

Comisión de Movilidad Urbana

25 de mayo de 2021



Servicio de Actas y Taquigrafía

Departamento Legislativo

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Damos comienzo a la sesión.

(Es la hora 16:45).

Recibimos al señor Mauricio Silvera y a la señora Elizabeth Paz, representantes de la Coordinadora de Usuarios del Transporte Urbano de Montevideo, quienes han pedido ser recibidos por esta comisión.

En primer lugar, les agradecemos que estén aquí y la paciencia por adecuarse a esta situación y a la utilización de las herramientas informáticas, que es la forma que hemos encontrado para trabajar de manera segura.

Sin más, les damos la palabra.

SEÑOR SILVERA (Mauricio).- Les agradecemos que nos hayan recibido, era algo que había quedado pendiente previo a la pandemia, que a nosotros, como Coordinadora, nos ha afectado muchísimo, solo hemos podido tener una reunión virtual en este tiempo. El covid ha sido complicado para nosotros.

Voy a hacer un pequeño resumen y les voy a decir el porqué de esta reunión. Esta coordinadora nace en el 2017 cuando se crea el Consejo Consultivo. En ese momento, la Intendencia, además de convocar a las empresas y a integrantes de la Junta Departamental, quiso también convocar a los usuarios. Entonces, llamaron a quien era la defensora de vecinas y vecinos en ese momento, la señora Ana Agostino, y ella a su vez hizo una convocatoria abierta a todos los que estuviéramos trabajando en el tema transporte. Es así que desde octubre de 2017 quedó conformada la Coordinadora. En todo este tiempo hemos estado trabajando; al principio hacíamos catarsis entre nosotros sobre las experiencias que cada uno había tenido con el transporte; después empezamos a conseguir material, a informarnos y a elaborar las primeras propuestas, y empezamos a participar en el Consejo Consultivo junto con las empresas, los trabajadores, la Intendencia y la Junta Departamental. Empezamos a hacer varios trabajos, a tener reuniones bastante periódicas, y la pata que nos quedó floja —era otro tema de la reunión de hoy, además de que nos conocieran— es la difusión de nuestro trabajo. En un principio nos quisimos apoyar en los concejos vecinales de cada municipio; en la mayoría había una comisión de transporte, pero en algunos no. A partir de ahí tratamos de generar la base de la Coordinadora. En algunos municipios tuvimos suerte y en otros no tanta, y eso ha mellado un poco la participación. Si bien hay un grupo bastante estable que participa en las reuniones, que siempre está pendiente y que estamos moviéndonos por aquí y por allá, la cantidad de gente en las reuniones ha sido muy inestable; hemos tenido picos de mucha gente y en otros momentos hemos sido bastante pocos. Entonces, una de las cosas que hablábamos antes de todo esto era de tratar de ser recibidos por la Junta Departamental para contarles que seguimos trabajando; que, más allá de que seamos más o menos, seguimos trabajando en los temas; que seguimos participando en el Consejo Consultivo —siempre que nos han convocado hemos ido—; y que estamos teniendo problemas locativos para reunirnos. Al principio teníamos un lugarcito en el edificio de la Junta cedido por la Defensoría, y después nos trasladamos a otro edificio frente a la Junta, pero también era provisorio. Habíamos tenido la idea de salir a recorrer los diferentes comunales, hacer alguna reunión una vez al mes o cada dos meses, pero eso quedó en la nada por la pandemia.

O sea que la pata floja que tenemos es el lugar que no quedó fijo y la difusión. Más allá de algún impulso individual o alguna nota de prensa que nos han hecho en todo este

tiempo, no tenemos un canal de comunicación permanente, no tenemos página web, no tenemos red social, no tenemos un *community manager*, o un diseñador gráfico que haga algún afiche, no tenemos algo más profesional como para poder llegar a la gente y que participe, ya sea a través de nosotros o de los diferentes concejos vecinales.

Esos son los motivos por los que pedimos la reunión; no es por un tema puntual, sino más que nada para apuntalar el funcionamiento de la Coordinadora y, además, entablar una comunicación directa. Con el Departamento de Movilidad de la Intendencia tenemos una línea directa; podemos llevarles planteos por escrito y ellos los contestan por escrito también, lo cual es bastante importante; es un logro que ha tenido la Coordinadora en todo este tiempo. Con la Junta Departamental no nos habíamos reunido aún, y sentíamos que también estaría bueno establecer esa conexión, tener un ida y vuelta y establecer una forma de trabajo para poder avanzar en algunos temas importantes. Se vienen temas bastante importantes en un futuro, por lo que han anunciado las autoridades, y la opinión de los usuarios y usuarias es importantísima; para nosotros, poder recoger los puntos de vista de todos los barrios de Montevideo es fundamental.

SEÑORA PAZ (Elizabeth).- ¿Me permite, señor presidente?

