

ACTA No. 1352
PRIMER PERÍODO ORDINARIO DE LA XLVIII LEGISLATURA
20ª SESIÓN EXTRAORDINARIA
REALIZADA EL 22 DE DICIEMBRE DE 2015
PRESIDE, EL TITULAR: SR. JORGE DIGHIERO.-

En la ciudad de Paysandú, se reunió en sesión extraordinaria la Junta Departamental, el veintidós de diciembre de dos mil quince; el acto comenzó a las diecinueve horas y siete minutos y contó con la asistencia de los siguientes señores ediles:

TITULARES

ALONZO, Valeria	LAXALTE, Juan
BUCHNER, Mauro	MARTÍNEZ, Ángel
CIRÉ, Roberto	ORTIZ, Elsa
COLACCE, Alejandro	OTEGUI, Miguel
DIGHIERO, Jorge	PASTORINI, Hermes
GALLARDO, Washington	PIZZORNO, Javier
GENTILE, Francisco	QUEQUÍN, Edgardo

SUPLENTE

RACOVSKY, Ana	BIGLIERI, Humberto
GUERRERO, William	MARTÍNEZ, Williams
CASTILLO, Emanuel s/c	MENDIETA, Beder
BETTI, Sandra	BAEZ, Carlos
CABILLÓN, Rosanna	DALMÁS, Dino
LISTUR, Adela	CARBALLO, José
MOLINARI, Emiliano	BERRETTA, Gastón
FREITAS, Sonia	ALVAREZ, Braulio
AMOZA, Luis	BENÍTEZ, Nair
BALPARDA, Carlos	CABALLERO, Guadalupe
GENOUD, Facundo	KNIAZEV, Julio

Fuera de hora: Ricardo Ambroa, Silvia Fernández, Gabriela Gómez Indarte, Ignacio Ífer, José Illia, Roque Jesús, Nicolás Masseilot, Marcelo Tortorella.-

FALTARON:

Con licencia: Georgina Giamberini.

Con aviso: Hilda Texeira.-

Sin aviso: Pablo Bentos, Jorge Genoud, Enzo Manfredi, Julio Retamoza, Francis Soca, Dahian Techera, Mauro Valiente.-

Actúan en Secretaría los funcionarios administrativos, señoras Yemira Bianchessi y María Borba y el señor Carlos Cabrera.-

SUMARIO

1o.- Apertura del acto.-

Orden del día

2o.- Consejo Directivo de Copay.- Integrantes de las bancadas del Partido Nacional y del Partido Colorado solicita se reciba en sala.-

3o.- Comunicación inmediata.-

4o.- Término de la sesión.-

1o.- APERTURA DEL ACTO.-

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Señores ediles, damos comienzo a la sesión.

2o.- CONSEJO DIRECTIVO DE COPAY.- Integrantes de las bancadas del Partido Nacional y Partido Colorado solicitan se reciba en sala.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Consultamos al plenario, para sesionar en régimen de comisión general. Por la afirmativa.

(Se vota)

Unanimidad (24 en 24)

(Ingresa la delegación a sala)

COMISIÓN GENERAL

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Invitamos a los Directores de Copay que se ubiquen en las bancas.

Tiene la palabra la delegación.

SR.DEL PINO: Gracias, señor presidente. Mi nombre el Álvaro Del Pino, presidente de la Cooperativa de Transporte de Paysandú, Copay. Hoy, volvemos a esta sala –lo hicimos en el año 2013– para traer nuestra inquietud y ver si se formaba alguna comisión para ir a luchar a Montevideo por el tema del subsidio del boleto estudiantil. En aquella época nos dijeron que sí, pero no se hicieron eco del planteo, salimos solos a pelearla y a recabar información y nos encontramos con que lo que habíamos adelantado acá, era así, es decir que nosotros estamos con una diferencia abismal en los subsidios en comparación con las empresas de transporte capitalino, no solamente en el boleto estudiantil sino en el boleto real, de plataforma. Ellos tienen un subsidio que alcanza casi el 40% y en algunos casos sobrepasa ese porcentaje. Planteamos ese tema a nivel nacional, en las cámaras de Diputados y de Senadores, en las comisiones de Tránsito y de Presupuesto de ambas cámaras, todos nos dijeron que sí, que teníamos razón, que había una desigualdad entre Montevideo y el interior y que iban a tratar de que se solucionara en el presupuesto. Sin embargo, no fue así, eso no se tuvo en cuenta y, según nos informó el senador Yerú Pardiñas, tampoco se iba a llevar a cabo lo que prometió Rossi acá, él dijo que si se trabajara durante los cinco años se podría llegar a eso, pero Copay no lo necesita para los dentro de cinco años, lo necesita para ayer. Por todo esto es que queríamos llegar a esta

prestigiosa Junta para solicitar que se estudie si en el Presupuesto departamental se pueden conseguir más recursos para subsidiar el boleto. Como todos ustedes saben, el transporte urbano de pasajeros es subsidiado en todo el mundo, no existiría sin ese subsidio, porque es un servicio que se brinda a la gente de menores recursos y para evitar el uso del auto en las grandes capitales; si no fuera subsidiado, no existiría. En base a eso, Copay, en los 62 años que lleva de servicio, recibió el primer subsidio en el año 2005, que fue del 5 por ciento; del 2010 al 2015 se rebajó a un 2.5 %, con una contraprestación de 1.25 % que Copay le hacía a la Intendencia por los viajes que ésta necesitaba, por tanto quedó como subsidio real el 1.25%. En el 2013, cuando este Consejo Directivo empezó las conversaciones con la Administración departamental, logramos un piso de \$100.000 y un techo de \$120.000, si pasábamos \$100.000 de venta, llegábamos hasta \$120.000, y si quedábamos por debajo de \$100.000, quedaba en esa suma. Actualmente el boleto urbano tiene más o menos, un 3,5%. Lo que Copay necesita –y no llegamos ni siquiera al 50% de la pérdida que tenemos– es por lo menos un 10% de subsidio del boleto. Si recurrimos a lo que es el peso en dinero de lo que está recibiendo Copay hoy, serían unos \$250.000 más por mes. Pero sobre esta base, más o menos para resumir, les puedo dar en porcentaje lo que es hoy el costo del servicio urbano de Copay. El dinero que necesita para cubrir los costos del servicio urbano son \$5.500. 000, de los cuales un 53.43% se recauda por venta de boletos; el 2.5% es subsidio al boleto jubilado y estudiantil; esto, para que lo entiendan, se empezó a pagar, por parte de la Intendencia, en el año 2002 después de que la Consultora le aconsejara que Copay debía recibir ese aporte del 50% de subsidio para los boletos de jubilados y de estudiantes. Antes del 2002, el subsidio lo hacía Copay, después del 2002, la Intendencia lo que hace es reintegrarle la totalidad del boleto que se le hace al jubilado, y el 50% al estudiante que no está en la ley de gratuidad. El 3.51%, es la transferencia social –es lo que estábamos hablando, lo que queda del subsidio de la Intendencia; el 11.51% es el aporte del Decreto 218/009, artículo 210 de la gratuidad del boleto estudiantil. Eso representa 11.51% y es solo el 50% de los boletos; el 11.38% es el fideicomiso del gasoil –y aquí también existe una diferencia con Montevideo, que voy a explicar más adelante–; el 1.47% es la recaudación en pesos del servicio urbano –los viajes escolares que se hacen dentro de la ciudad– y el 16.22% es pérdida. Quiere decir que, si a este 11.51%, que es el boleto gratuito estudiantil, le sumáramos un 11.51%, estaríamos casi en un 23, 24%, de esa forma mermarían un montón las pérdidas del 16% que tenemos hoy.

