



Of. N° 728/2026

DGS/zmfs

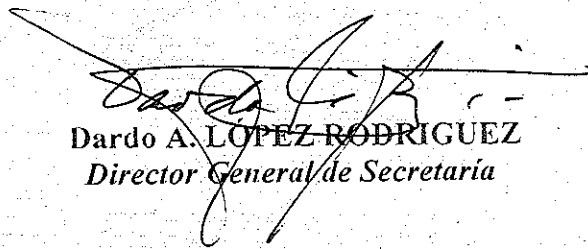
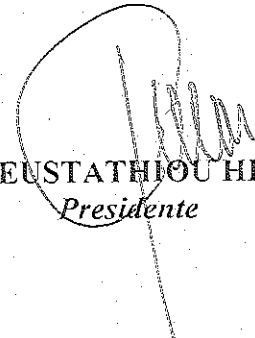
Tacuarembó, 12 de agosto de 2026.

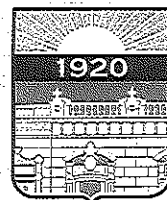
Presidente Congreso Nacional de Ediles**Edil Gonzalo SANCHEZ****MONTEVIDEO**

De nuestra mayor consideración:

Ante solicitud efectuada en la Media Hora Previa de la Sesión de fecha 04 de junio del año en curso, por el Edil Departamental Dr. Gustavo MARTINEZ, de conformidad a lo dispuesto por el Artículo 19° del Reglamento Interno de este Organismo, la Corporación se limita a dar trámite en la forma solicitada por el interesado, al planteamiento que se adjunta.

Sin otro particular, lo saludan con la más alta deferencia.


Dardo A. LÓPEZ RODRIGUEZ
Director General de Secretaría
Juan EUSTATHIOU HEREDIA
Presidente



SR. PRESIDENTE: Continuando la Media Hora Previa, tiene la palabra el Edil Gustavo Martínez.

Edil Departamental Dr. Gustavo Martínez: -"Muchas gracias, señor Presidente. Buenas noches, señores Ediles, público, prensa.

Este planteamiento que voy a formular más bien es una inquietud que intercambiamos con amigos de distintos lugares, de distintos departamentos y creo que puede perfectamente generarse un comentario a nivel de la Mesa del Congreso Nacional de Ediles; por tanto, parecía bueno que lo trajera a sala.

Si no hubiera sido por la reforma del año 96, en la cual trajo al interior recursos que eran propios, que eran genuinos, hoy estarían muchas intendencias con enormes dificultades económicas. Más justo que eso no podría ser.

Desde el corazón del Uruguay profundo, desde esa tierra de tierra adentro que sostiene con sudor el esfuerzo de divisas que hace posible el país entero, planteamos con claridad una revisión urgente de las prioridades en los gastos públicos.

No se trata de confrontación ni de quitar derechos, sino de justicia territorial, eficiencia económica y patriotismo productivo.

El subsidio al boleto metropolitano, tal como está estructurado, concentra recursos generados en toda la sociedad desde una sola región, mientras el interior, motor exportador y generador de riqueza, carga costos crecientes sin compensaciones equivalentes. Es hora de reconvertir, no de eternizar desigualdades.

Primera cuestión referida al tema o realidad referida al tema de subsidio del boleto de la zona metropolitana. Los recursos que financian el sistema de transporte metropolitano, hoy con boleto de 52 o algo más, provienen de impuestos y mecanismos que pagan todos los uruguayos. Sin embargo, benefician casi exclusivamente al área metropolitana, donde reside una porción mayoritaria de la población, pero no el aparato productivo que genera divisas. El interior, en cambio, sostiene gran parte de las exportaciones: carnes, hojas, lácteos, celulosa, forestación, cadenas agroindustriales, que representan la columna vertebral de las divisas del país.

El transporte de carga, los productores rurales y las pymes del interior enfrentan combustibles caros, peajes, logística costosa, mantenimiento vehicular e infraestructura deficiente.

Un productor de Tacuarembó, un transportista de Rivera o un industrial de Paysandú financian parcialmente el boleto urbano del que no reciben beneficio directo.

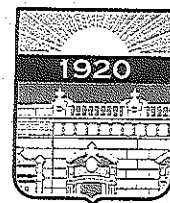
Esto es solidaridad, es transferencia estructural desde la producción hacia el consumo concentrado.

Segunda realidad: el interior subsidia indirectamente el consumo metropolitano.

El productor agropecuario paga un combustible, al día de hoy, de Su 61,⁷² por litro, peajes, impuestos, sobrecostos, logística, además de tarifas energéticas caras. No existen mecanismos equivalentes de compensación hacia él.

En paralelo, el transporte metropolitano recibe asistencia estatal continua, que





grava generalmente a esa producción. Los beneficios fiscales que reciben son bastante importantes. Eso implica hoy, sostener casi un cargo diario de \$u 3,⁰⁰ por litro de combustible hacia quienes son el centro productivo.

Hoy representan entre cien y ciento veinte millones de dólares, según los volúmenes transferidos al transporte de pasajeros, mayoritariamente metropolitano.

Esto genera una asimetría clara: se subsidiaría el consumo urbano que se grava con la riqueza nacional.

Tercera realidad: la competitividad nacional juega en el interior del Uruguay, de alguna manera una suerte de dificultades.

Todo ese recurso que sale del interior, perfectamente podría ocupar espacio hacia la caminería rural, al mantenimiento de rutas productivas, a la reducción de costos del transporte de carga, al subsidio focalizado del gasoil, a la electrificación rural e innovación agroindustrial, puertos secos, corredores logísticos, apoyo a las pequeñas industrias, emprendimientos rurales, al turismo rural, a las termas, a las termas rurales de nuestro interior.

Evidentemente no debe de ser esto una acción inmediata. Lo que significa esto, debería focalizarse hoy en subsidios de transporte solo a los sectores vulnerables: estudiantes, jubilados bajos ingresos; reasignar recursos liderados hacia los subsidios de gasoil productivo hacia el interior; impulsar desarrollo concreto, emprendimientos referidos al turismo rural, al turismo sol y de tierra adentro, con ejes generadores de empleo.

Presidente, nosotros creemos que esto -que no lo pude terminar porque el

tiempo es insuficiente- quiero decirlo especialmente, entendemos que deben ir estas palabras al Congreso Nacional de Ediles, a los efectos de que la Mesa vinculada a la comisión lo discuta.

Es hora de que el interior genere este tipo de temas, porque el centralismo es una gran problemática que por lo menos desde nuestro partido, siempre ha sido levantada una bandera especial.

Presidente, asimismo pedimos que las palabras pasen a la prensa local y también al Senado de la República, en particular al señor Senador Carlos Daniel Camy, a quien le solicitamos realice un pedido de informes para actualizar estos pedidos en los órganos o en los entes que de alguna forma manejen de manera exclusiva y excluyente los números que hemos manejado. Muchas gracias, señor Presidente".

SR. PRESIDENTE: Se dará trámite a su solicitud.