Quiero agradecer la oportunidad de estar con ustedes a efectos de aportar nuestras ideas y de transmitirles lo que los vecinos nos han ido informando y pidiendo. Estoy muy contenta de poder participar en esta reunión.

Ya Mauricio dijo todo muy claramente.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Damos la bienvenida también a Carlos Artigas y a Marley Chacón.

Mauricio acaba de hacer una presentación general, en la que explicó las razones por las cuales la Coordinadora solicitó ser recibida por esta comisión. No sé si Carlos o Marley querrán agregar algo más.

Les contamos cuál es nuestra dinámica de trabajo: escuchamos a nuestros invitados, recibimos sus propuestas, hacemos preguntas, y luego la Comisión debate a nivel interno. Les comento esto para que no se queden con la idea —como la Comisión no debate frente a los invitados— de que los escuchamos, no dijimos mucho y quedó todo por ahí. La Comisión toma los temas, luego los debate y se genera el intercambio de ideas correspondiente.

Hoy tenemos otra delegación esperando.

SEÑOR ARTIGAS (Carlos).- ¿Me permite, señor presidente?

Hago confianza en lo que planteó Mauricio porque yo acabo de entrar; no lo escuché, pero sé que él tiene pleno conocimiento del tema.

Es la primera vez que utilizo esta plataforma. Estaba esperando, pero no podía entrar; se ve que era problema mío. Soy totalmente nuevo en esto; no pude escuchar nada.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- De todas formas, Carlos, les comentaba hoy a

Mauricio y a Elizabeth que desde el punto de vista legal esto es lo mismo que una comisión presencial. Por tanto, queda una versión taquigráfica.

No sé, Marley, si quieres plantear algo. De no ser así, hay ediles que tienen preguntas.

SEÑOR CHACÓN (Marley).- Me pasó lo mismo que a Carlos.

Tengo una cosa para agregar de conocimiento colectivo. Como no necesito una respuesta, estaría bueno dejarla planteada después de las inquietudes que —según comentabas— la Comisión tiene para presentarnos.

SEÑOR VISILLAC (Claudio).- ¿Me permite, señor presidente?

Les doy la bienvenida.

Basado en lo que plantearon, quería consultarles cómo era el vínculo actual —o no tan actual— con María Elena Larnaga, la nueva defensora de las vecinas y los vecinos, que está desde el 2019, porque prácticamente es muy coincidente con el transcurso de la pandemia.

Por otro lado, quería preguntarles qué apreciación se puede hacer o qué comentario tienen respecto del acuerdo que ha tenido la Intendencia con el Gobierno nacional sobre inyectarle esos cuatrocientos noventa millones de pesos al transporte para poder llevar la flota a un número muy cercano a lo que era en la época precovid —marzo de 2020—, para que la oferta de unidades sea mayor y se puedan evitar en lo posible los casos de incumplimiento de las medidas sanitarias dentro de las unidades. ¿Qué comentarios, desde su perspectiva como usuarios, nos pueden hacer al respecto? Es bueno tener una opinión, porque es una cuestión que hay que seguir analizando y ver qué efectos concretos se tuvo con esas medidas.

Nada más.

SEÑOR SILVERA (Mauricio).- Con respecto al relacionamiento con la Defensoría, nosotros nacimos gracias a su convocatoria. Tuvimos una relación muy estrecha con Ana Agostino, y después pasó lo que se dijo. Al poco tiempo de que asumió la nueva defensora surge lo de la pandemia, pero el vínculo es permanente. Siempre hay alguien de la Defensoría; si no está ella, hay otro muchacho en las reuniones. Ellos están al tanto de todo y traen iniciativas que a veces reciben a través de la Defensoría. Siempre estamos coordinados cuando se va a hacer alguna participación en el Consejo Consultivo. El relacionamiento es bueno desde el principio.

En cuanto a este proyecto o a este anuncio de proyecto, por un lado es positivo. Nosotros ya habíamos manifestado que coincidíamos con el sindicato del transporte en cuanto a que era imperativo tratar de que quienes estuvieran en seguro de paro pudieran volver al trabajo. Esto no era un beneficio solamente para los trabajadores, sino que también era un beneficio para nosotros contar con más unidades, con más personal. Por ese lado, es positivo.

Una de las cosas que ha afectado el covid —es algo que hemos comentado un poco— son las inspecciones. Nosotros habíamos solicitado en su momento un informe sobre el cuerpo inspectivo con el que contaba la Intendencia, sobre todo Movilidad, y nos habíamos enterado de que solo eran doce personas, divididas en dos turnos, y que en determinado horario no había inspección de transporte. Ya de por sí nos parecía poco, y

ahora, con la pandemia, sabemos que los controles se hacen, pero no de la misma manera, porque hay que rotar personal, porque ha habido brotes... En fin. Entonces, si bien algunas situaciones se habían mejorado y estaban bastante controladas, ahora está un poco más relajado el control. Más allá de los hacinamientos —que es algo más fácil de ver—, hemos estado conversando por distintos temas como la radio, manejar usando los auriculares. Parece que, cuando hay un control más firme, eso mejora; pero, claro, se ha relajado un poco ese tema.