Lo mismo pasa con el fideicomiso del gasoil; ahí también tenemos una diferencia tremenda con Montevideo. A todas las empresas de Montevideo el gasoil les queda, con el descuento, en \$13.30; en Paysandú, cuesta \$14.78. Esta diferencia significa, más o menos, \$38.250 por mes; un promedio anual de \$459.000, porque, como ustedes saben, en el servicio urbano tenemos 85.000 kilómetros de recorrido mensual. Pero no conforme con esto, a las empresas de línea que llegan a Montevideo, desde el mes de septiembre le reducen por un subsidio, un \$2.46 por litro. Si se toma que el servicio de Montevideo son 278.000 kilómetros mensuales, que lo hacemos con 80.060 litros de gasoil, Copay deja de recibir, como reintegro del fideicomiso, \$198.276 mensuales, o sea \$2.379.312 anuales. Si sumamos la diferencia de criterio con las empresas capitalinas en este fideicomiso que son, como dijimos, de \$38.250, más lo que

dejamos de percibir en los viajes de ruta, hace un total de \$276.526 mensuales, o sea \$2.838.312 anuales, es una cifra más que importante que solo se debe a la diferencia de criterios que aplica el Gobierno nacional en el subsidio del gasoil. Solamente con el descuento de \$2.46, si se toma en doce meses, perdemos un mes entero de subsidio de gasoil. Acá no estamos reclamando nada extraordinario, solo queremos el mismo trato que se les da a las empresas de Montevideo.

El boleto urbano se define por el valor de las horas del conductor, mecánico, administración, combustible, aceite, pero incluso este boleto, como pasa en la capital del país, está retraído porque necesita ser subsidiado, no puede tener el costo real que leería tener el boleto porque no lo pagaría nadie, siendo como es, justamente, para las familias carenciadas. Por eso se necesita el subsidio, pero solo se da en Montevideo, las administraciones departamentales del interior, a veces, ni saben de esto porque no hay información o llega hasta Santa Lucía y ahí se corta. Hoy, en Paysandú, el boleto tendría que costar \$26, pero es imposible cobrarlo; en Montevideo tendría que costar \$36, pero como está subsidiado en un 40%, cuesta \$26. Y es lo que queríamos plantearles para que ustedes conozcan la realidad de lo que está viviendo Copay. Hoy no estamos reclamando absolutamente nada extraordinario ni que se nos regale nada, solamente queremos buscar la forma de que Copay tenga el mismo trato que las empresas de Montevideo.

Lo que venimos pedimos a la Junta, es ver la posibilidad, junto con la administración departamental, de que Copay pueda acceder, aunque sea, a un 10% de subsidio del boleto real, sin contraprestaciones. En resumidas cuentas, es este el planteo. También hay una paramétrica de ventas de boletos que ha venido sucediendo porque hemos tenido que subir el precio boleto urbano, debido a las carencias en la recaudación.

En el 2010 vendíamos 5.654 boletos por día, hoy estamos vendiendo 3.955 boletos. En el 2010 transportábamos 1.081 estudiantes, hoy transportamos 2.407. Estamos perdiendo boletos de plataforma por el boleto gratuito de estudiantes del cual recibimos solo el 50 por ciento. También eso se da en los boletos que bonificaba la Intendencia, del estudiante que no estaba en el plan de gratuidad; actualmente, al pasar los 16 años, entre los 18 y los 20, hemos pasado de 582 que teníamos a 490, o sea que estamos perdiendo estudiantes que antes pagaban el 50 por ciento.

Eso se está haciendo tremendamente difícil para la empresa. Llegan los meses de enero y febrero en los que las pérdidas llegan casi a cien mil dólares mensuales. Para una empresa como Copay es mucho dinero. A veces algunos se preguntan ¿por qué si Copay está perdiendo dinero, cambian los ómnibus? Es cierto, pero si no cambiamos los ómnibus morimos también.

Hoy tenemos que apuntar al servicio interdepartamental porque es lo que nos está dando aire para sobrevivir. Pero ni el Consejo ni la administración saben hasta cuándo podremos contar con ese recurso porque día a día aumentan los costos del servicio urbano y no podemos seguir dependiendo solo del servicio de ruta. Intentamos, a través del Ministerio de Transporte, conseguir más trabajo, conseguir otras líneas, interiorizarnos en otro recorrido, ir a otros lugares del país, pero se hace difícil porque hay que luchar con empresas que tienen otro nivel económico y otro peso frente al Gobierno y al Ministerio de Transporte.

Estamos dispuestos a contestar cualquier pregunta o consulta que ustedes puedan hacernos.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Báez.

SR.BÁEZ: Saludamos a los delegados y al presidente de Copay. Nos han mostrado en números la difícil situación que está atravesando la empresa. Claramente, es algo que nos preocupas a todos los que andamos a pie y viajamos en Copay.

En el período 1990-1995, cuando Larrañaga era intendente, me llamó un día, porque yo integraba la Comisión de Tránsito de Legislación, y me planteó una situación similar a esta. Creo que era peor que ahora, porque en este momento Copay con los viajes a Montevideo va menguando sus pérdidas. En ese momento, logramos aumentar la paramétrica, fue una de las soluciones que se logró por unanimidad, a pedido de Jorge, él iba a enviar la iniciativa de esa paramétrica. Se hablaba de aumentar un 0,25 o 1 por ciento el costo del boleto e, incluso en ese momento, creo que Copay no tuvo en cuenta la reposición de las unidades, la cual claramente generó una pérdida sustancial.

Recién nos explicaba el señor Del Pino que en el 2002 fue que se inició este sistema de subsidios. Mi pregunta es: ¿tienen datos sobre que pasó desde 1990 hasta el 2002? Si en ese período lograron nivelar el presupuesto o siguieron los déficits.

SR.CHÁVEZ: Buenas tardes, mi nombre es Atahualpa Chávez, soy el tesorero de la cooperativa. Sin ninguna duda, que la situación se fue agravando porque no debemos olvidar que nosotros en aquellos momentos y hasta el 2008, manejamos una flota muy antigua que implicaba muchos gastos operativos. Desde el año 2000 en adelante, se empezó a trabajar la consultoría, comenzaron las recomendaciones de renovar la flota y ahí pudimos traer cuatro coches primero y así se fue revirtiendo un poco la situación en cuanto a la maquinaria, en fin.

