

REUNIÓN DE LA CÁMARA DEL TRANSPORTE CON LA CESS

16 de diciembre de 2020

Señores Integrantes de la Comisión de Expertos en Seguridad Social (CESS) Presente.-

De nuestra mayor consideración:

En primer lugar, quiero agradecer en nombre de la Cámara del Transporte del Uruguay la invitación a este ámbito, comparecencia que nos da la posibilidad de dar nuestra visión, como sector de relevancia en el Uruguay, sobre los temas relacionados con la seguridad social.

En segundo lugar, pedir disculpas por no remitir con anterioridad el memo que estamos presentando. Hemos tenido que consultar a las diferentes gremiales que integran nuestra Cámara, para que nos dieran su visión y poder integrarla en un documento único.

El sector transporte

El transporte no es un sector más de la actividad, pues tiene un peso sustancial en la economía nacional. Tanto por el transporte de carga como por el de personas, este sector es el que "literalmente" mueve al país.

El sector comprende al transporte de pasajeros profesional (ómnibus, taxis, remises, escolares, de turismo, otros), así como también al transporte de mercancías (transporte de carga).

Desde el punto de vista gremial, la Cámara del Transporte del Uruguay integra agremiaciones empresariales del transporte de carga (ITPC, GRUPO 12 URUGUAY), gremiales y empresas del transporte colectivo de pasajeros (ANETRA, GRUPO 12 URUGUAY, CUTCSA, TUSA), a la gremial del taxímetro (CPATU), de los remises (CEPRU), del transporte turístico (CARTUR) y del transporte escolar (TEU).

Nos parece importante compartir algunos números relacionados con nuestra actividad:

- El sector brinda trabajo a más de **80.000 personas** (entre empresas asociadas a la ITPC –34.000 personas-, transporte directo –16.000 personas- y transporte de pasajeros –30.000 personas-).
- La actividad representa más de un 6.3 % del PBI.





- Consume más de 215.000.000 de litros de gasoil solo en el transporte de personas.
- Utiliza una cantidad superior a 80.000 vehículos
- Recorre más de 410.000.000 de kilómetros por año en el transporte de personas.
- Transporta más de 400.000.000 de pasajeros por año.

La masa salarial es el principal rubro en importancia para la ecuación de costos de una empresa de transporte, representando entre el 60% y el 75% de los costos totales del servicio.

Es por esta razón que, cualquier cambio que se pueda introducir en la política de financiamiento de la seguridad social, podría impactar en forma directa e importante en los costos del sector.

Como ya mencionamos en este documento, son varios los sectores que están incluidos en el transporte.

Diversidad en la estructura empresarial del transporte

En el transporte de carga y de personas, conviven diferentes tipos de estructuras empresariales y, cada una de ellas, tiene sus propias características de funcionamiento.

Las más comunes son:

- 1. Sociedades Anónimas
- 2. Sociedades de Responsabilidad Limitada
- 3. Sociedades Colectivas
- 4. Sociedades Cooperativas
- 5. Sociedades sin contrato o de hecho
- 6. Empresas unipersonales

En lo que refiere a la aportación al sistema de seguridad social, estas diferentes estructuras determinan distintos regímenes de trabajo y de contribución al sistema:

- Trabajadores dependientes
- Trabajadores independientes

Los trabajadores dependientes, aportan al sistema de acuerdo con sus ingresos y teniendo en cuenta los mínimos previstos en los laudos salariales. Dentro de este grupo, también se encuentran incluidos los socios cooperativistas de empresas de transporte.





Los trabajadores independientes, por su parte, aportan al sistema de acuerdo con los máximos salarios o con los sueldos fictos patronales, según corresponda en cada caso.

Según el régimen de contribución que tenga cada actor, son las contrapartidas que el sistema de seguridad social le brinda.

Formalidad del sector

Las empresas de transporte, tanto de carga como de pasajeros, están fuertemente reguladas por el Gobierno Nacional (fundamentalmente a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas) y por los diferentes Gobiernos Departamentales, lo que determina y asegura una gran formalidad del sector.