No sé si Carlos o Elizabeth quieren agregar algo más.

SEÑORA PAZ (Elizabeth).- ¿Me permite, señor presidente?

Justamente, sobre la parte del transporte —porque a mí me toca viajar mucho—, el tema de la radio fuerte con el programa de Petinatti permanente, la falta de higiene en los coches, el arrimar el ómnibus al cordón de la vereda... Yo lo he sufrido en carne propia, porque tengo un problema en una rodilla y no puedo levantar mucho la pierna; hasta he tenido que pedirles por favor que se arrimen al cordón, porque no se arriman nunca al cordón. Lo habíamos logrado bastante, pero ahora de vuelta se han puesto bastante laxos en todo eso.

SEÑOR ARTIGAS (Carlos).- ¿Me permite, señor presidente?

Es muy difícil con la pandemia hacer un análisis de esta situación, porque antes de la pandemia veníamos en un proceso de acuerdos y de mejoras, sin duda. Lo que decía Mauricio: de aquel pacto de convivencia, de aquel reglamento de convivencia que se había formado, realmente se vio el resultado.

Yo soy usuario permanente del transporte y no me ha tocado nunca subir a un ómnibus y encontrar la radio alta. Antes se daba que estabas en el fondo y la escuchabas; tenías que soportar cualquier tipo de programa, y sin pedir cuentas, porque no te daban bolilla. Eso cambió radicalmente. Sin duda que ha sido una mejora.

Respecto a lo del cordón de la vereda, es un tema que realmente cuesta. Yo tuve más de una discusión por eso. A veces, incluso sin ningún obstáculo, no se arrimaban, y tenías que bajar a la calle. Ahora es más extraño, más raro verlo, o sea, también hay una preocupación de los servicios; se ve que algo se ha hablado en la interna de las empresas, porque realmente hay una preocupación.

Mejoras, sin duda, hay. En el tema rampas para las personas con discapacidad, lo de los ómnibus de piso bajo mejora, sin duda, pero trae otro problema. Hay líneas locales que se han ampliado —ha habido un avance importante en eso—, pero ahora los ómnibus llegan a determinados lugares donde no hay cordón; entonces, la rampa ahí no funciona. Mejor dicho, no es que no funcione, en parte funciona, pero la persona tiene que ser ayudada de cualquier manera, porque no hay forma de que pueda subir la silla por sus propios medios. O sea, la persona no tiene autonomía, cosa que debería tener. Por ejemplo, en el barrio Nueva España se extendió la línea 155 —creo— hasta bien adentro del barrio. Ahora la gente tiene que caminar mucho menos: antes caminaba casi dos kilómetros para llegar a Punta de Rieles; ahora la tiene cerca. Pero una de las cosas que nos planteaba un muchacho de la zona que anda en silla de ruedas —Lucas— es que tiene que salir a la calle para subir al ómnibus, porque no hay cordones, y las rampas no funcionan sin cordones. Ese también es un aspecto a ver.

La pandemia ha distorsionado las reuniones. Casualmente, ayer fui a la presentación de

estas unidades nuevas —porque pensé que era importante estar ahí— y estuve hablando con el director de Movilidad, Pablo Inthamoussu, quien me aseguró que el Consejo Consultivo vuelve a reunirse. Es una idea que ya manejaron con la intendenta: va a empezar a funcionar de nuevo. Claro, la pandemia complica esto; seguramente, antes de que las reuniones puedan ser presenciales va a haber alguna reunión virtual. Pero de todos modos ya está acordado que va a seguir funcionando, porque ha estado suspendido, y vino el cambio de Gobierno, también.

Hay muchas cosas en las que se venía avanzando bien, pero el tema de la pandemia distorsionó todo. Sin duda, ya no se puede hacer una evaluación objetiva porque todo cambió. Entonces, es muy difícil. Pero pienso que una vez que se normalice la situación se va a poder seguir avanzando en mejoras, como se venía avanzando en tiempos normales. Espero que sea así.

SEÑORA PAZ (Elizabeth).- ¿Me permite, señor presidente?

Cuando nos reunimos con las empresas hubo un muy buen diálogo. Realmente, nos recibieron bien, nos trataron muy bien y entendieron todo lo que les planteamos. Pusieron voluntad para que las cosas fueran distintas.