El servicio urbano desde ese momento hasta la administración Pintos fue a pérdida, o sea que la única vez que se revirtió eso, durante unos meses, fue en la administración de Pintos, cuando se logró bajar el boleto de doce a diez pesos. Esa experiencia Copay, por sí sola, no la podía hacer, se hizo con el respaldo de la Intendencia, fue la primera experiencia que tuvimos y los primeros meses dio resultado. La gente volvió un poco al ómnibus, después por el tema de la regularización en los sueldos hubo que ir ajustando; de cualquier manera pudimos mantener el boleto más de tres años y medio a diez pesos. El compromiso de ese momento era que nosotros teníamos que renovar la flota sí o sí, no podíamos seguir trabajando con aquellos ómnibus, sobre todo por un problema que tienen todas las administraciones en Paysandú que es el tema del tránsito. Tuvimos que renovar la flota para adecuarla al tránsito de Paysandú y para que a Copay también le sirviera en la parte operativa ya que bajamos los costos y porque el crecimiento de Paysandú se da mucho en las zonas periféricas. Nosotros siempre tuvimos la responsabilidad de cubrir toda la ciudad, desde el momento en que los reclamos de los vecinos iban directamente a Copay, nosotros íbamos reestructurando las líneas para poder prestar un servicio adecuado. La primera vez que recibimos un subsidio del boleto de la tarjeta prepaga del estudiante y del jubilado, fue después de la consultora.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Colacce.

SR.COLACCE: Gracias, señor presidente. En primer lugar, agradezco la presencia de las autoridades de Copay, la empresa de todos los sanduceros. Esta situación no es nueva. Sabemos de las dificultades de esta cooperativa de transporte. Es una pena, señor presidente, que este tema no lo hayamos tratado antes, que se dilatara en el tiempo.

El edil mocionante pidió esta sesión extraordinaria, para recibir a la delegación, el 6 de noviembre del 2015, sin embargo, recién hoy se logró que vinieran a sala para explicarnos las dificultades que padecen.

Estamos de acuerdo con el planteo de que el subsidio al servicio urbano es necesario y justificable. Con respecto a ello tenemos una batería de preguntas para hacerles.

Está claro, según su planteo, que el transporte urbano les da pérdida; a pesar de ello es una unidad de negocios dentro de la cooperativa, queremos saber ¿cómo impacta esto en el resultado general de la cooperativa? Queremos saber también ¿cuál es el resultado general económico, si es positivo o no? ¿Cuál es el monto del subsidio que se estaría solicitando y cuál sería su destino dentro de la cooperativa?, si es que los números dan positivo, si dan negativo, se verá cuál sería la situación.

¿Saben si la Intendencia está aportando herramientas –o sea el actual Ejecutivo Departamental– para cubrir el transporte en las zonas rurales?, ya que se le faculta a hacerlo, de acuerdo al decreto del 11 de mayo de 2012 en su artículo 4, por lo que la Intendencia cobraría subsidios. Dice el artículo 4 del Decreto no. 351/2005: *“Las intendencias departamentales podrán proveer otro tipo de transporte no público, debidamente habilitado, para el transporte de personas, con tales objetivos el Ministerio de Transporte y Obras Públicas transferirá a la intendencia departamental un subsidio cuyo importe se establecerá de acuerdo al régimen tarifario en general”*. Así que bien podría aplicarse en este caso para la cooperativa de los sanduceros.

¿Cuáles son los criterios de distribución de la CND y del Ministerio de Economía y Finanzas? ¿Cómo afectarían las modificaciones de reintegro de gasoil, dispuesto en las modificaciones del Ministerio de Transporte del 22 de septiembre?, reintegro que, a nuestro entender, impacta de forma negativa en las empresas del interior y favorece, de manera importante, a las empresas del área metropolitana como, por ejemplo, Cuctsa –y todos conocemos cuál es su vínculo con el presidente de la República.

En cuanto a lo que se planteó de los 70 mil dólares, como decía, señor presidente, es un tema que no es nuevo para Paysandú, no es nuevo para la Junta Departamental. Leyendo las actas de las reuniones que mantuvo el presidente de la cooperativa Copay con la Comisión de Transporte del Parlamento, nos enteramos que allí se le preguntó al señor Del Pino si tenía un estimado del monto anual del subsidio para el servicio urbano y él respondió que se estimaba en unos 70 mil dólares, algo que luego también se planteó en la Comisión de Presupuesto del Parlamento. Nos preguntamos si es suficiente, para todas las empresas de Paysandú.

También, leyendo las actas de la Comisión de Transporte y viendo la resolución del Ministerio de Transporte, del 22 de septiembre, debemos decir que pocas veces he visto tanta hipocresía en las declaraciones de la fuerza política de gobierno, desentendiéndose de una medida que favorece a las empresas metropolitanas afectando a las nuestras, en este caso, específico a Copay. Una vez más vemos como el centralismo y la defensa de los votos,

pueden más que la justicia social y la igualdad de derechos para todos los uruguayos.

A medida que los compañeros de la cooperativa vayan respondiendo las preguntas, iremos formulando algunas más porque, insisto, señor presidente, tenemos mucha documentación, que hemos venido recopilando desde octubre de 2015 –alguna de un poco más atrás, por ejemplo, de noviembre de 2014– que, realmente, da cuenta de la situación crítica que vive el servicio urbano de esta cooperativa de transporte.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tienen la palabra los compañeros de Copay.

SR.DEL PINO: Voy a intentar ir contestando por partes y luego le voy a pedir al edil que me reformule alguna pregunta.

En cuanto a ¿cómo esta la empresa desde el punto de vista financiero, actualmente?, debo decir que no está como debería. La empresa para estar bien, para ir a una entidad bancaria y no tener problemas, como los que tenemos cada vez que vamos a solicitar un crédito, debería tener, por lo menos, un siete por ciento de ganancia de acuerdo a las entradas obtenidas en el ejercicio. Copay, haciendo un esfuerzo, recién hace cuatro años que empezó a revertir un poco la balanza; comenzó con un 0.50 por ciento y hoy estamos en un 2,30 por ciento de ganancia. Todo esto solo gracias al esfuerzo de los socios, a las gestiones que han hecho tanto este consejo directivo como el anterior de ir renovando la flota para abaratar costos, de instrumentar elementos dentro de la empresa para no generar más mano de obra de la que tenemos, es decir, lograr que la mano de obra que tenemos sea efectiva en todo su horario; eso es lo que ha llevado a que Copay pueda mantenerse y sea una empresa que está dando ganancias. Si no tuviéramos esa ganancia no tendríamos la flota que tenemos y ninguna entidad bancaria nos daría crédito. Esa es otra cosa que el interior tiene en contra, mientras que las empresas de Montevideo –desde que comenzó el Sistema Metropolitano de Transporte– consiguen créditos del BID, a través de la OPP para la compra de unidades nuevas, Copay tiene que pedir préstamos a entidades bancarias donde los intereses pasan de siete, un ocho por ciento, o como sucede actualmente que no tenemos un techo en esta carta de crédito al año que viene, que hicimos para la última compra, no sabemos cuál va a ser la tasa de interés que nos van a cobrar. En cambio, el Sistema Metropolitano de Transporte fue creado para conseguir recursos del BID, a través de la OPP, con créditos como los que obtuvo, hace poco, la empresa UCOT que trajo 40 ómnibus con un préstamo del Fondes, del que solamente deberá reintegrar un 30%. Esas cosas no se saben en el interior, no hay información y no le vamos a echar la culpa a nadie porque son cosas que pasan en Montevideo y quedan allí, ni siquiera los gobiernos departamentales –hemos hablado con varias empresas de otros departamentos ya que por el tema del boleto estudiantil tenemos relación con casi todas las empresas y gobiernos del interior– y cuando les planteamos este tema, nos damos cuenta de que todo el mundo lo desconoce. La falta de información que tiene el interior en estos temas es total. Es difícil conseguir información y si uno no se mete en la cocina, lamentablemente, no recibe nada.

