay algunos datos que importa tener. En la actualidad, el subsidio para los estudiantes gratuitos de los servicios suburbanos o metropolitanos -esa es la denominación que el Decreto N° 285 da a los servicios que salen desde Montevideo y que recorren todo el departamento de Canelones y una parte de San José, a lo que apunta el planteo del señor diputado Andújar- no supera más del 80 % del valor de cada viaje. Hay una diferencia de un 20 % de lo que percibe Montevideo. Entonces, el gobierno anterior habilitó -a través del Decreto N° 372 de 2019- la posibilidad de generar un incremento presupuestal. Cuando la modificación del Decreto N° 285 se hizo a través del Decreto N° 372 no había posibilidad de aumentar las partidas

presupuestales porque estábamos en año preelectoral. Sin embargo, hizo un esfuerzo con recursos propios y elevó el subsidio del 50 % al 80 %. Hoy, lo que resta para lograr una situación de equidad es apenas un 20 %. Vamos a presentar una cifra para que se sepa de qué estamos hablando y el esfuerzo que debería hacer la sociedad para atender esta suerte de inequidad.

El otro componente es el de los universitarios Categoría A, es decir, los que asisten a institutos terciarios. Es verdad, hoy, el estudiante paga un 50 % y el 50 % restante lo absorben las empresas. Pero hablamos de un universo que no supera el 4 % del total de los usuarios del transporte. ¡Un 4 %! Por lo tanto, bien podría hacerse un esfuerzo económico en esta instancia de rendición de cuentas.

Para hablar de números, en pesos, a valores de 2019 porque lamentablemente no hemos podido tener las cifras de 2022 por parte del Ministerio de Transporte, bastaría un incremento de \$ 80.000.000 para atender esta inequidad desde el punto de vista de los subsidios y de unos \$ 43.000.000 para recomponer la situación que hay en el universo de estudiantes gratuitos, es decir, para complementar ese 20 %. En resumidas cuentas, entre la asistencia para el subsidio de los estudiantes Categoría A y la diferencia para llegar a los estudiantes gratuitos, sería necesaria una partida anual de \$ 120.000.000. De esa forma, este problema se estaría solucionando.

Ahora voy a la sugerencia y, como buen canario, lamento que Lereté no esté, pero descuento que va a acompañar la iniciativa.

Cabe señalar que gracias a la implementación durante el período anterior del *Software* de integración tecnológica STM 2.0 -aquel maravilloso trabajo de diez años-, los usuarios de toda el área metropolitana, con una simple tarjetita, podían moverse con absoluta libertad dentro del sistema de transporte. Hoy, quienes vivimos en Canelones, en Ciudad del Plata y Libertad en el departamento de San José y en Montevideo, con una simple tarjeta podemos utilizar cualquiera de los servicios del transporte público que operan dentro del área metropolitana sin más restricciones que la de los destinos. Antes, quienes trabajábamos en el transporte y quienes fueron usuarios, sabíamos que existía el usuario cautivo. Por ejemplo, yo sacaba mi abono en determinada empresa y solo la podía usar en ella y no en otra. Por lo tanto, dependía de la frecuencia, de los destinos, etcétera. Sin embargo, la innovación tecnológica del STM 2.0 permitió que la tarjeta habilitara esas posibilidades y que los estudiantes tuvieran la alternativa de utilizar cualquiera de los servicios de transporte dentro del departamento, en este caso, de Canelones.

Aquí va la propuesta. Las empresas de transporte de Canelones, las que no tienen "pata" suburbana o urbana -como decimos popularmente-, tienen en sus ingresos una incidencia de más de un 30% en subsidio. Si no reciben los subsidios, hoy, las empresas pequeñas de Canelones serían inexistentes.

Hay múltiples actores. Celebro la iniciativa -en una oportunidad durante el año pasado lo planteamos- de convocar a una mesa y que esta Comisión se transformara de alguna manera en un puente hacia las diferencias que hay entre el regulador y las empresas. Hay factores multicausales que han llevado a que un pequeño número de empresas estén con doble concurso, con dificultades de pago -no son todas-, pero aún es mayor la situación de las empresas departamentales que, reitero, tienen en sus ingresos vía subsidio más de un 30 %. No considerarlas -acá va la sugerencia- dentro de esta solución me parece de un tratamiento inequitativo. Vuelvo al concepto inicial: es una iniciativa justa y necesaria que debe dispensar un tratamiento igualitario a los diferentes.