Más allá de todo, una mejora se ha logrado, no lo podemos negar. La radio fuerte, con ese volumen que tenía, ya no está, y pocos ómnibus he encontrado con el programa de Petinatti, realmente. Así que eso es algo que ha mejorado. Porque hubo momentos en que era espantoso. ¡Había que escuchar cada grosería y cada ordinareiz! Era imponente. Así que logros ha habido bastantes. Pero esto de la pandemia liquidó todas las reuniones y todas las cosas que pudiéramos haber seguido haciendo, por supuesto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Por un lado, me alegra la comunicación que hizo el director de Movilidad en el día de ayer. Nosotros también hemos estado preguntando por el funcionamiento del Consejo Consultivo y nos han dicho algo similar: que el Consejo estaría poniéndose en funcionamiento. Ustedes saben que por la Junta participamos dos personas, presidente y vicepresidente de la Comisión, de manera de también tener un equilibrio desde lo político-partidario.

Respecto a los salones y a las radios, quiero simplemente hacer un comentario y recordar algo que ustedes ya saben, que tienen muy claro. Justamente, en base al trabajo que el Consejo Consultivo hizo en su momento, se incluyó en el Digesto —si no me equivoco, fue en el año 2017— una reglamentación por la que se prohíbe, por ejemplo, el uso de parlantes en todo el salón, es decir, en todo el coche, y se establece un nivel máximo de decibeles, que si no me equivoco ronda los cincuenta o sesenta; creo que sesenta es el número indicado.

Lo otro a tener en cuenta también es que para el caso de que no se cumpla con la normativa hay un régimen de sanción. Muchas veces lo que hay que hacer es colaborar con las empresas y con la Intendencia para que esto se cumpla. Lamentablemente, en este caso la colaboración pasa por denunciar a quien incumple la norma. Es algo que nunca nos gusta hacer, que es bastante antipático, pero en estos casos es lo que debe hacerse. Cuando hay una infracción de la norma, se debe informar, así como en el caso de cualquier otra falta. Hay un número de teléfono, que es el 1950 5050, por el que se pueden realizar las denuncias. También está el buzón ciudadano, y además hay un correo del Departamento de Movilidad destinado específicamente a este tipo de situaciones.

Tengo anotado al edil Gustavo Nin; les recuerdo, ediles, que tenemos alguna otra delegación para recibir.

SEÑOR NIN (Gustavo).- Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer a los invitados, porque uno aprende de todo lo que va escuchando de ellos, porque son realmente el termómetro de todo lo que pasa en el transporte capitalino.

Quería preguntarles qué opinión tenían o cómo veían ellos la frecuencia de las líneas. Me gustaría saber si las líneas estaban teniendo más demoras o menos demoras en las frecuencias habituales.

SEÑOR SILVERA (Mauricio).- ¿Me permite, señor presidente?

Es difícil dar una respuesta, porque hoy tenemos una realidad de movilidad y mañana no sabemos qué realidad podemos tener. La semana pasada —en la que recién estaban volviendo algunos cursos— no había la misma demanda que ahora, que ya hay un montón de escuelas a las que están concurriendo los padres.

El gran tema acá siempre, con pandemia o sin pandemia, son las horas pico. De hecho, nosotros, como Coordinadora, pensando en forma ilusa que capaz que a esta altura del año ya no estaba la pandemia, habíamos estado hablando de hacer una especie de taller grande para el que se convocara a ustedes, a las autoridades de la Intendencia, a las empresas, pero para el que también se buscara expertos a nivel mundial o regional para tratar el tema de las horas pico. Porque fuera de las horas pico podrá haber algún servicio que escasee en algún barrio, sobre todo los fines de semana, pero el gran tema son las horas pico, y no se les ha encontrado una solución históricamente. Muchas veces se nos contesta que hay países que tienen el mismo problema, y nos muestran videos de China, de India o de cualquier otro lugar en el que se ve a la gente amontonada en los trenes, uno arriba del otro.

Nosotros, como Coordinadora, ya desde el primer momento en que nos reunimos dijimos: “Acá somos tres gatos locos; no puede ser que esto no se solucione de alguna manera”. De hecho, en un momento se hizo alguna propuesta de habilitar en horas pico vehículos particulares para transporte. Justo en ese momento apareció Uber y como que eso se bloqueó.

Creo que no es un tema acabado, que se le puede encontrar una solución. Hay que buscarle una solución. El tema es que esa solución tal vez sea por fuera del sistema que está funcionando actualmente. Capaz que hay que complementar el sistema con cosas externas, y, bueno, eso puede tocar algún interés y no sería fácil de resolver. Pero creo que como política pública se tendría que poder solucionar ese problema, que en este contexto de pandemia es complicado. Más allá de que se diga que son pocos los casos en los ómnibus, ha habido contagios, y en horas pico, con esta situación de pandemia, se hace más crítico el cómo se viaja.

Fuera de las horas pico creo que no es tanto el problema, pero en las horas pico es un problema que hay que tratar. En algún momento tenemos que sentarnos todos y tratar de solucionarlo de alguna manera, implementar un plan piloto. Pero tiene que ser un tema público, de todos, incluso del Ministerio de Transporte. Es un tema que tenemos que resolver.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Bien, les volvemos a agradecer. Para nosotros es importante tener este contacto. Sepan que aquí las puertas están abiertas. En general, el ámbito que nos nucleaba, justamente, era el Consejo Consultivo...