Le pido al edil que me reitere alguna otra pregunta.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Colacce.

SR.COLACCE: Otra consulta es, justamente, si saben si el Ejecutivo departamental tiene alguna respuesta con respecto al subsidio que están pidiendo para el servicio urbano. Otra pregunta es: ¿cuántos empleados tiene la cooperativa? Realmente me gustaría que constara en actas, porque son puestos de trabajo del departamento que debemos defender.

SR.DEL PINO: Desde el primer momento, en las reuniones que mantuvimos con la Administración departamental, incluso les planteamos, tanto a nivel de tránsito como del intendente, cuatro o cinco opciones que pueden funcionar como subsidios. Ellos saben lo que necesitamos, no sé si lo tendrán en cuenta en el presupuesto o no, no lo hemos conversado. Si bien ellos aceptaron nuestra propuesta, la escucharon y la entendieron, no nos dijeron si se iba a hacer efectivo en el presupuesto quinquenal o no.

Actualmente en la cooperativa somos 188 personas, de las cuales 172 son socios y 16 aspirantes a socios, no existe el empleado, a partir de los tres meses ya pasa a ser aspirante a socio.

Si bien desde la crisis del año 2002 contamos solamente con 38 socios, hay quienes no la vivieron, entraron a Copay después del año 2005. Es decir que hubo entre 145 y 146 personas que no enfrentaron la crisis que atravesamos nosotros. Esto quiere decir que Copay ha generado bastante mano de obra circunstancia que, hoy por hoy, se ve frenada, porque podríamos generar más pero los costos nos superan y hay que abatirlos de alguna manera; actualmente el 65% del balance de Copay lo representan los sueldos. Entonces, tenemos que estudiar muy bien al momento de generar un puesto de trabajo, buscamos la manera de suplirlo con la gente que ya tenemos y, a veces, se debe un esfuerzo doble por parte de algunos compañeros, para no contratar más personal.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Ambroa.

SR.AMBROA: Gracias, señor presidente. En primer lugar, agradecemos a los representantes de Copay, señores Del Pino y Chávez, por su comparecencia. Es verdad que esta reunión se dilató un poco, porque quienes estamos en el ámbito político sabemos cuál es el espíritu y qué es lo que se busca en la Junta Departamental y creemos en el trabajo invisible...si me ampara en el uso de la palabra le agradezco.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Perdón, tiene razón. Proceda.

SR.AMBROA: Creemos en el trabajo invisible y sabemos que nuestra fuerza política, preocupada por el tema, hace aproximadamente un mes, recibió a estos mismos funcionarios de Copay. En dicha reunión plantearon dos o tres puntos y quiero referirme a ellos.

En primer lugar, plantearon el tema del subsidio: como bien se decía en Montevideo se subsidia el 100% del boleto y, en el interior, el 50%. Según declaraciones de prensa, de fecha 6 de noviembre, del señor Álvaro Del Pino, el ministro le anunció que, posiblemente, ese subsidio llegara a ser de entre un 80 o 90% para todo el país. Del Pino agregó: “el ministro anunció que va ser a partir del año que viene y que intentaría que fuera a partir de marzo para arreglar esto. Nos dijo exactamente cómo se va a realizar”. La pregunta es si lo que dijo el ministro sobre cómo se va a realizar ese subsidio, de entre un 80 y un 90%, que se aplicará a partir de marzo del año que viene para todo el país, los convenció.

En segundo lugar, se planteó la necesidad de tener una reunión con el intendente –por eso a veces decimos que creemos más en el trabajo invisible

que en este escenario— por el aumento del boleto. Les pregunto si se reunieron con el intendente —tenemos entendido que sí— y si se aumentó el valor del boleto.

Por otro lado, textuales palabras de Del Pino —creo que lo dijo en sala—: “Siendo que en la administración de Pintos nos daban un 5%, después los blancos nos bajaron un 2.5% y nosotros teníamos que aportar el 1.25%”. La pregunta es si les dieron algún argumento de por qué la administración anterior les redujo al 2.5% el subsidio del boleto. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tienen la palabra Del Pino y Chávez.

SR.DEL PINO: Lo que pasa es que a veces uno llega a este escenario político y queda extraviado de la situación. Nosotros no queremos entrar en ninguna discordia política porque necesitamos de todos los actores políticos.

Es cierto que cuando estuvimos reunidos con el ministro Rossi nos dijo que iba a tratar de hacer efectivo, a partir de marzo, el subsidio del 80%, porque se iban a rever los subsidios que se estaban dando a los estudiantes en el país y se iba a tratar de repartir todo. Esto no fue así, porque después de una reunión en comisión, el senador Yerú Pardiñas le dijo a los compañeros de Melo que esto no iba a ser posible, que lo que dijo el ministro fue que “tal vez había que reverlo a lo largo de los cinco años” —después del tercer o cuarto año—; “que era muy difícil” —textuales palabra del senador— “tocar los ingresos de las empresas de Montevideo y más aún a Cutcsa”.

La reunión con el intendente la tuvimos y se accedió a la suba del boleto; si bien nosotros habíamos pedido \$21, nos otorgaron 20. Se nos explicó el porqué a través de una paramétrica, la cual quedó fuera de lugar cuando se implementó la que mencionó el edil Báez hace un momento. Cuando en la administración de Pintos se redujo el costo del boleto, dicha paramétrica dejó de ser real, porque si se la consideraba sobre un boleto que se redujo de 12 a 10 pesos, ya no existía, hay que considerarla de acuerdo a la rebaja que se hizo, o sea, de los 12 pesos en adelante. Entonces, hoy por hoy la paramétrica existente no tiene razón.

Considerando la cantidad de pasajeros pedimos \$20 más uno para recuperar, porque el servicio urbano debería costar \$26, ya que no cuenta con subsidio.

El relacionamiento con el intendente ha sido bueno. Y yo no dije “los blancos”, dije que la anterior administración redujo el subsidio al 2.5% porque no había ningún decreto firmado que estableciera que el 5% que nos otorgó la administración Pintos, se extendiera en el tiempo; fue transitorio y, al ser transitorio, se recortó al 2.5%. No sé si contesté satisfactoriamente la pregunta, de lo contrario, la reformulan.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Buchner.

SR.BUCHNER: Gracias, señor presidente. En primer lugar, cuando nos llegó la solicitud de recibirlos en el seno de esta Junta Departamental, realmente se estaban desarrollando muchas actividades y algunas con tiempos de definición perentorios, por lo que, obviamente, se dificultaba en cierta medida concentrarse en esta temática. Temática que, realmente, en lo personal me preocupa y a la que debería dedicarle tiempo.

Obviamente que hay componentes económicos, políticos y de prioridades de gasto. Como siempre decimos los recursos son escasos y las necesidades abundantes. Y, en ese esquema de recursos y necesidades, se

deben ir procesando los equilibrios necesarios para un adecuado funcionamiento de todos los aspectos.

En lo personal, por deformación profesional, tengo que decir que no entendí los números que presentaron los representantes de la empresa Copay, no se hace referencia respecto a qué refieren los porcentajes, no entendí las cifras, no tengo la información completa como para dar una opinión fundada del alcance y las necesidades que esto efectivamente requiere, y creo que es necesario analizarlo con mucho más detenimiento y profundidad. Personalmente creo que el tema debería terminar radicado en alguna comisión de esta Junta Departamental, a los efectos de tener algún detalle más de toda esta información.

