

Análisis > EXCLUSIVO TRÁNSITO

“Montevideo va a colapsar”, sostuvo el Dr. Alberto Varela especialista en tributos e industria automotriz

» Con una amplia trayectoria en el tema tributario y en la industria automotriz, CRÓNICAS consultó al doctor Alberto Varela, integrante del equipo de Ferrere y catedrático de Derecho Tributario en la Universidad ORT, para analizar el indisimulable caos de vehículos que diariamente atraviesa la capital. ¿Qué tan preparada está la ciudad para enfrentar este problema? ¿Cuál es la respuesta que da la Intendencia? ¿Cuánto recauda y cuánto gasta en el asunto? ¿Reciben los montevideanos soluciones acorde a sus contribuciones?

» Por Analía Matyszczuk

Avenida Italia, Rivera y 8 de Octubre; también Agraciada, General Flores, Bulevar Artigas y la rambla desde Carrasco a Ciudad Vieja, y viceversa. Las horas pico de la mañana y de la tarde son sinónimo de atascos en cualquier punto de la ciudad. Incluso hasta en los atajos que los conductores recorren a modo de desvío. Sin lugar a dudas, los embotellamientos son una nueva variable a considerar antes de salir de casa. Es que las demoras son impredecibles y los trayectos que años atrás no superaban los veinte minutos, hoy sobrepasan los cuarenta, pudiendo tardar incluso, más de sesenta. Considerando a su vez la desmesurada cantidad de autos que año a año se incorpora a las calles, los vehículos viejos que inusualmente cesan de circular, y las miles de motos, ómnibus y taxis, el escenario se define en un estado de alerta que exige respuestas inmediatas, aparentemente ausentes en Montevideo.

De forma paradójica, esta es la ciudad que más caro cobra el impuesto a la circulación de vehículos en el mundo. Así lo afirmó el abogado especialista en tributos e industria automotriz: “Estudiamos la Patente de Rodados en Uruguay y la comparamos con la de otros lugares. Comparamos que es más cara que la de Londres, Barcelona, Madrid y Milán, entre muchos otros”. Al mismo tiempo recordó que la recaudación de la Intendencia de Montevideo se ha multiplicado “por varias veces” en los últimos 10 años, no solo por el salto en el valor de las patentes, sino también por la Contribución Inmobiliaria que, según reveló, dependiendo de la zona, ha aumentado un 200, un 300 y hasta 400%. Se puede estimar que el Gobierno Departamental recauda cerca de 600 millones de dólares anuales, lo que significa un promedio aproximado de 2 millones diarios. A modo de referencia, el abogado reveló que en 1999 el recaudo oficial fue de US\$ 327 millones; para 2011, de US\$ 546, un 70% más que el año mencionado, y, según estimó, para 2012 se haya elevado otro tanto. A esto hay que sumarle las ayudas económicas que recibe por parte del gobierno nacional, lo que aumenta la cifra a un monto mayor.

La pregunta oportuna es cuánto de eso se

vuelca para actualizar la ingeniería del tránsito en una ciudad que crece sin disimulo; cuánto de eso se invierte en infraestructura y en logística con el objetivo solucionar una de las responsabilidades que cualquier Intendencia debe garantizar: la correcta circulación de los ciudadanos en las calles. “No hay un correlato entre el aumento en la recaudación y el aumento en el gasto de infraestructura; lo que sí hay son aumentos en sueldos de funcionarios públicos y funcionarios indirectos pertenecientes a las cooperativas que se contratan para el guinche, reparaciones, limpieza de edificios y demás”, aseguró el Dr. Varela. Según dijo, si bien hay un rubro dedicado a las inversiones, éste resulta ser ínfimo: “Se dice que se invierte el 20%, y en ese porcentaje entra todo, como edificios y bolsas de portland, etc., no solo lo que respecta al tránsito”. Lo consideró un número muy bajo comparado a los parámetros mundiales que tienden a duplicar dicho porcentaje, como por ejemplo el caso de Barcelona que invierte casi un 40% en su localidad. “Cuando uno saca un paquete de 600 millones de dólares para una ciudad de 1.5 millones de personas, los resultados deberían ser evidentes y aquí no se ve nada”, denunció.

Los baches del sistema

Según revelan los datos estadísticos, el año pasado se registró una incorporación de 52 mil autos cero kilómetro y 120 mil motos. Cifras que se repiten de forma similar y constante en los años previos. “Se larga esa cantidad de vehículos pero las calles siguen siendo las mismas que hace 50 años, cuando circulaba un 10% de lo que circula hoy, y de eso nos damos cuenta todos”. Según el abogado, eso es una manifestación clara de que en la capital, en materia de infraestructura, se invierte menos que el 20% del presupuesto. Como segundo punto el Dr. Varela subrayó la “pésima calidad” del transporte público: “Los vehículos son inapropiados, incómodos, sucios, perturbadores, el servicio no es confiable, si bien ha mejorado algo en esta área, si te confiás, dos por tres llegás tarde; y tampoco tiene una buena cobertura que alcance geográficamente toda la ciudad. Todo

esto hace que la gente prefiera andar en su vehículo propio”, opinó, y explicó que en la actualidad hay una “magnificación a la tenencia” de auto, consecuencia que nace porque la opción pública es de “mala calidad”. Para el abogado es necesario una “revolución” en este punto que lo cambie todo: “Es un principio mundial: sale mucho menos invertir en transporte público que invertir en calles; si la Intendencia se diera cuenta de esto, sería otro el escenario, lo que pasa es que tampoco siente que sea una necesidad invertir”. Adelantó que dicho cambio generaría una conducta ciudadana semejante a la que se da en las grandes ciudades del mundo, donde la mayoría de las personas elige a los medios públicos antes que los privados. Alcanzar esa situación, permitiría descongestionar los embotellamientos de autos por toda la ciudad.