SEÑOR CACHÓN (Marley).- ¿Me permite, señor presidente?

Antes de retirarnos quería preguntarle a la Comisión si tenían algo entre manos con respecto a la nueva misión para el nuevo decenio —de 2021 a 2030—, que lanzó la Organización Panamericana de la Salud, con respecto a “Calles para la vida”.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Gracias por la pregunta.

Nosotros ese tema no lo hemos visto. Concretamente, el plan no lo hemos visto. Hay algunas cuestiones que se plantean en él que han estado no en la discusión propia de la Comisión, pero sí en la preocupación de varios de los ediles. Por ejemplo, lo que se llaman las grandes manzanas, o las manzanas pacíficas, o la zona segura —depende como se le quiera llamar—, es un tema que concretamente hemos estado conversando aquí entre algunos ediles y algunas edilas. Es un tema que para la Intendencia de Montevideo tiene una cierta prioridad. Justamente, en próximas reuniones vamos a estar recibiendo el Departamento de Movilidad y probablemente tengamos alguna noticia en ese sentido; pero no hemos analizado el plan concreto, no lo hemos visto, porque —entre otras cosas— no nos ha llegado a la Junta.

SEÑORA PAZ (Elizabeth).- ¿Me permite, señor presidente?

Les quería manifestar que varios vecinos vinieron a la comisión nuestra de concejales a plantearnos la importancia de la línea 140 —que sacaron— y de la 143, que cambió el recorrido y perjudicó a muchísima gente. Incluso, los chicos que van al Liceo N.º 12, que está frente al Velódromo, tienen que tomar dos ómnibus para llegar al liceo, porque anularon la línea 140 y a la 143 la cambiaron totalmente, la cortaron. Son las dos cosas más importantes que me plantearon.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Lo tomamos en cuenta y le hacemos el planteo a la Intendencia.

Respecto a la versión taquigráfica, se la podemos enviar, no hay problema. Mauricio coordina con la secretaría administrativa de la Comisión y se la hacemos llegar.

La última pregunta que tengo es por qué medios se están juntando; supongo que por alguna plataforma. Esto también es importante saberlo, por si hay personas que se puedan sumar a la coordinadora.

SEÑOR SILVERA (Mauricio).- ¿Me permite, señor presidente?

La única reunión que hemos tenido en forma virtual la hicimos a través de Google Meet, porque el Zoom tiene el límite de los cuarenta minutos y, además, hay personas que ya lo conocen, porque tienen hijos escolares y manejan la plataforma. De hecho, cuando hemos participado en forma virtual en el consejo consultivo lo hemos hecho a través de la plataforma Oracle, que es la que tiene la Intendencia, que es diferente a Microsoft Teams.

Me estoy haciendo una colección de aplicaciones de conferencias.

(Dialogados)

SEÑOR VISILLAC (Claudio).- ¿Me permite, señor presidente?

No me queda claro lo que planteaba Elizabeth sobre el 140 y el 143; o sea, cuál es específicamente el planteo que les hicieron llegar, así se lo podemos trasladar con detalle al equipo de Movilidad cuando tengamos la oportunidad. ¿Cuál es el planteo? ¿Qué fue lo que sucedió?

SEÑORA PAZ (Elizabeth).- La línea 140 la anularon, no existe; era una línea que venía todo por Propios —yo no la conozco, porque nunca viajé en ella— y pasaba justo frente del Liceo N.º 12. Era una línea que a los chicos que van al liceo les quedaba perfecta porque paraba frente al liceo, pero ahora tienen que tomar dos ómnibus. Esa la anularon. Y la otra es la línea 143, que tenía un recorrido y lo cambiaron por otro, con lo que dejaron a mucha gente a pie, que ahora tiene que hacer combinación.

SEÑOR VISILLAC (Claudio).- ¿El 143 qué recorrido tenía?

SEÑORA PAZ (Elizabeth).- No me acuerdo. Creo que Ramón Anador y Propios hasta la playa Buceo.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Según tengo entendido extraoficialmente, pero lo vamos a conversar con el Departamento de Movilidad, tenía un recorrido similar al de otra línea, no recuerdo si era la 145, una de las ciento cuarenta y algo. Hacía gran parte del recorrido igual al de la otra línea, por eso decidieron modificarlo.

No sé si lo saben, pero supongo que estarán al tanto de que también va a haber un cambio en la línea 174. Estas son cosas que queremos conversar con la Intendencia para saber cuáles son los criterios que se han tomado. Lo cierto es que en todos los casos hay una medición concreta de la cantidad de viajes. Esa es una ventaja que tenemos hoy, que las mediciones se realizan para saber, entre tramos, qué cantidad de gente está utilizando un servicio y en qué horarios. Pero trasladamos ambas preocupaciones.