Por ello, el esfuerzo, el planteo o la sugerencia de incorporar a la iniciativa la posibilidad de que las empresas departamentales de Canelones sean compensadas de la misma forma en la iniciativa tendiente a compensar a las empresas suburbanas o metropolitanas. Creo que eso no solo permitiría cierta estabilidad, sino que daría indudablemente condiciones de igualdad dentro del servicio.

Finalizo con lo siguiente, y creo que no es un dato menor. Las pequeñas empresas de Canelones -las que realizan transporte dentro del departamento- tienen un atraso en la percepción de los subsidios desde diciembre del pasado año. Reitero: un 30 % de sus ingresos depende de los subsidios. Yo me pregunto cómo están haciendo para después de seis meses sin percibir un solo peso de subsidio de estudiante estén todavía desarrollando su tarea. Eso habla del esfuerzo y del compromiso que estas empresas tienen con esa tarea, en su esencia, fundamentalmente de características familiares.

Era lo que quería intercambiar.

Voy a dar un dato sobre una cifra que manejó el señor diputado. Él dijo que Canelones recibía \$ 6.000.000 de subsidio por estudiantes, pero eso es lo que reciben las empresas departamentales. Las metropolitanas o suburbanas reciben un subsidio en materia de estudiantes del orden de los \$ 25.000.000. Son subsidios diferentes para subsistemas diferentes por el porte y las características que tienen.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES (Sebastián Andújar).- Quiero dejar una constancia y hacer una aclaración.

Primero -como reiteré hoy-, asumo el detalle técnico desde el punto de vista cuantitativo porque es la información que recibí. Quizás pueda fallar en la exactitud aunque conceptualmente no; creo que estamos de acuerdo. El espíritu que cualquiera de nosotros puede tener para mejorar el sistema de transporte -sobre todo el que tiene que ver con el departamental- en todo el país -metropolitano y urbano- es lógico, y cuentan con mi apoyo explícito.

La redacción de este proyecto de resolución se debió a que identificamos ciertos aspectos. Esto lo digo entre paréntesis, pero quizás el más grosero a simple vista fue el siguiente. Estamos hablando de algo que se subsidia en la capital un 50 % y que, si pasamos una línea invisible, en la zona metropolitana es del 0 %. Sabemos que se tenían que hacer cargo las empresas porque en el servicio se ve reflejado que el estudiante tiene que pagar la mitad del boleto. En Montevideo las empresas no tienen que correr con ese gasto; en suburbano departamental sí lo tienen que correr. Entonces, nosotros visualizamos lo más grosero -reitero, entre paréntesis- para empezar por algo de modo de cubrir la diferencia.

Estoy de acuerdo con el señor diputado Fernández en que hay ciertos conceptos que no están siendo bien utilizados como, por ejemplo, lo del subsidio del gasoil; es como dice él.

En cuanto a nuestras competencias, yo no puedo explicar cómo maneja un gobierno departamental el dinero que recibe a través de un subsidio. Tengo que partir de la base del concepto por el cual sale desde el gobierno nacional. El concepto es que sale para subsidiar el 100 % del boleto estudiantil hasta veinte años primero, y después el subsidio del 50 % para la educación terciaria pública hasta los veintinueve o treinta años.

Me dejaría muy conforme en lo personal por haber sido el autor de esta iniciativa que la Comisión pudiera ponerse a trabajar. También soy partidario de buscar la efectividad; a veces poco nos hace más efectivos. Por lo menos habría que marcar un camino para hacer las correcciones necesarias. Creo que el Parlamento puede jugar un

rol muy importante en esto -¡muy importante!- para que las cosas se puedan hacer de la mejor manera. Tenemos instancias para solucionarlo. Si el Parlamento toma la decisión se puede solucionar. Uno por sí solo no lo puede lograr.

Muchas gracias por recibirme.

SEÑOR PRESIDENTE.- Asumimos el compromiso, siempre haciendo el mayor esfuerzo por ser parte de la solución y no parte del problema.

Nos mantendremos en contacto en virtud de la agenda y planificación que la Comisión defina. De lo contrario, lo convocaremos nuevamente para compartir el debate sobre este proyecto.

Le agradecemos su presencia.