Desde el punto de vista político, sin ninguna duda, creo que el transporte público de pasajeros a nivel urbano es tan necesario como en otras áreas del departamento, pero que, desde el punto de vista del impacto de la cantidad de gente que hace uso del servicio, es más importante a nivel departamental. Por lo tanto, debemos considerar, contemplar y promover un funcionamiento adecuado con las características que la población necesita.

Los directivos de la empresa decían que Copay perdió muchos pasajeros por el costo del boleto. Creo que hay otros elementos, además del precio, que tienen que ver con el servicio y con la realidad que tenemos –debemos analizarla todos los sanduceros– con un transporte ciclomotor que ha invadido nuestras calles y que, sin duda, también está impactando sobre la empresa de ómnibus de transporte colectivo, son todos elementos que debemos considerar. En lo personal, como decía, hoy no estoy en condiciones de ofrecer una opinión terminante y definitiva, creo que es necesario estudiarlo en detalle, sin perjuicio de que he visto algunas declaraciones casi de barricada política y creo que este tema, mucho más que barricada política necesita cabeza, pensar en las necesidades de la gente y del departamento y no dedicarnos a hacer un circo político con un tema tan sensible. Muchas gracias, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Pizzorno.

SR.PIZZORNO: Gracias, señor presidente. Saludo, en primera instancia, a los representantes de Copay, agradeciendo su presencia en sala. Y mis preguntas, sin afán cómo se dice de hacer circo político ni nada de eso, es tratar de llegar a algo, en último caso de presionar en cierta forma al Gobierno central para que ayude a esta empresa y, por ende, a todos los sanduceros. Creo que en parte ya se respondió pero para que quede más claro. En el diario salió publicado que se iba a subvencionar con un 80 o un 90% en un futuro próximo, evidentemente no se firmó nada, ningún contrato que le dé la seguridad a Copay de que eso vaya a pasar, es más, por lo que entendí ya se desdijeron. Es una promesa más que cae en saco roto, aparentemente, para salir del paso. Me gustaría saber, primero, si se firmó algo, y, segundo, si no se firmó, si todavía hay posibilidades de que se mejore este subsidio para Copay. Porque es muy fácil hacer obras sociales con dinero de una empresa privada, porque Copay no es una empresa pública, no es Ancap, donde se gasta y después pagamos todos, paga Copay. Por lo tanto, la empresa tiene que tener ganancias, si no, evidentemente no va a poder seguir trabajando. ¿No se ha tratado de presentar, por lo menos al ministro, una propuesta de volver a las boleterías de estudiantes? Sé que es muy importante que los estudiantes tengan pases libres, pero en general no son todos los que necesitan de este

servicio gratis, mucho de ellos, yo creo que en un gran porcentaje, podrían pagar ese 50% o aunque sea un 20 ó 30%, sería una buena propuesta para presentarle al ministro. Por ahora, eso señor presidente. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tienen la palabra los compañeros de Copay.

SR.DEL PINO: Sí, cuando hablamos con Rossi quedamos en que iba a ocurrir a partir de marzo, pero después, pasado el tiempo, se ve que no pudo conseguir los recursos; se desdijo, por lo que nos dijo el senador Pardiñas, en el sentido de que no va salir el subsidio porque no tienen de dónde sacar. En cuanto al sistema de boleteras, no lo veo viable, porque sobre la base de este sistema de gratuidad el estudiante volvió al ómnibus, si bien no tuvieron en cuenta el flujo de estudiantes que podían usar el ómnibus, si cubriéramos las líneas sin poner refuerzos, mermaríamos bastante los costos del servicio, pero lamentablemente, los horarios picos coinciden con los escolares y con la gente que va a trabajar, entonces hay que poner refuerzos en todos esos horarios, de mañana, a mediodía y a la tarde. Eso encarece sumamente el servicio, habría que llevar al 50% el servicio solo para estudiantes. Por eso teníamos las boleteras, los estudiantes que no estaban comprendidos porque eran mayores de 16 años, tenían que pagar el 50%, pero cuando eso se cambió y se llevó hasta los 20 años, se pasó de 1081 a 2407 boleteras, hay meses que supera esta cifra, algunos han sido de 2900 boleteras. Si a eso le sumamos, no lo dije anteriormente, que Copay que es una cooperativa de carácter solidario, tiene más de 150 pases libres a minusválidos, dado que hay pedidos de gente que tiene que hacerse fisioterapia en el hospital y de la oficina del hospital mandan una nota pidiendo que a tal persona se le tenga en cuenta para un pase libre porque tiene que hacerse cuatro o cinco sesiones semanales. Eso no va al Mides, no viene a la Intendencia, va a Copay que, en cierto modo, a veces ayuda y otras dice que no, pero hoy ya tenemos 150 pases libres que si ponemos dos viajes por día, son 300 viajes al mes, estamos hablando de cerca de nueve mil o doce mil viajes que Copay subsidia, o sea, es una empresa solidaria que se necesita en Paysandú. También a veces hablamos de que son 3500 boletos los que se cortan en plataforma, es cierto, pero si a eso le sumamos los boletos de estudiantes, los de jubilados, son cerca de ocho, nueve o diez mil personas que transporta diariamente. Es necesario el servicio urbano porque hoy las cooperativas de vivienda y todo lo que son los grupos habitacionales que se están formando, están todos fuera de la periferia de la ciudad, hay que llevar el servicio y esos son los costos que también insume Copay. Por eso necesitamos ese subsidio, por lo menos que nos ayuden a nivel departamental y que se pueda llegar a ese 10%. También, si se forma esa comisión, sería bueno que nos ayudara a pelear a nivel del Gobierno nacional, porque la verdad es que hemos estado bastante desamparados y solos cuando hemos ido a pelear a Cámara de Senadores, de Diputados, incluso al Ministerio de Transporte, a la Corporación Nacional para el Desarrollo y al Ministerio de Economía y Finanzas, a veces necesitamos la ayuda política en estas cosas.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Molinari.

SR.MOLINARI: Gracias, señor presidente. Saludo a las autoridades de Copay, estamos muy agradecidos de que hayan venido a plantear sus necesidades y urgencias que creen, es bueno que se atiendan. Mi planteo tiene varias aristas; por un lado, en lo personal al igual que mi fuerza política está

convencida de que la política del boleto estudiantil es necesaria, no así la oposición como ya lo mencionaron. Personalmente, quiero saber ¿cuánto varió la demanda de boletos si sumamos los de plataforma y los estudiantiles, antes y después de la aplicación de este cambio planteado por el Gobierno nacional? Esa es una de las preguntas. Después, a nivel de Cámara de Diputados se ha hecho un poco de demagogia sobre este tema, porque las personas que lo plantearon no tuvieron la misma actitud cuando fueron Gobierno departamental. Quisiera saber ¿en cuánto varió el ingreso de subsidio brindado por la Intendencia entre un gobierno y otro y cómo piensa seguir Copay, de aquí en más, analizando ese punto? También, quisiera saber con referencia al tema de la nueva terminal de ómnibus, seguramente cambia la paramétrica en lo que tiene que ver con los costos que tiene Copay con el boleto interdepartamental. ¿Quisiera saber cuánto aumentan los costos de este nuevo sistema? Hace unos siete años yo estaba en Montevideo y me vi beneficiado por la cuarta línea departamental que tuvo Copay entre Montevideo y Paysandú. ¿Qué ingresos genuinos le dio a la cooperativa esa cuarta línea departamental? Gracias.