Por ejemplo, en el transporte colectivo de pasajeros, se exige que las empresas presenten balances auditados y una gran cantidad de información complementaria que refuerza lo anterior.

Además, en la mayoría de los casos, las tarifas están reguladas por las autoridades públicas.

Debido a que las empresas dedicadas al transporte formal cumplen con todas sus obligaciones, es de nuestro interés que, los diferentes organismos públicos de contralor, ejerzan ese rol, para erradicar la competencia desleal de la informalidad, que atenta, entre otros, contra el sistema previsional.

Ausentismo

Un tema que es preocupante para las empresas de transporte y que seguramente coincide con la preocupación de otros sectores de actividad, es el incremento en el nivel de ausentismo del personal. Los cambios introducidos en el seguro por enfermedad hace unos años, han provocado un incremento de los amparos de los trabajadores a este seguro.

Este problema, genera altos costos para las empresas y distorsiones importantes en el servicio a nuestro cargo.

Nos parece sumamente trascendente, que se puedan mejorar los controles en el funcionamiento de este seguro, para evitar abusos en este importante beneficio para los trabajadores. Esos abusos, terminan generando costos evitables en el sistema de seguridad social.





Exigencia especial para los conductores profesionales

En lo que hace a las condiciones de todos los trabajadores del sector que desarrollan actividad como conductores profesionales, debe tenerse presente que están sometidos a exigentes controles específicos de salud, para poder estar habilitados a tales efectos; mucho más aún, después de que han cumplido los 60 años.

Teniendo en cuenta esta característica, se debería considerar que el aumento de la edad para su retiro, podría significar que los trabajadores pierdan algunas habilidades que les permitan continuar en actividad. Adicionalmente, resulta necesario hacer notar que incluso se podría determinar que se reduzca la seguridad vial, en un sector que tiene porcentajes de siniestralidad que, afortunadamente, son extremadamente bajos.

En similar sentido, puede hacerse referencia a un tema vinculado con la exigencia de salud mencionada y que, a la vez, tiene que ver con la ausencia de una norma que disponga el retiro obligatorio de esos trabajadores, cuando llegan al límite de edad y tienen causal de jubilación. Muchas veces, los trabajadores deciden continuar en actividad, a la espera de que la empresa decida su cese y les pague una indemnización por despido; las empresas, por contraposición de intereses, aguardan la decisión voluntaria de los trabajadores, para no tener que hacerlo.

La renovación de esos cargos, permitiría indudablemente el acceso al sector de personas más jóvenes, las que con mayor cantidad de años de trabajo por delante, asegurarían la realización de aportes por un período prolongado. Por otra parte, la sustitución de los trabajadores de edad avanzada, por jóvenes que ocupen su lugar, también evitaría razonablemente la mayor demanda de coberturas de salud, que también incide en las finanzas de la seguridad social.

Como solución, quizá podría establecerse algún tipo de reglamentación que regule la situación. A vía de ejemplo, que por cada año que esos trabajadores con causal jubilatoria se mantengan en sus cargos, vaya disminuyendo, en similar proporción, la cuantía de la indemnización por despido en el caso que la empresa decida el cese.

Finalmente, en muchos casos de trabajadores del transporte, pese a que su salud admita que continúen en actividad, se opta por la jubilación. Seguramente, similar situación se debe dar en otros sectores.

La incompatibilidad entre percibir el beneficio jubilatorio del BPS y continuar trabajando, puede suponer que los trabajadores opten por el primero, lo que impide al Banco recibir un aporte adicional, sin perjuicio de que, muchas veces, supone que se fomente la informalidad.





Si se considerase la opción de que los jubilados puedan mantenerse en actividad, pero con la imposición de un complemento de medidas básicas, podría lograrse un beneficio para ambos, tanto para aquellos trabajadores que opten por la jubilación, como para el organismo recaudador. A tales efectos, entre las exigencias complementarias para que se diera el cobro de la jubilación y el mantenimiento de la actividad, podría establecerse:

- a. Que el trabajador continúe realizando la totalidad de los aportes al BPS.
- b. Que la continuidad en la realización de los aportes, no genere nuevos beneficios o beneficios complementarios para el trabajador jubilado.
- c. Que todos los aportes posteriores a la jubilación (o parte de ellos), se destinen a financiar al sistema previsional en general.