SEÑORA PAZ (Elizabeth).- Incluso habíamos planteado poner ómnibus chicos, tipo micros, en esas horas en que no hay tantos viajes. Esa fue también una idea para no tener que mover coches grandes.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Vamos a plantearlo, entonces.

Si les parece, vamos cerrando por acá con la gente de la Coordinadora.

Quedamos en contacto.

SEÑORA PAZ (Elizabeth).- Muchísimas gracias, y muy amables por recibirnos.

SEÑOR ARTIGAS (Carlos).- Esperemos que en las próximas reuniones podamos hacer mejores aportes, porque esto de la pandemia nos ha alejado bastante, y el funcionamiento ha sido escaso.

Quería agregar que la aplicación “Cómo ir” es algo que funciona muy bien, es una buena herramienta. Creo que con la tecnología que actualmente se posee puede ser una buena herramienta para planificar mejor los recorridos, los horarios. Un poco lo que decía Mauricio Silvera: ayudar a resolver esos problemas que cuesta tanto resolver en horarios pico, como la recarga, y elegir bien las líneas que hay que reforzar.

Agradecemos la atención de ustedes, y estaremos en contacto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Muchas gracias.

(Se retira la delegación).
(Ingresa el señor Gabriel Cirillo).

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Buenas tardes. Antes de iniciar su intervención quisiera manifestarle que estamos reunidos en la Comisión de Movilidad, que está funcionando —por obvias razones de público conocimiento— en modalidad virtual, pero tiene las mismas implicancias que si sesionara presencialmente; para nosotros no cambia absolutamente nada más allá del vínculo personal que se genera cuando es en forma presencial.

Le damos la bienvenida al señor Gabriel Cirillo, que ha solicitado ser recibido por esta comisión. Lo escuchamos.

SEÑOR CIRILLO (Gabriel).- Muchísimas gracias por recibirnos. Yo represento a unos ciento veinte choferes que estamos interesados en formar una cooperativa con una aplicación propia. Somos choferes de aplicaciones, trabajamos tanto para Uber como para Cabify, y algunos para Mobily. Nuestra situación es un poco delicada en el aspecto económico ya que somos considerados empresarios, pero en realidad somos trabajadores. Una cooperativa nos permitiría tener todos los beneficios que tiene un trabajador. Hoy, por ejemplo, por mencionarles algo, si tenemos un accidente y estamos un mes parados lo que cobramos de BPS son \$ 3.600; con eso es imposible cubrir los gastos que nos acarrea estar lesionados, el costo de empresa, etcétera. La cooperativa nos permitiría aportar por lo que realmente ganamos. Por lo tanto, tendríamos un subsidio mejor. Además, la mayoría de nosotros somos gente mayor que trabaja en esto porque es imposible entrar al mercado laboral con más de 45, 47 o 50 años. Por lo tanto, muchos compañeros están muy próximos a jubilarse, y también hay muchas jefas de hogar que mantienen a sus familias con el trabajo de las aplicaciones. Lo que nosotros ganamos es muy poco, porque tenemos el desgaste del auto y demás. La cooperativa compensa eso un poco eliminando el gasto del vehículo, y nos permite a nosotros tener un margen un poquito más grande de ganancia.

Por otro lado, les quería comentar que ya en estos meses se empieza a aplicar el Decreto N.º 37.189, que permite que solamente trabajen como empleados de auto las personas que sean consanguíneas del permisario. Eso dejaría sin trabajo a unas cuatrocientas personas que en este momento se rigen por el Decreto N.º 36.197, que permite tener a una persona trabajando. Naturalmente, esto la cooperativa lo subsana

con la ley de cooperativas, que habilita a que hasta un 20 % de los socios sean empleados. Entonces, nosotros podríamos traer a esa gente que quedaría sin empleo. Además, si se logra la habilitación para que trabajemos como cooperativa, no creo que se forme una sola; pienso que se van a formar dos o tres. Por lo tanto, creo que, a la larga, la mayoría de los choferes serían cooperativistas.

No sé si fui claro.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Te comento cuál es la dinámica de trabajo que tenemos: escuchamos los planteos de quienes solicitan ser recibidos, hacemos preguntas y luego debatimos los temas en la interna de la Comisión.

SEÑOR VISILLAC (Claudio).- ¿Me permite, señor presidente?

Quiero darle la bienvenida a Gabriel, y hacerle una pregunta y un comentario.

¿Tuviste alguna instancia con el equipo de Movilidad de la Intendencia? Obviamente, a partir de tu planteo —que es muy interesante—, va a ser tarea nuestra empezar a explorar cómo ir hacia eso. La verdad es que a priori, sin ningún análisis de fondo, suena algo muy bueno para dar no solamente estabilidad y certidumbre a los trabajadores, sino también mejores condiciones laborales y de resguardo ante una actividad que claramente genera mucho estrés y que requiere, a veces, una carga horaria muy grande para lograr un ingreso que pueda ser considerado aceptable.