SR. PRESIDENTE (Dighiero): Tienen la palabra Del Pino y Chávez.

SR.DEL PINO: El tema de la incidencia del boleto estudiantil con boleto de plataforma, ya lo había planteado anteriormente pero lo reitero. En el 2010 teníamos un promedio de 5.650 boletos diarios, hoy llegamos casi a 4.000, 3.955, o sea que hemos bajado. En el 2010 teníamos 1081 boletos estudiantiles y hoy estamos en 2.407. Lo que ha bajado es el boleto plataforma, por el que se recauda un cien por ciento, ha aumentado el estudiantil que paga el 50 por ciento.

SR.MOLINARI: Antes de la aplicación del boleto estudiantil, ¿cuántos boletos plataforma vendían y cuántos se pasó a vender sumados a los boletos estudiantiles? para ver cuánto varió la demanda, si fue significativa o no.

SR.CHÁVEZ: Si lo analizamos en el tiempo, sí, fue una variación significativa. En el período 1987-1990 estábamos en 27-28 mil boletos diarios y unos 400 boletos de estudiantes liceales. Eso pasó por todo lo que ha pasado en Paysandú, la pérdida de puestos de trabajo, cierre de fábricas, pérdida del obrero quincenal, pérdida de un montón de industrias, Copay sobrevive a pesar de que ha perdido todos estos viajes diarios. No debemos olvidar que murió Azucarlito –todos sabemos que quedaron 25.000 personas sin trabajo– y después Norteña, y Copay vivía de eso. Desde esa época a hoy, es lo que planteo recién, en los años 1996-1997 estamos hablando de 12.000, 14.000, 17.000 boletos y boletos estudiantiles andaban en 400, 500 boleteras de 50 viajes.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Ífer.

SR.ÍFER: Gracias, señor presidente. También me sumo al agradecimiento a los integrantes de la cooperativa por acompañarnos. La intensión de mi fuerza política era recibirlos antes, pero igual pido disculpas, como integrante del Cuerpo, por no haberlo hecho a tiempo. Todos sabemos que lo importante es intentar incidir, a través de las palabras que después se envíen, en que quienes están elaborando el Presupuesto nacional puedan ver nuestras preocupaciones, la de ustedes sobre todo.

Yendo a las preguntas, porque no creo que sea bueno venir acá a atribuir intenciones y demás, sino que es necesario concretarse a las preguntas para poder crear insumos para la discusión posterior.

¿Ustedes conocen otra empresa que tenga el respaldo del Fondes como la que nombraron hace un rato? ¿Hay otra empresa a nivel nacional o cooperativa capitalina que reciba ayuda del Fondes? ¿Cuál es su situación crediticia? ¿Cuál es el grado de facilidad con que acceden al crédito, sobre todo en el Banco República? ¿Conocen otras empresas que reciban créditos con más facilidades, más respaldo de ese Banco? ¿Cuántos escolares utilizan, diariamente, el servicio? ¿A cuántos le tienden una mano? Esas son mis preguntas.

SR.DEL PINO: En cuanto a si tenemos información de cuáles son las empresas allegadas al Fondes. Como dije anteriormente, es muy difícil conseguir información de cómo se manejan las empresas de Montevideo. Incluso hemos tenido reuniones con ellos, conseguimos datos, por ejemplo, ellos cobran el cien por ciento de cada pasajero que sube al ómnibus, sea policía, sea militar, sea jubilado, sea minusválido, lo cual no ocurre en el interior, no solo en Paysandú, sino en todo el interior. La empresa que nombre hace un rato, UCOT, fue la que recibió ese dinero, después las otras empresas no sé cómo se han manejado pero sí sabemos de otras que se han manejado con la OPP.

En cuanto a la parte crediticia, nosotros fuimos clientes del Banco República, incluso tenemos cuenta en el Banco. Hoy por hoy los créditos que hemos utilizado para la compra de ómnibus han sido por el Banes y el BBVA, no porque no hayamos tenido respuesta del BROU, sino por agilidad. El BROU es más burocrático para los créditos, a veces nosotros los precisamos rápido, porque salen los negocios, y uno tiene que primero plantearlo. Como todos saben, las cooperativas pasan por asamblea, pasan por un montón de cosas y a veces hay que tratar de mover lo más rápido posible. Convengamos que cuando pasamos la crisis en el 2004-2005 ningún Banco nos otorgaba nada. Incluso, cuando íbamos y presentábamos los recibos de sueldo en Cacdú –porque fuimos fundadores de Cacdú–, nos echaban como unos perros porque nuestro recibo de sueldo no les servía. Eso fue muy doloroso para todos, hasta el día de hoy nos duele. Tampoco teníamos crédito en ninguna entidad bancaria y menos para Copay.

Por eso, agradecemos en especial al intendente de aquella época, hay que resaltarlo. Esto va sin bandera política porque nosotros no somos políticos, por eso desentonamos un poco en éste ámbito. Fue Julio Pintos quien nos presentó en el Banes, que fue donde pudimos conseguir crédito para la compra de las primeras unidades, después apareció el BBVA. Cuando vieron que la empresa era viable, los Bancos empezaron a ofrecernos créditos pero también es cierto que había que coincidir con lo que pedían los Bancos: tres años de caja, más tres procesiones para adelante. Eso sigue siendo una mentira porque nadie puede prever que puede pasar tres años para adelante, pero son las exigencias de las entidades bancarias y hay que cumplirlas.

SR.ÍFER: ¿Qué cantidad aproximada de estudiantes usan este medio de transporte?

SR.DEL PINO: Más o menos por la planilla que llevan los conductores, serían 700 escolares los que transportamos diariamente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Gallardo.

SR.GALLARDO: Gracias, señor presidente. Saludo a los integrantes de la cooperativa. Mi pregunta es muy concreta. En los años 2012-2013 una

empresa local dio quiebra –no tengo muy claro cuál fue. ¿La empresa Copay se presentó a la licitación que se hizo en esa instancia?

SR.DEL PINO: No sé a cuál se refiere.

SR.GALLARDO: La empresa Alonso, la empresa Vittori.

SR.DEL PINO: No hubo licitación. La empresa Vittori se asoció con Alonso hasta que después se quedó con la empresa.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Berretta.

SR.BERRETTA: Muchas gracias, señor presidente. Es un gusto recibir a los integrantes del directorio de Copay, empresa sanducera, ejemplo del cooperativismo; cooperativismo por el que muchos se han golpeado el pecho en el Uruguay, pero que en momentos difíciles para una cooperativa, la de todos los sanduceros, en vez de ponerle el pecho a las balas y defenderla y con ello el trabajo de los sanduceros, no lo han hecho. Eso en primera instancia.

Sin lugar a dudas, nos hubiera gustado la presencia de la gente de Copay en aquel momento en que se estaba debatiendo en el Senado un subsidio del cero por ciento para las empresas del interior, una enorme discriminación entre Montevideo e interior, una de las tantas a las que nos tiene acostumbrados este Gobierno nacional, cada vez más centralista, algo que lamentamos enormemente.