(Se retira de sala el señor presidente de la Cámara de Representantes, diputado Sebastián Andújar)

—Creo que en la versión taquigráfica ha quedado de manifiesto que también necesitamos sobre este proyecto de resolución participar indistintamente de que no ha habido objeciones de manera negativa. Quizás en la redacción se pueda modificar algún párrafo.

Antes de llevarlo a votación, sugiero algún tipo de previo contacto con las autoridades.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quiero hacer un comentario para sumar; hoy tengo esa actitud, absolutamente.

El STM es tan garantista y tan seguro en la aplicación de las políticas de subsidio que la determinación de lo que se tiene que pagar -que el Estado tiene que resarcir por subsidio- es a través del mecanismo del viaje o del cupo efectivamente utilizado por el estudiante. Todas las ventas van a un servidor, quedan encriptadas y no hay forma de modificarlas.

Las empresas suburbanas o metropolitanas y de Canelones que reciben el subsidio no lo hacen a través de declaración jurada; hay un mecanismo electrónico. Se les paga por lo efectivamente utilizado por el subsidio. Por lo tanto, en el uso y en el destino que se va a dar a este dinero, hay elementos que dan garantías de sobremanera que va hacia el destinatario y hacia quién lo utiliza. Por ello, nuestro énfasis en que deberían ser incluidas también las empresas de Canelones que remitan información diariamente al mismo centro de monitoreo que remiten la Intendencia de Montevideo y las empresas suburbanas. No hay posibilidad humana de alterar esa información. Por ello sugerí incluir este tema en la declaración.

Como usted y el señor diputado Andújar planteó, sería bueno generar ámbitos en los que podamos tener de primera mano material sobre esa necesidad y esa urgencia para, en cierta forma, ver cómo podemos -a mi juicio, en esta última rendición de cuentas- alcanzar el objetivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entre las organizaciones que pretendemos entrevistar y que nos visiten estaba la Cámara de Transporte. Sin el espíritu de ser recurrentes y de generar otra visita, cuando logremos coordinar esa visita podremos endosarle el punto que acabamos de tratar hoy.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—El señor diputado Alberto Fumero nos hizo llegar una carta de vecinos de Paso de los Toros. Dice así: "Paso de los Toros, Abril 2023 Estimado Director del Ministerio de

Transporte y Obras Públicas (MTO) Me dirijo a usted con la finalidad de presentar una propuesta de gran importancia para continuar enriqueciendo la vida comercial de la ciudad de Paso de los Toros. A través de un análisis se propone una reestructuración del nuevo puente que conecta la región Norte y Sur de dicha ciudad. El objetivo de esta propuesta es retomar el acceso y proporcionar una vía de transporte más eficiente para la población y contribuir a un impacto positivo en el desarrollo económico y social como también fomentar el turismo permitiendo a los visitantes explorar y descubrir las diversas atracciones de la ciudad.

El análisis arroja que al acceder por el lado sur se redirecciona el tránsito hacia el nuevo puente, no sugiriendo tomar el anillo de la rotonda planteada hacia el trazado original y a su vez careciendo de cartelería indicativa. De manera similar sucede en el acceso Norte al que la rotonda incita a continuar hacia el nuevo puente, dejando obsoleto el cruce sobre la ciudad.

Haciendo referencia a los puntos antes mencionados sobre los accesos se sugieren dos propuestas: una, sobre el acceso Norte, generar un tramo de un solo sentido paralelo a la rotonda realizada donde circule el tránsito vehicular, y dos, dejar sin efecto el puente construido sobre el acceso Sur, circulando el tránsito pesado por el nuevo puente sobre el Río Negro.

Esperamos contar con su apoyo para llevar a cabo esta importante modificación para la ciudad y seguir enriqueciendo y ayudando a la actividad comercial de la población local. Atentamente, Nombre y Firma".

Nos llegó otra nota, que dice: "10 de Abril del 2023, Paso de los Toros. Ministerio de transporte y obras públicas presente, Estimados,

le detallamos el número justo de comercios afectados por el nuevo trazado de Ruta 5 en Paso de los Toros, el total de los mismos son 39 de los cuales se detalla a continuación: • Centenario:

1. Hotel Brisas de Centenario (Hotel Boutique)
2. Veterinaria Centenario
3. Desarmadero Centenario
4. Panadería y Minimercado San Expedito.
5. Gomería de motos y bicicletas Centenario", etcétera.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—No habiendo más asuntos en el orden del día, se levanta la reunión.

≠