“Es necesario solucionar conflictos en las avenidas construyendo calles por arriba o por abajo”, especificó el catedrático y recordó que, en materia de obra pública, en Montevideo no se ven edificaciones nuevas desde mitad del siglo pasado: “El túnel de 8 de Octubre se hizo en 1968; el viaducto es de la década del 50, ¿qué otra obra considerable se hizo respecto al tránsito? Ninguna”. Para el abogado, las recaudaciones municipales alcanzadas en la capital son “muy considerables” dentro del contexto internacional, por lo que habría un problema con la gestión de cómo se gasta: “Para hacer el Corredor Garzón tuvieron que pedir un préstamo, cuando en realidad, en todos estos años, deberían haber construido muchos más corredores”. Consultado sobre las medidas que tomó la Intendencia con el Plan de Movilidad Urbana, al que se le corresponde la senda del bus en una hilera especialmente señalada y el flechamiento de ciertos tramos en calles principales, como Rivera o Caramurú, el Dr. Varela opinó que no son medidas eficientes: “En todos esos cambios se utilizaron tarros de pintura para flechar, pero no se utilizó portland para construir”. A modo de ejemplo mencionó el caso de Av. Italia: “Hay un cantero central donde se juegan partidos de fútbol, entran once contra once, y en lugar de hacer uso de eso, ¿qué fue lo que hizo la Intendencia? Tomó un pedazo de la calle y con un tarro de pintura escribió ‘Solo Bus’; pero la cancha del medio sigue intacta. Es un claro ejemplo de cómo se desaprovechan oportunidades”.

Para el abogado hay medidas inmediatas que se pueden tomar que no exigen gasto de mucho dinero. Según mencionó, es imprescindible la coordinación de semáforos y los inspectores en las calles; no con el objetivo de multar, sino con el fin de ordenar el tránsito en la ciudad, medida que ha demostrado dar resultados pero ser muy esporádica. “Los semáforos son de locos, te larga uno y te frena el

siguiente, no hay lógica alguna y cuando llueve un poco ya no funcionan”, denunció y sugirió a su vez, rever aquellos que funcionan a dedo y altera el cruce en medio de la rambla: “Ojo mata responsabilidad: se prioriza al señor que pasea al perro y quiere cruzar, antes que quienes están manejando y yendo a trabajar”.

Más allá de lo que respecta a las precauciones para “mejorar la lentitud y el orden en el tránsito pesado”, el Dr. Varela advirtió que “el punto más importante” es el riesgo de vida de quienes circulan en las calles, en especial el de las motos. “Los accidentes son la principal causa de muerte en menores de 40 años. El mito de que murió porque no llevaba casco o estaba alcoholizado, no siempre es real; si bien es importante, la causa de fondo es el caótico tránsito en el que circulan. Las motos son proyectiles andando en medio de un tráfico que es más parecido al de la India que al de otro lado, y dentro de ese caos, aparecen los accidentes”, puntualizó y advirtió que el problema ya no es “llegar tarde, sino no llegar nunca”.

“Yo creo que la Intendencia es inmune a todo tipo de críticas que se le puedan hacer”, consideró. “Si uno hace oídos sordos e igualmente lidera las encuestas al extremo de que ellos mismos acuñaron la expresión de que ganan con una heladera... bueno, la crítica de sus malos servicios, no llegará nunca a destino”, afirmó. Para el Dr. Varela existe una ausencia de actitud demandante por parte de la ciudadanía a la hora de exigir y reclamar. “A pesar de que el ciudadano ve cómo le meten la mano en el bolsillo con una de las presiones tributarias más altas del mundo, aún con las suba de patentes y con el encarecimiento de las contribuciones inmobiliarias, la gente todavía no se ha dispuesto a reclamar colectivamente para recibir servicios acorde a lo que paga. Creo que es un tema cultural”, sintetizó y señaló que los montevideanos están lejos de obtener una devolución conforme a los impuestos que abonan: “Pagamos mucho, pero no recibimos servicios. Es una ciudad sucia, mal iluminada, con un tránsito caótico, que empeora día a día y un transporte público absolutamente deficitario”. A tiempo de cambiar siempre se está, dijo, “pero habría que haber empezado ayer”. “Va a llegar un momento en que esto rompa los ojos y ahí sí, a la uruguayaya, tomaremos alguna medida a fondo”, aseguró advirtiendo la posibilidad de que se recurra a las “antipáticas medidas” de la circulación selectiva de matrículas pares e impares y otros recursos incómodos. “Yo no veo a nadie que se esté preocupando por estas cosas. Esto va empeorar más todavía y vamos a colapsar. Creo que recién se va a dar una respuesta cuando el agua nos esté llegando al labio superior”.