*

A continuación brindaremos algunos comentarios sobre las características de cada grupo de actividad que integra nuestro sector.

Transporte colectivo de pasajeros

El transporte colectivo de pasajeros es un servicio fuertemente regulado. El transporte colectivo, a nivel nacional, está regulado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Transporte y comprende los siguientes subsectores:

- Transporte Internacional
- Transporte de Corta, Media y Larga Distancia
- Transporte suburbano

A nivel departamental, las 19 Intendencias tienen la jurisdicción del servicio público de transporte dentro de su Departamento, existiendo también diferentes realidades:

- Transporte urbano
- Transporte interurbano

La regulación establece las condiciones de prestación del servicio (oferta de transporte, frecuencias, rutas, tarifas, características de las unidades, etc). En la mayoría de los casos, existen fórmulas paramétricas que regulan los costos admitidos para la prestación de los servicios de transporte. El servicio se financia en gran medida por las tarifas, aunque existen diversos subsidios para los pasajeros (estudiantes, jubilados, fideicomiso del boleto). El ingreso por subsidios, en promedio, representa el 30% del total, nivel sensiblemente inferior a la media internacional.

Los principales clientes del transporte público de pasajeros son los habitantes de menores ingresos, que no tienen otras opciones de movilidad y justifican la subvención.

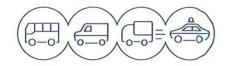
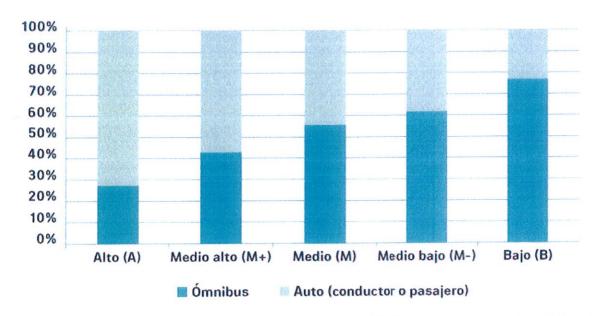




Gráfico: Viajes en ómnibus y auto por NSE



Fuente: "Informe sobre tarifas y subsidios a usuarios del sistema de transporte público de pasajeros de Montevideo los cambios implementados y sus consecuencias". Pág. 36

https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/imsubsidiosaltransportedigital.pdf

Como ya mencionamos, la masa salarial es el principal rubro en importancia en la ecuación de costos de nuestro servicio, representando entre el 60% y el 75% de los costos totales.

En la mayoría de las empresas, debido a los cambios en la movilidad de la población que se han registrado en los últimos años, se están llevando a cabo planes de reestructuración en coordinación con las autoridades, los que implican la disminución de los puestos de trabajo en el sector.

Los cambios que se introduzcan en el sistema de seguridad social, deberían contemplar esta realidad, quizás a través de procesos de transición que consideren especialmente al sector y puedan hacer viable esta realidad.

Además, se debería evitar cualquier incremento de los costos de aportación al sistema, pues los mismos generarían un incremento directo en las tarifas.





Sector del taxi

La gran mayoría de estos operadores, son empresas unipersonales o pequeñas empresas. En muchos casos, los propios dueños de la empresa son los que prestan el servicio de transporte.

En los últimos años, esta actividad se vio alterada por la aparición de nuevos operadores de transporte, que comenzaron a prestar este tipo de servicios fuera de los marcos regulatorios y de una manera carente de profesionalismo. Nos referimos al transporte que se presta a través de las aplicaciones.

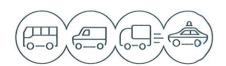
Con el transcurrir del tiempo, se logró la introducción de cambios en la normativa y se reglamentó el funcionamiento del transporte por aplicaciones; pero, a pesar de ello, este nuevo modo de transporte, afectó gravemente la actividad de los transportistas formales.