Por otro lado, quiero comentarte que el jueves próximo la Junta Departamental va a votar una prórroga de lo establecido en el artículo 3.º, que tú mencionabas —en el que se establece quiénes pueden ser permisarios—, hasta enero del 2022, atendiendo la situación que planteabas. Hay centenares de trabajadores que, si se aplicara ese artículo en esta situación tan compleja, quedarían a la deriva. Eso lo que se puso arriba de la mesa para prorrogar hasta enero del 2022 la posibilidad de que, en cierta manera, convivan la vieja reglamentación y la nueva. No es un dato menor en este momento tan difícil que estamos viviendo, de crisis económica y social.

Lo interesante es lo primero que mencioné; lo otro era simplemente un aviso, para que tuvieras presente que se prorrogó eso hasta enero.

Quisiera saber si hubo algún ida y vuelta, porque la verdad es que me resulta muy interesante explorar este tema con los compañeros y colegas de la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- No me quedó claro si las cooperativas que se conformarían funcionarían bajo las plataformas ya existentes, o si generarían una plataforma propia.

SEÑOR CIRILLO (Gabriel).- Con respecto a lo de la Intendencia, nosotros tuvimos contacto con Justo Onandi, porque en el 2019 le presentamos que se postergara del Decreto N.º 37.189, el artículo 3 que tu mencionabas, y se postergó hasta julio. Ahora tú me das la buena noticia de que se posterga hasta enero.

Justo Onandi tuvo muy buena recepción en lo que respecta a la iniciativa de la cooperativa y lo conversó con Pablo Inthamoussu, que también lo vio de muy buena manera. Pero tenían que ver con la Junta cómo podían incluir dentro del Decreto la

habilitación de la cooperativa.

Lo otro que mencionabas era sobre la plataforma. La idea de las cooperativas es que cada una funcione con una aplicación propia. Lo que nos da la rentabilidad es que con ese treinta, treinta y cinco por ciento que hoy nos cobran las plataformas como Uber, Cabify, etcétera, nosotros pagamos los aportes al BPS por lo que realmente ganamos; pagamos el seguro de accidentes del Banco de Seguros, que hoy no tenemos. De esa forma, sí lo tendríamos.

El BPS se vería beneficiado, porque empezaríamos a aportar más del doble de lo que hoy aportamos, y la DGI, también. Hoy estamos con un ficto de cuatro mil doscientos y pocos pesos. Incluso, podemos pasarnos a facturación electrónica y aportar solamente un 3,3 %, que son novecientos pesos por mes.

En el caso de conformarse la cooperativa pasaríamos a facturar con IVA, que sería el IVA transporte y sería un once por ciento, que abonaría el pasajero. En ese sentido, nos sacamos el tema del IVA, que nos cuesta todos los meses, e Impositiva facturaría más, porque sería mucho más el volumen de lo que se hace por un once por ciento que pagamos nosotros de ficto. Es mucho más en el volumen de cantidad de viajes que lo que los choferes aportamos.

Tenía un montón de cosas para comentar, pero se me nubló un poco la mente.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- No hay problema. En el caso de que ustedes cuenten con alguna información escrita que nos quieran hacer llegar a la Comisión, lo pueden hacer. Se coordina con la secretaría administrativa de la Comisión y ellos lo pueden hacer llegar.

A mí, al igual que a Claudio, me genera mucha expectativa cada vez que aparece este tipo de ideas, porque creo que hay que buscar más democracia en el mercado de las plataformas; considero que es necesario y bueno, ni qué hablar para quienes trabajan en esa plataforma. También es bueno para los usuarios. En definitiva, es bueno para todas y para todos. Por tanto, esperamos con expectativa poder colaborar con eso. Como Claudio mencionaba, es algo que tendremos que ver cómo puede incluirse dentro de lo normativo.

Tú mencionabas que serían ciento veinte personas que estarían integrando una cooperativa.

SEÑOR CIRILLO (Gabriel).- Somos ciento veinte los que nos interesamos en un principio en conformar una cooperativa. Después hay un montón de grupos que nos apoyan, pero no participan en esta instancia. Pero el día que surja la cooperativa sí les interesa vincularse a ella.

Nosotros precisamos ser ochocientos socios para poder largar la plataforma al mercado y poder trabajar, porque, si somos menos, los clientes van a pedir coche pero no va a haber, y se van a volver a lo conocido. Entonces, para brindar un buen servicio tenemos que ser entre quinientos y ochocientos vehículos dedicados a la cooperativa.