Hemos visto y escuchado, a través de todos los medios de prensa –porque también fuimos estudiantes– que mientras se subsidia en gran medida el transporte colectivo de pasajeros en Montevideo, para el interior prácticamente no se da absolutamente nada, parece que los estudiantes no viajan. Por supuesto que la gente de Montevideo nos ve como los paisanos del interior, parece que no anduviéramos en ómnibus y fíjese que es el medio de transporte que utiliza la gente que menos tiene y, sin embargo, nunca se ha apoyado a las empresas del interior, sobre todo a los estudiantes, a los escolares, cuando tanto se jactan diciendo que hay deserción escolar, liceal, de UTU, etcétera. Y lo que menos se hace es darles las herramientas a esos estudiantes para que puedan mejorar e igualarse, porque la única forma de igualar la sociedad es a través de la educación. Lamentablemente, reitero, no se apoya a las empresas ni a los estudiantes que no tienen otra posibilidad de llegar a sus centros de estudio si no es a través de ese medio de transporte, tanto escolares, como estudiantes liceales y de UTU. Sin lugar a dudas, nos preocupa enormemente esta situación.

El Presupuesto nacional ya se votó en las dos Cámaras, es importante que la población de Paysandú lo sepa a través de esta caja de resonancia, donde están representadas todas las fuerzas políticas. Lamentamos que no se haya hecho en su momento, pero como este Presupuesto nacional, en principio, fue previsto para dos años, esperemos que al Gobierno le dé un ataque de sensibilidad, nunca se sabe qué puede suceder, y se acuerde del interior, porque solo se acuerdan del interior cuando están próximas las elecciones.

Le quiero preguntar a la gente de Copay si saben por qué existe esa diferencia entre Montevideo y el interior. Además, si han recibido respuesta de parte del Gobierno nacional, en cuanto a si después de estos dos años de aplicación del presupuesto habrá posibilidades de incrementar algún subsidio para el boleto estudiantil. Y, por supuesto, lo que más me preocupa es la situación de los trabajadores porque Paysandú hoy está atravesando una

situación económica de crisis, situación que afecta no solamente al país todo sino a Paysandú, específicamente, que es uno de los departamentos más complicados, arrasado por la falta de trabajo y cierre permanente de empresas que generan mano de obra, tienen una dificultad enorme para poder subsistir. Me preocupa y esa es la pregunta: ¿qué sucedería, en un futuro no muy lejano o cercano, si la empresa Copay, la cooperativa de todos los sanduceros, no logra un subsidio?, ¿existe la posibilidad del cierre del servicio urbano de pasajeros? Eso me preocupa enormemente y creo que preocupa a todos los sanduceros. El Gobierno nacional no dio ningún subsidio para el interior y menos, sin lugar a dudas, para la empresa Copay. También me gustaría saber si el intendente departamental les dio esperanzas de que en el próximo Presupuesto quinquenal, sea previsto algún subsidio para el boleto estudiantil, para solucionar esta situación de discriminación del Gobierno nacional con respecto al boleto urbano de pasajeros en el interior. Esas son las preguntas que tengo para hacer, sus respuestas son muy importantes para saber, de aquí en más, si la empresa va a seguir brindando el servicio urbano o solo continuará con el servicio interdepartamental.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor Del Pino.

SR.DEL PINO: Hay algo que deseo dejar en claro: desde el momento en que Copay recibió los primeros subsidios ha sido muy celosa de los mismos y ha intentando que cada ayuda que recibe la empresa realmente sirva y se vea reflejada en mejorar su servicio. Por eso, cuando recibimos el primer subsidio en la administración Pintos, Copay tuvo aquel despegue, ya que se intentó distribuir esos recursos de la mejor manera posible. Cuando hablamos en Montevideo nos dijeron que sí, que una vez que se genere el subsidio habrá que ver a quién se le da y a quién no, y luego hacer un seguimiento para ver si realmente ese subsidio es utilizado en forma adecuada. A su vez, la senadora Lucía Topolansky, con quien tuvimos una reunión, nos comentaba el problema que tiene la cooperativa Raincoop –que hace unos años fue subsidiada y después se volvió a subsidiar– que, aparentemente, su Consejo Directivo realizó la compra de ómnibus que valían 120 mil dólares, por 180 mil dólares; o sea que gastaron 60 mil dólares más en cada ómnibus, compraron 50 ómnibus, así que hay tres millones de dólares que no se sabe dónde están. Nosotros decimos que Copay, desde el primer día, desde el 5 de marzo del año 1953 en que recibió una ayuda del gobierno de aquella época, siempre tuvo como veedor al señor Carlos Cossio, hizo bien los deberes, eso se puede corroborar en nuestros libros, para quienes quieran mirarlo, tenemos los números reales, no estamos payando ni diciendo nada que no sea la realidad. Por eso es que a veces nos duele cuando nos dicen que quieren ver nuestros números, para controlarnos, cuando quieren hacerlo están a disposición. Nosotros estamos auditados, debemos declarar cada litro de gasoil que gastamos, no sé si las empresas de Montevideo lo hacen y no sé si alguna otra empresa del interior lo hace. Porque hay muchas empresas del interior que tienen líneas de 60 kilómetros y las declaran de 180. Actualmente Copay declara cada kilómetro y cada litro de gasoil que recibe por fideicomiso.

No recuerdo la otra pregunta.

SR.BERRETTA: Si el subsidio no se consigue ¿peligra el servicio urbano de pasajeros de la capital?

SR.DEL PINO: La verdad que ese es nuestro temor. Contamos (dialogados) con el servicio interdepartamental. Tratamos de hacer los deberes,

de ir mecanizando la empresa, por eso se compró esa máquina para lavar, pero por esa máquina se perdieron cinco puestos de trabajo –lo que equivale a 250 mil pesos por mes entre aportes y salarios. Tratamos de ir generando recursos y haciendo compras e inversiones para abatir costos, pero no sé hasta cuándo nos va a alcanzar. Nosotros necesitamos una ayuda, pero no estamos pidiendo una limosna, estamos pidiendo algo real, que no solo sucede en el Uruguay, sino en el mundo, que quede claro. Porque en una ocasión alguien dijo que Copay venía a lo gaucho, a jetear, y no estamos jeteando nada, estamos pidiendo que se nos brinde el mismo trato que a las empresas de Montevideo, que reciben un subsidio municipal del 10%. Las empresas capitalinas tienen un subsidio del 40% del boleto y nosotros también queremos llegar a ese porcentaje. Tienen el 100% del subsidio del boleto estudiantil y nosotros también queremos llegar al 100%, porque pertenecemos al mismo país, no pertenecemos al otro lado del mundo, estamos en el mismo país que Montevideo.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Están anotados los señores ediles Tortorella, Báez y Pastorini. Les pido a los tres que formulen las preguntas porque el tiempo apremia.

Tiene la palabra el señor edil Tortorella.

SR.TORTORELLA: Gracias, señor presidente. En muchas ocasiones tuvimos oportunidad de hablar con el presidente Del Pino –lo recordará– sobre la situación económica y financiera de Copay, y me quedó grabado lo que me dijo: “el servicio urbano de Paysandú, en general, es deficitario. ¿Por qué? Porque el servicio interdepartamental termina subsidiando internamente el círculo vicioso, y esto es lo que nos está generando un problema financiero estructural en la empresa que no nos permite desarrollarnos. Si por nosotros fuera, dejábamos de brindar el servicio urbano y nos dedicamos exclusivamente al servicio interdepartamental que es verdaderamente rentable”. Entonces, tenemos que tener en cuenta que, más allá del subsidio del boleto estudiantil –y visto el panorama de emergencia que nos plantean, no solamente económico sino laboral, porque Copay, además de ser cooperativa tiene empleados–, se pone en riesgo la posibilidad de que los servicios urbanos sean recortados, porque no van a seguir invirtiendo recursos para sostener un servicio deficitario sin que el verdadero destinatario, que es la población, le cumpla con las previsiones que tiene toda empresa en la ecuación de costo.