La realidad actual de estas empresas es muy delicada y se vio especialmente agravada por la crisis sanitaria.

Sin dudas, esta situación también provocó una reducción de empresas activas y de puestos de trabajo que contribuían al sistema de seguridad social solidario.

Los representantes gremiales del taxi nos solicitan que transmitamos al Comité de expertos los siguientes pedidos:

- 1. Volver al pago de aportes por fictos por la actividad de los dependientes. Se fundamenta esta petición en que este sistema fue validado oportunamente por la Sentencia 1/08 del 06/02/2008 del TCA que avaló dicho sistema de aportes. Con este régimen, el taxi tendrá:
 - a) Certeza tributaria en un trabajo que es totalmente ambulante y distinto todos los días y todos los meses respecto al salario que genera con la comisión que percibe el trabajador
 - b) Certeza en las condiciones laborales para dar seguridad jurídica a la micro empresa por contar con un trabajador durante 12 horas a cargo de la unidad.
 - c) La posibilidad de evitar los juicios que deterioran la relación laboral y económica entre la micro empresa y sus trabajadores haciendo peligrar la viabilidad de la empresa.
- 2. Mantener la exoneración de aportes patronales. Esta exoneración es fundamental para esta actividad que ocupa tantos trabajadores y en la que los costos laborales representan una porción tan importante de los ingresos.
- **3.** Asegurar la fiscalización de las aplicaciones del transporte sabiendo que las mismas no respetan ningún tipo de regulación de carácter laboral o tributaria.





Transporte de carga

Los representantes de GRUPO 12 URUGUAY, que nuclean a empresas de transporte de pasajeros y también de carga, señalan que especialmente en el sector de la carga, a nivel nacional, se ha detectado un incremento en la informalidad. Asimismo, se han comprobado diversas situaciones que constituyen evasión. Ejemplo de lo primero es la sub aportación reiteradamente constatada; de lo segundo, empresas no permisadas, trabajadores "en negro" y hasta jubilados en plena labor.

La instalación de sistemas especiales de contralor, más allá de las inspecciones que deberían incrementarse, podría resultar importante para evitar la competencia desleal y, especialmente, para desterrar la ausencia de aportes a un sistema de previsión social solidario, que necesita de la colaboración de todos aquellos con actividad.

Otros servicios de transporte

Dentro de este grupo se encuentra el remise, el transporte escolar y el turístico.

La gran mayoría de estos operadores, también están organizados en pequeñas y medianas empresas y, en general, son los propios dueños de la empresa los que están al frente del servicio de transporte.

También estos sectores se vieron afectados por la aparición de las aplicaciones de transporte, por lo que también apoyan la fiscalización del cumplimiento de la formalidad en su actividad, como forma de evitar la competencia desleal.

Aportes y sugerencias

Por todo lo expresado, a la Comisión se solicita:

Que se tengan presentes las especialidades del sector que se han expuesto, para considerarlas, de manera también especial, cuando se decidan los cambios que se podrían adoptar para la seguridad social.

Que se disponga una intensificación de las inspecciones y controles, que procuren la erradicación definitiva de la informalidad y de los abusos para la obtención de beneficios indebidos.

Que se puedan considerar períodos especiales de transición, para los trabajadores de la actividad, en consonancia con las medidas que, en conjunto con las autoridades, se vienen adoptando para la reestructura de la misma, por la disminución de puestos de trabajo.





Que se evite cualquier incremento en las tasas de aportación, que puede tener incidencia en las tarifas que rigen en el sector.

×

Por último, queremos agradecer nuevamente la oportunidad de compartir con los miembros de ésta Comisión nuestra visión sobre los temas relacionados con la seguridad social y su incidencia en el transporte nacional.

Quedamos a las órdenes de los Sres. Miembros, para atender cualquier consulta que nos deseen realizar.

Atte.,

JUAN ANTONIO SALGADO Presidente