Además, el hecho de que se abran dos, tres, o cuatro cooperativas es bueno, porque nos permite trabajar entre todas. O sea, todas las cooperativas pueden tener cruces entre sí en cuestión de trabajo. También nos va a permitir incluir las cooperativas de taxis. Ellos trabajan más que nada en la zona de la periferia, como Melilla, y Uber pocas veces tiene coches en esas zonas.

Nuestra idea va a ser eliminar la tarifa dinámica, que nos parece abusiva para el pasajero, pero para nosotros hoy es necesaria, porque las tarifas normales son tan bajas que con las dinámicas se compensan un poco los números.

Nuestra idea es lograr cobrar lo mismo que cobra el taxi, llegar a un precio equivalente al del taxi, e incluir las cooperativas de taxis que quieran trabajar con nosotros. Ese es el panorama general de la cooperativa.

SEÑOR FACCIOLA (Gustavo).- ¿Me permite, señor presidente?

Me interesó la idea de sumar las cooperativas de taxis. Entonces, ustedes, los choferes de aplicaciones, la conformarían también con empleados del taxi. ¿Ya han tenido algún contacto, algún acercamiento? ¿Qué les ha parecido a ellos?

SEÑOR CIRILLO (Gabriel).- No hemos tenido contacto personalmente, pero lo hemos tenido a través de la Federación de Cooperativas. Esa fue una de las propuestas que nos hizo la Federación, porque como ellos ya representan a las cooperativas de taxis, no podían representar a la competencia, a otra cooperativa. Ellos nos hicieron la propuesta, la pusimos a votación en el grupo y resolvimos que sí. Mientras a ellos les sirva, se bajen la aplicación y quieran trabajar con nosotros, no tenemos ningún inconveniente.

Lo que pasa es que lo primero que precisamos es la habilitación de la Junta y de la Intendencia para trabajar como cooperativistas, y recién después vamos a salir a hacer los contactos, a conversar sobre todo esto. Porque, si no, es prometerle o plantearle a la gente cosas que no está en nuestras manos que puedan salir.

SEÑOR FACCIOLA (Gustavo).- Perfecto. Gracias por la aclaración.

SEÑORA PARACAMPO (Mara).- ¿Me permite, señor presidente?

La primera pregunta que yo iba a hacer en parte era esa, es decir, si habían tenido algún acercamiento con el movimiento cooperativo, cosa que terminás de decir que sí.

La otra consulta es para saber si habían visto la posibilidad de acercarse a Incubacoop, para ir viendo la posibilidad de ir creando la viabilidad de la cooperativa.

SEÑOR CIRILLO (Gabriel).- Sí; la gente de la Federación de Cooperativas nos recomendó que fuéramos también ahí. Ellos iban a presentar nuestro modelo, nuestra idea, pero todavía no he tenido respuesta. No sabría decir si lo presentaron.

La viabilidad ya está dada debido a la plataforma ya existente. Como comentaba, lo que hoy nos cobran por comisión es lo mismo que pagaríamos por obtener todos nuestros derechos como trabajadores, incluyendo aguinaldo y salario vacacional, que hoy no tenemos.

Por ahí nosotros vemos la viabilidad, y nos quedaría más ganancia. Porque el cien por ciento de lo que se le cobra al cliente es para el chofer. En el caso de que tú tomes un Uber, a mí me saca una parte de lo que a ti te cobra. Sobre eso, me descuenta el treinta por ciento, porque a ti te cobra la tasa de conexión y dos o tres cosas más, como el IVA que tienen que pagar ellos, pero que, en realidad, nos lo cobran a nosotros y se lo cobran

a ustedes. Entonces, si a vos te cobran trescientos pesos, a mí me pagan sobre doscientos treinta, y de ahí me descuentan el 30 o 35 %. En el caso de la cooperativa, los trescientos pesos que te cobran a ti van íntegros para el chofer. Por eso es que nos permite aumentar el precio del kilómetro manteniendo el mismo precio competitivo que hay hoy en el mercado de las aplicaciones.

Por último, quiero decir que lo importante es destacar que la cooperativa se haría con una aplicación propia que fue creada cien por ciento en Uruguay. Fue hecha por un compañero que trabajó en las aplicaciones. Él contrató a un amigo y entre ellos diseñaron la aplicación, así que es bastante completa, en cuanto a que cubre todas las necesidades porque conocía del tema.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Te agradecemos, Gabriel, primero, la solicitud de ser recibido por esta comisión.

Si hay algún material que nos pueda permitir entrar más en contacto con la propuesta planteada, te agradecemos lo hagas llegar a la secretaría administrativa de la Comisión. Quedamos a las órdenes y con expectativas.

SEÑOR CIRILLO (Gabriel).- Muchísimas gracias a ustedes por recibirme. Voy a armarles una carpeta o algo para que ustedes puedan evaluar mejor la propuesta. Y después veremos qué sucede con esto.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Nessi).- Muchas gracias.

(Se suspende el registro de la versión taquigráfica).
(Es la hora 17:48).