La pregunta es: ¿cuánto gasoil 50-S necesita Copay, teniendo en cuenta el costo actual de \$38.70, para atender mensualmente –solo en litros de gasoil, no me refiero a otros costos asociados– a toda la flota de coches urbanos? Para enfocar, concretamente, de cuánto dinero estamos hablando de forma tal de poder, en función de eso, plantear una solución. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Báez.

SR.BÁEZ: Gracias, presidente. No tengo una pregunta, sino una reflexión.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Por favor, formule una pregunta, señor edil.

SR.BÁEZ: Tomar este problema como tema político, sería lamentable y negativo, porque hay que tener en cuenta que la ciudad de Paysandú fue declarada capital de cooperativismo, y estamos hablando de una cooperativa. En sala se han hecho planteos de varias aristas y sobre esos puntos podemos avanzar, pero tenemos que hacerlo en forma coordinada. Ni esta

administración ni las que vendrán van a querer hacer lo que se está haciendo en Salto, donde el transporte es municipal. Tengo plena seguridad y absoluta convicción de que sería tremendo costo para esta Intendencia. Por lo tanto, vamos a darle una solución. Nada más.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Pastorini.

SR.PASTORINI: Saludo a los compañeros de Copay. Naturalmente que a todos nos preocupa esta situación.

Mi pregunta es la siguiente. Aquí se ha hablado mucho de bajar costos, y creo que los compañeros de Copay han hecho un gran esfuerzo para llevar adelante esta cooperativa. Recuerdo que en la década del 90' una forma de bajar los costos fue a través de una ley, le pregunto a los representantes si alguna vez la aplicaron –tengo entendido que no. Esta ley tercerizó servicios y contrató trabajadores que recibían un tercio del salario que debían cobrar. Así salvaron algunas empresas: explotando trabajadores. Creo que Copay nunca lo hizo, pero por las dudas lo pregunto, porque en algunas intervenciones indudablemente hubo esa interpretación. En alguna época se daban este tipo de beneficios, se explotaba trabajadores con tal de salvar algunas empresas que después se fueron con la plata de los trabajadores y de los impuestos. Creo que Copay nunca aplicó eso. Repito, fue en la década del 90' –principalmente del 90 al 95– cuando hubo un gobierno que todos sabemos cuál fue. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tienen la palabra los directivos de Copay.

SR.DEL PINO: Respondiendo a la pregunta que formuló el señor edil Tortorella, Copay, hoy por hoy, gasta 800.600 litros de gasoil al mes en el servicio urbano; un promedio, porque si hay un refuerzo en el servicio se gasta un poco más.

En cuanto a la pregunta del edil Pastorini, en una época, Copay tuvo la mala fortuna de tener un Consejo Directivo que sí contrató a una empresa tercerizada, la cual tuvimos por un año o dos. Después de una Asamblea se decidió que no se iba a proseguir porque no es el espíritu del cooperativismo traer funcionarios, como dijo el edil, para que reciban menor sueldo del que recibe el trabajador de la cooperativa. Incluso, tuvimos mayor demanda laboral en esa época porque la empresa tercerizada no cumplió con los funcionarios y hubo que pagar como si estuvieran trabajando. No fue buen negocio para Copay incursionar en ese ámbito.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Nos resta agradecer a los directivos de Copay por la contribución que han hecho para enriquecer esta reunión, y en nombre de todos los compañeros ediles de la Junta, el compromiso de interesarnos verdaderamente en su temática y tratar de apoyar en las soluciones que ustedes se merecen, que buscaremos entre todos.

SR.DEL PINO: Señor presidente: me equivoqué en la respuesta al edil Tortorella; 80600 son los que usamos en ruta, 25000 litros son en el servicio urbano. Le pido disculpas. También agradecerle al presidente por habernos recibido y a todos los ediles, ojalá entre todos podamos encontrar una solución. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Se levanta la comisión general y se agradece a los directivos de Copay su presencia.

(Se retira la delegación a la hora 20:27)

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra la señora edila Ortíz.

SRA.ORTÍZ: Gracias, señor presidente. Solicito un cuarto intermedio de cinco minutos, para solucionar un tema administrativo.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Está a consideración el cuarto intermedio solicitado por la edila Ortíz. Por la afirmativa.

(Se vota)

Mayoría (19 en 22)

(INTERMEDIO 20:30 a 23:33)

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Retomamos la sesión.

Tiene la palabra la señora edila Fernández.

SRA.FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente. Solicito que todo lo tratado sobre el tema Copay se radique en la Comisión de Presupuesto y que se envíe al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Colacce.

SR.COLACCE: Simplemente para dejar en claro que estamos de acuerdo en acompañar que el tema se radique en la Comisión de Presupuesto –ya lo habíamos pedido. Quiero hacer un agregado, como dijo Álvaro Del Pino, que se midan las consecuencias y que en esa comisión se estudie la posibilidad de llegar a que dentro del petitorio de Copay en el Presupuesto quinquenal del Ejecutivo departamental los subsidios sean utilizados en buena forma. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Pizzorno.

SR.PIZZORNO: Solicito que todo lo expresado en sala sea enviado al señor intendente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Molinari.

SR.MOLINARI: Sobre el agregado del tema del subsidio a Copay, me llama la atención que el partido que se lo recortó, ahora se preocupe por el mismo. Pero lo vamos a analizar en la Comisión de Presupuesto.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Se va a votar. Por la afirmativa.

(Se vota)

Unanimidad (30 en 30)

Se aprobó la siguiente: ***“RESOLUCION No. 1142/2015.- VISTO la Sesión Extraordinaria convocada para el día de la fecha, a fin de recibir al Consejo Directivo de COPAY, solicitada por integrantes de las Bancadas del Partido Nacional y del partido Colorado.***

CONSIDERANDO I) que se recibió en Sala a los integrantes del mencionado Consejo Directivo, quienes expusieron la problemática por la que atraviesan y contestaron preguntas de los Sres. Ediles;

II) que luego de un cuarto intermedio, se propuso que el tema se radique en la Comisión de Presupuesto y que la versión taquigráfica de todo lo manifestado en Sala se remita a la Intendencia Departamental y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

ATENTO a lo expresado, LA JUNTA DEPARTAMENTAL DE PAYSANDÚ, RESUELVE:

1o.- Radíquese el tema en la Comisión de Presupuesto.

2o.- Oficiése a los destinos indicados en el CONSIDERANDO II), adjuntando la versión taquigráfica de las palabras vertidas en Sala”.

3o.- COMUNICACIÓN INMEDIATA.-

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Se va a votar el artículo 28 de comunicación inmediata. Por la afirmativa.

(Se vota)

Unanimidad (30 en 30)

4o.- TÉRMINO DE LA SESIÓN.-

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Se levanta la sesión.
(Así se hace, siendo la hora 23:35)
